

Mar



Nº 490
Febrero 2010

El gobierno presentó
una propuesta en la Comisión
del Pacto de Toledo 2010

La reforma de las pensiones, a debate

Vuelve la mesa
del diálogo social

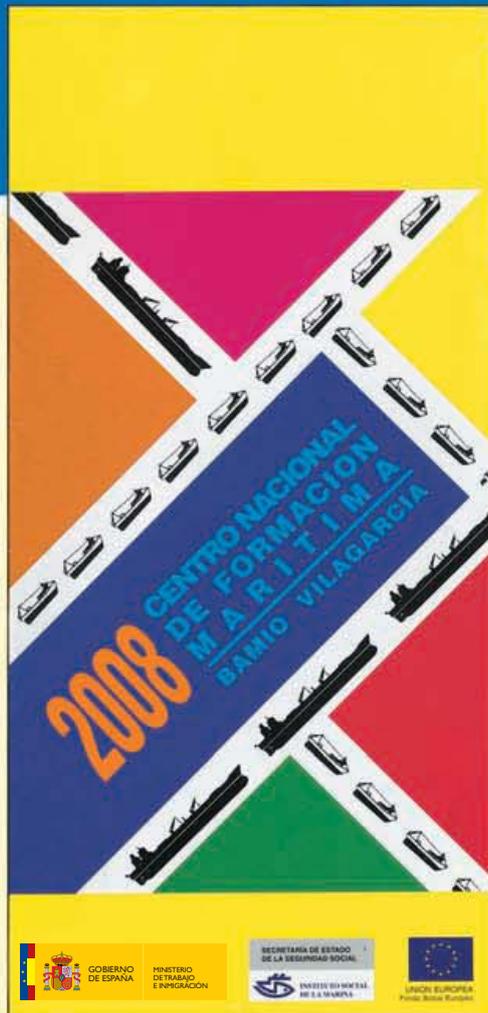
Reforma de la Política
Pesquera Común

3^A CI-4-3-91

Centro Nacional de Formación Marítima de **BAMIO**

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

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



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

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



La protección de los mares

El mar constituye un espacio básico para la buena salud del planeta, tanto desde la perspectiva económica, como por su importancia en el mantenimiento del medio ambiente. Se trata de un escenario indispensable para el transporte, pero igualmente como despensa para el aprovisionamiento de materias primas para la alimentación.

Proteger ese espacio, mantener sus ecosistemas y evitar que el mismo se convierta en un basurero, constituye un objetivo en el que se deben comprometer tanto las Administraciones de todos los países como el conjunto de los organismos internacionales en el marco de diferentes políticas, como la puesta en marcha por la Unión Europea bajo la denominación de política marítima integrada.

Pero el mar, como escenario para el desarrollo de la actividad de transportes y en el ejercicio de la pesca, también supone un espacio que conlleva elevados niveles de contaminación ambiental. Desde esa perspectiva, se trata igualmente de una serie de actividades que deben asumir los compromisos en materia de reducción de emisiones de gases contaminantes de acuerdo con los compromisos asumidos por todos los países en la reciente cumbre contra el cambio climático celebrada en Copenhague.

En ese marco de actuaciones para reducir la contaminación que supone la actividad en los mares, son de aplaudir las medidas que se tratan de impulsar a escala mundial desde las organizaciones marítimas para el transporte. En el caso de la pesca y, concretamente en España, se hallan en la misma dirección los trabajos que se desarrollan desde hace ya varios años, con diferentes programas de apoyo público desde la Administración central o las comunidades autónomas, para lograr, en coordinación con el sector, una mayor eficiencia en los barcos de pesca, tanto desde la perspectiva económica, ahorro de combustible y mayor eficiencia energética, como para avanzar en el desarrollo de unas flotas menos contaminantes. El mar es cosa de todos.



Presidencia pesquera

Como primer país en el seno comunitario en la actividad de la pesca, la reforma de la Política Pesquera Común que deberá estar en vigor a partir de 2012, constituye uno de los objetivos prioritarios de la actual presidencia española de la Unión Europea. En esa línea, en los próximos meses se han programado una serie de eventos con la reforma de la política de la pesca como eje de los trabajos de cara prestar una contribución a la hora de elaborar los nuevos documentos.

La PPC, que se viene aplicando desde 1983, en medio de luces y sombras, ha supuesto en su conjunto una contribución positiva al desarrollo de la actividad de la pesca en el marco comunitario. En función de la evolución del sector, la PPC ha experimentado un permanente proceso de modificaciones y reformas de cara a lograr la mayor eficacia posible para el sostenimiento de los caladeros y las posibilidades de pesca.

Asegurar el futuro de esa actividad, se mantiene como el principal objetivo de la próxima reforma. Ese objetivo va a suponer la necesidad de seguir adaptando la misma a la realidad de la pesca. Se trata de un debate tradicionalmente complejo donde es preciso lograr un equilibrio entre los intereses del sector de los países miembros y la situación de los caladeros.

De cara a esos debates, España ha hecho una primera aportación donde, como línea de trabajo, se plantea una nueva PPC que facilite la explotación sostenible de los recursos y la viabilidad socio-económica de la actividad de la pesca. Este semestre no va a ser un tiempo para cerrar ningún documento, puede ser importante para avanzar en los debates.

INTRODUCCIÓN A LA METEOROLOGÍA

La ciencia del tiempo

Autor: José Miguel Viñas. **Edita:** Almuzara

Nevadas, tormentas, temperaturas extremas, lluvias, anticiclones, rayos, truenos... siguen fascinándonos. Quizás, además de por las repercusiones de estos fenómenos, se deba a que son de los pocos acontecimientos que el ser humano no puede controlar, aunque sí predecir cada vez con mayor exactitud, como señala la periodista Pepa Fernández en el prefacio del libro.

La Meteorología es la disciplina científica que con mayor frecuencia aparece en nuestras conversaciones cotidianas, algo que todos hemos podido constatar. El hombre del tiempo ha pasado a formar parte de nuestra vida, un mensajero de gran importancia que nos ayuda a gestionar nuestras decisiones, como la planificación de un viaje o unas vacaciones.

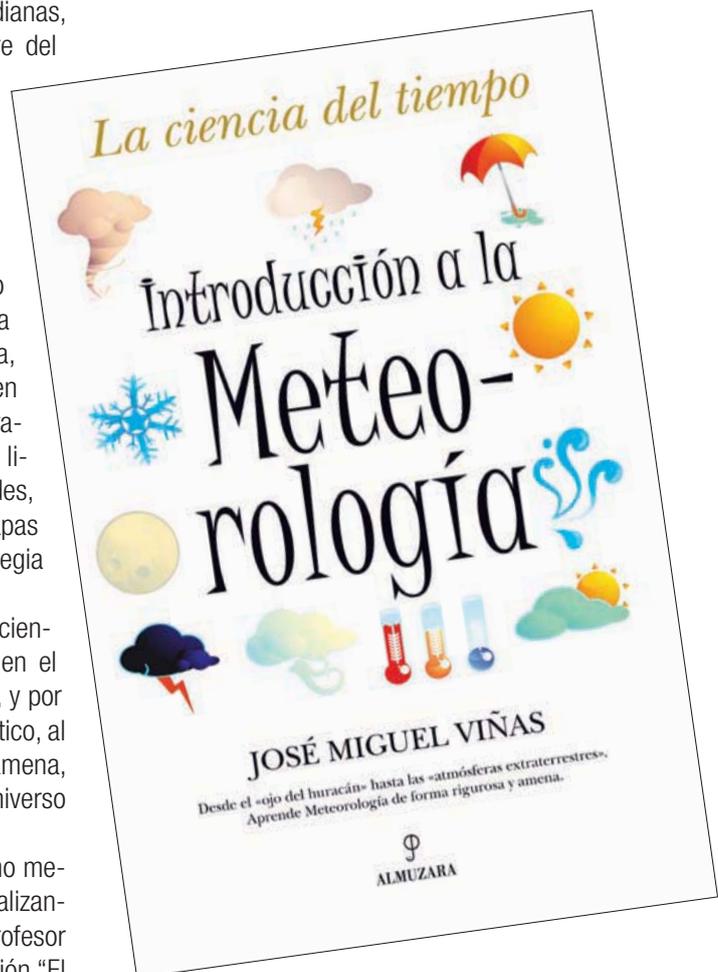
Y en este sentido se enmarca el libro de José Miguel Viñas que traemos hoy a nuestra sección, en explorar las distintas conexiones del tiempo atmosférico y el clima con multitud de aspectos de nuestra vida diaria. Nadie es ajeno a los caprichos de la atmósfera, en especial la gente que desempeña su actividad en el mar (navegantes, marinos, pescadores, oceanógrafos). De los 75 capítulos que conforman el presente libro, varios tienen relación directa con estas actividades, como "Los vientos que ayudaron a Colón", "Los mapas del tiempo", "Borrascas y anticiclones" o "La estrategia del viento".

Como dice su autor, físico del aire y comunicador científico, con esta publicación se pretende despertar en el lector la curiosidad por el mundo de la Meteorología, y por extensión el clima y todo lo referente al cambio climático, al tiempo que trata de despejar, de forma rigurosa y amena, dudas e incógnitas del fascinante y desconocido universo de la "ciencia del tiempo".

José Miguel Viñas trabaja, desde los años 90, como meteorólogo en diferentes medios de comunicación, realizando el mismo tiempo una intensa labor docente -es profesor de Meteorología Aeronáutica- y divulgadora. Su sección "El

tiempo del tiempo", en Radio Nacional de España, recibió en 2006 una Mención de Honor en el concurso "Ciencia en Acción".

"Introducción a la Meteorología. La ciencia del tiempo" está publicado en la editorial Almuzara. El libro puede obtenerse en librerías y a través de Internet, desde la página de la editorial, a la que se puede acceder desde la web del autor www.divulgameteo.es, donde los interesados podrán obtener más información. ■





Directora general:

Pilar López-Riboo Ansorena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

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

Fotos:

Jesús Navarro y J.M. González Vallecillo.

Secretaría:

Concha Serrano.

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

Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1.

Tel. 950 62 02 11.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.

Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

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

Tel. 93 443 96 00.

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

Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza,

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

Cartagena: Casa del Mar. C/Pez, 1.

Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris

y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20.

Tel. 956 50 02 40.

Gijón (Asturias): Casa del Mar. Avda. Príncipe

de Asturias, 76. Tel. 98 532 71 00.

Guipúzcoa: Casa del Mar. C/Marinos, 1.

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

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

Tel. 959 25 74 11.

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 1.

Tel. 981 28 70 00.

Las Palmas: Casa del Mar. C/León y Castillo, 322.

Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Oficina Administrativa. Carril dos Loureiros,

17. Tel. 982 22 50 10.

Madrid: Oficina Administrativa. C/Churruca, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

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

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina

Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda.

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

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

Tel. 95 428 60 28.

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

Tel. 977 24 03 87.

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

Tel. 96 331 99 00.

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

Tel. 986 21 61 00.

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

23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra).

Tel. 986 50 17 81.

Vizcaya: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña,

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

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

Diseño:

www.editorialmic.com

Imprime: Rotedic S.A.

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-10-001-1

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



6

REFORMA DE LAS PENSIONES. El gobierno entrega en la Comisión del Pacto de Toledo una propuesta sobre la reforma de las pensiones



12

PROPUESTAS SOBRE LAS PENSIONES. Gobierno, patronal y sindicatos reinician el diálogo social



22

REFORMA DE LA POLITICA PESQUERA. España presentó en Bruselas una propuesta sobre reformas en la Política Pesquera Común

- 6 Propuesta reforma de las pensiones
- 12 Diálogo Social
- 16 Desempleo para autónomos
- 18 Más derechos para las embarazadas
- 20 Reunión directores ISM
- 22 Propuesta para reformar la PPC
- 28 Reajustes en el acuerdo con Marruecos
- 30 La pesquería del atún rojo
- 38 Las mariscadoras
- 42 Prevención de riesgos en la pesca
- 44 Pesquerías en Noruega
- 48 La contaminación en los mares
- 60 Demostración marítima en A Coruña
- 64 Puerto de Vigo
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

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



El gobierno propone un documento PARA REFORMAR LAS PENSIONES

“El Gobierno no sólo asume el consenso sino que lo defiende, porque esa es la trayectoria del Grupo Socialista desde que se acordó en 1995 el pacto de Toledo. También el Gobierno ha hecho un análisis serio para el futuro del sistema de las pensiones, que es sólido y fuerte, y garantiza la protección de los trabajadores hoy y mañana. El Ejecutivo desea que dentro de veinticinco años, tengamos más fortaleza y mejores pensiones, y se sigan mejorando las mínimas”. En estos términos se expresó el Presidente del Gobierno, Rodríguez Zapatero, en el Congreso de los Diputados.

Documento sobre revisión del Pacto de Toledo”. Este es el título del proyecto presentado por el Gobierno para reformar el sistema público de pensiones. El documento consta de 46 páginas, en las que se desarrolla, en primer lugar, un análisis profundo de la situación actual y, por otro lado, las medidas que deberían adoptarse a largo plazo. El diagnóstico y las propuestas concretas se debatirán en el seno de la Comisión del Pacto de Toledo y en el marco del diálogo social con empresarios y sindicatos. En este sentido el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, ha

En la actualidad el número de pensiones asciende a 8,3 millones. En el 2040 la cifra alcanzará los 15,3

manifestado que “estoy convencido que entre todos sabremos afrontar de manera serena el necesario debate sobre la sostenibilidad del Sistema de Seguridad Social para las futuras generaciones”. Sobre las medidas que propone el Gobierno, el ministro afirmó que “pese a la dureza de la crisis económica el Sistema Público de Seguridad Social sigue gozando de buena salud. Ahora bien, la sociedad española debe ser consciente del reto que supone el envejecimiento de la población y, en consecuencia, la necesidad de llevar a cabo reformas para garantizar la sostenibilidad del Sistema y mejorar su acción protectora”.

En el texto se detalla, de manera pormenorizada, la situación actual del sistema de pensiones, y constata que el Pacto de Toledo, suscrito en el año 1995, en el que están representados todos los grupos políticos del arco parlamentario, es un activo fundamental del sistema español de protección social. Su experiencia es unánimemente elogiada, intenta ser imitada por otros sistemas comunitarios que buscan sus propios acuerdos, y fuera de nuestras fronteras es objeto de consideración y de reflexión. Añade que, es un buen instrumento, que permite a los interlocutores sociales y políticos seguir periódicamente el funcionamiento del sistema, y promover las reformas necesarias en un clima de entendimiento. Fortalecer su protagonismo permite también no perder de vista la necesidad de que todas las medidas que se adopten en el sistema de pensiones sean sostenibles en el tiempo futuro, y no perjudiquen la equidad y la funcionalidad del conjunto del sistema.

El Gobierno, con la presentación del documento propuesto, como aportación a los trabajos de la Comisión, debe traducirse, en el plazo más breve posible, en reformas legales concretas, e iniciar, con transparencia, un debate que debe culminar en medidas que fortalezcan la sostenibilidad de nuestro sistema de protección social.

La sociedad española va a sufrir, durante los próximos años de forma muy acusada, los efectos del envejecimiento de la población. También es necesario tener presente que la incorporación de la mujer al mercado de trabajo, la entrada en el país de flujos migratorios de gran magnitud y la disminución de la economía sumergida, han permitido el incremento de afiliados y la minoración de la tasa de dependencia. Esta situación se ha revertido a partir del invierno de 2007 en todos los parámetros, salvo en el de la progresiva de la desaparición de las igualdades por razón de género, que incluso se ha acelerado. Las medidas de control del fraude y contra la economía sumergida han permitido reducir la tasa de morosidad por debajo del 1 por ciento en 2007, lo que significa menos de la mitad de la tasa que soportan las entidades financieras, que pueden seleccionar sus riesgos.

ESTRATEGIAS

A juicio del Gobierno de España, el proyecto propone las siguientes determinaciones estratégicas:



Octavio Granado, a la revista MAR

“HAY QUE ABORDAR REFORMAS PARA ADAPTARSE AL FUTURO”

¿Cuáles son los motivos de la propuesta para reformar las pensiones?

Las reformas se abordan para adaptarse al envejecimiento de la población. Hay que tener en cuenta que la esperanza de vida de los españoles es la más alta después de Japón. A ello se añade que en los próximos decenios de jubilarán las generaciones del baby boom de la postguerra, lo que significa que si ahora hay 8,3 millones de pensiones en 2040 habrá 15,3. Esa es la razón –subrayo– por la que, cuando la Seguridad Social registra superávit y dispone de un Fondo de Reserva de más de 60.000 millones de euros, creemos que es la ocasión de ocuparnos en la tarea de garantizar las pensiones futuras de los jóvenes de ahora. Conviene recordar que la buena situación actual es el resultado de las sucesivas reformas que se han ido haciendo en los últimos veinticinco años. El Gobierno ha planteado una propuesta ambiciosa y con visión de futuro abierta al consenso parlamentario en la Comisión del Pacto de Toledo y al diálogo social.

¿Es necesario retrasar la edad de jubilación?

Dejar las cosas como están y, esquivar la realidad demográfica, es una tentación poderosa, aún a sabiendas de que descargamos el impacto en los más jóvenes y los pensionistas del futuro. Evitar reformas es desdecirnos de nuestra propia historia, de la senda recorrida con las reformas que se iniciaron en 1985, un camino que dentro de veinticinco años ha de aportarnos la misma tranquilidad. Necesitamos, además, que los cambios que se apliquen en periodos de tiempo dilatados, para evitar agravios comparativos que desincentiven a los actuales cotizantes, y se pongan en marcha con sentido común, respeto a las situaciones existentes, deferencia con las vidas laborales prolongadas y los trabajos penosos y, corrigiendo perjuicios para los más vulnerables, como los trabajadores despedidos.

¿Subirán las cotizaciones a la Seguridad Social para financiar el sistema a corto y largo plazo?

En términos generales, entendemos que el tipo medio ha de mantenerse, tenemos un buen sistema de cotizaciones que, en relación con las contingencias protegidas, si sitúa en la media de los tipos de los países del euro. Estas cotizaciones han permitido una intensa creación de empleo durante los años de fuerte crecimiento económico y ahora permiten el mantenimiento del equilibrio del Sistema a pesar de la dureza de la crisis económica.

- **Sostenibilidad.** La Seguridad Social debe combinar la sostenibilidad de sus propias cuentas propias, como de las cuentas públicas. También serán factores positivos la creación de empleo y la competitividad de nuestras empresas.

- **Equilibrio.** El sistema es, en estos momentos, una de las fortalezas de la economía española. Deteriorar su estabilidad, reduciendo sus ingresos, o incrementando sus gastos en cuantía importante, tendría efectos mucho más negativos para el conjunto de la economía.

- **Respeto y defensa de los derechos de los pensionistas.** Las medidas que se propongan no pueden afectar a quienes han consolidado sus derechos como beneficiarios, lo que implica una cierta moderación de las reformas, al no afectar las mismas a las pensiones actuales.

- **Globalidad.** Las propuestas deben encauzarse a la generalización de las prestaciones, por el lado del gasto y, de las cotizaciones y transferencias de los ingresos.

- **Transparencia.** Tanto en su funcionamiento como en sus indicadores el sistema ha de seguir progresando en la información y en la seguridad que facilita a sus contribuyentes.

- **Equidad.** La Seguridad Social es un sistema solidario y de reparto.

“El Gobierno buscará el máximo consenso en el retraso de la edad de jubilación”.
(Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)

- **Pacto entre generaciones.** Cada generación debe sufragar a la precedente y sea financiada en sus prestaciones por la siguiente.

- **Gradualidad.** Las medidas deben implantarse gradualmente, para permitir a los ciudadanos adaptarse a la nueva configuración global, de forma que no disminuyan sus niveles de protección social, con especial atención a los cotizantes más veteranos.

- **Mejora de la prestación social.** El incremento del gasto social ha de combinar la necesaria correspondencia entre los ingresos y gastos del sistema.

PROPOSICIÓN DE MEDIDAS

El texto del documento somete a la consideración de la Comisión del Pacto de Toledo una serie de medidas entre las que cabe destacar:

- **Modificaciones en las cotizaciones sociales.** Los tipos medios de cotización existentes han de mantenerse, sin perjuicio de posibles modificaciones parciales. Según consta en las estadísticas europeas el sistema español lo sitúan entre los sistemas con menores gastos de gestión y, esta eficiencia se traslade también al reparto interno de las cargas en forma de equidad, disminuyendo transferencias entre subsectores que por su naturaleza exclusivamente contable dificultan la transparencia del sistema. En cuanto a la generalización de la acción protectora debe extenderse la posibilidad de cotizar por cualquiera de los trabajos realizados en todos los sectores de la actividad económica. De esta manera supondría la extensión del conjunto del colectivo de becarios y de todas las empleadas de hogar como cotizantes a partir de cualquier trabajo periódico. Por último otras posibilidades a examinar con mayor transparencia la parte de la cuota dedicada a la maternidad, paternidad y riesgos para el embarazo y la lactancia. El incremento de estas prestaciones, financiadas por la Seguridad Social, deberían ser conocidas por los ciudadanos, como el porcentaje de recursos que se destinan a esta finalidad y cuál es el tipo de equilibrio que define la adecuada financiación de la acción protectora. Por otra parte, la cotización de los trabajadores autónomos debería revisarse y acercarla a los rendimientos reales del ejercicio profesional.

- **Reservas.** En este capítulo se aconseja acometer cambios en el Fondo de Reserva (hucha de las pensiones), a fin de adaptar la



gestión del fondo a su magnitud actual e importancia y de permitir una gestión más ágil y eficiente de los recursos. Sobre las diferentes reservas de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, sería aconsejable una simplificación de todas las reservas y provisiones existentes, cuya finalidad quedaría cubierta con una única reserva o fondo de contingencia para obligaciones pendientes inmediatas.

- **Previsión social complementaria.** El documento aconseja entre otras medidas, que debería estudiarse, de cara a hacer más atractiva la prolongación de la vida laboral, la desvinculación entre la obligación de jubilarse y la realización de los productos de previsión social complementaria a partir de los 65 años, ya que en muchos casos esa prolongación se realiza en la práctica con ritmos y jornadas menos extensas y, por tanto, la merma de ingresos, y la complementariedad de los rendimientos del trabajo con las rentas que provienen de dicha previsión ayudaría a incentivar esta decisión.

- **Impacto de género en el sistema de protección social.** En España la incorporación de la mujer en el mercado de trabajo lleva consigo que aún no se ha producido el equilibrio entre hombres y mujeres, especialmente entre cotizantes con edades superiores a los 45 años, por lo que es necesario garantizar que no subsistan causas de discriminación. En otro orden, es necesario discutir y acordar con las organizaciones de trabajadores autónomos si el régimen de ayuda familiar es una ventaja o un inconveniente para los cónyuges que colaboran con negocios familiares, en muchos casos sin la plenitud de derechos de los que les corresponde.

- **Aspectos organizativos.** En cuanto a los aspectos organizativos de la Seguridad Social, entre otros, hace especial hincapié en la necesidad de definir nuevas formas de coordinación e integración de la gestión. Por ejemplo en aquellas cuestiones en las que deben colaborar la Tesorería General, el Instituto Nacional de la Seguridad Social e Instituto Social de la Marina con las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales. Por estas razones, el planteamiento de futuro más conveniente para la Administración de la Seguridad Social es el de una estructura administrativa única, que integre en sus elementos de recaudación, afiliación y gestión de prestaciones las funciones que en

EVOLUCIÓN PREVISTA DEL NÚMERO DE PENSIONES A 1 DE ENERO

Años	Datos en millones
2010	8,6
2020	10,1
2030	12,5
2040	15,3

EDAD MEDIA DE JUBILACIÓN

Años	Régimen General	Total Sistemas
2004	62,97	63,55
2005	62,87	63,45
2006	63,06	63,61
2007	62,92	63,47
2008	63,16	63,65
2009 (*)	63,27	63,74

EVOLUCIÓN PREVISA DE LA ESPERANZA DE VIDA

Años	Esperanza de vida a los 65 años
2007	19,91
2020	21,14
2030	21,86
2040	22,41

estos momentos realizan el INSS, el ISM (para aquellos aspectos generales de recaudación y pago de prestaciones ya reconocidas, la Tesorería General, el Servicio Jurídico, la Gerencia de Informática y la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social. La Intervención general, y las funciones del ISM para las prestaciones específicas del Régimen Especial del Mar se mantendrían.

- **Pensión de orfandad y de viudedad.** En sobre la primera de ellas la gran reforma pendiente es la asignación de un valor determinado de prestación al beneficiario con independencia de las unidades familiares en que haya participado el causahabiente, de la relación familiar entre los progenitores, y del número de beneficiarios, para evitar casuísticas complejas en las que los acontecimientos producidos en unas entidades familiares tengan repercusiones prestaciones en otras. Sobre las pensiones de viudedad. el proyecto señala la posibilidad de analizar, para los

nacidos y nacidas en las últimas décadas, la conveniencia de asignar rentas vitalicias cuando las convivencias familiares han sido breves y no existen descendientes. La regulación actual ignora, en cuanto al acceso al derecho a la propia pensión de viudedad, la carrera del seguro del fallecido. Igualmente se ignora la edad del sobreviviente para el acceso al derecho y la existencia o no de hijos habidos. De esta manera cabe la posibilidad de una indemnización en pago único, o de una prestación temporal, tal y como está en el propio mandato de la Comisión parlamentaria en octubre de 2003 cuando sugería una reformulación integral de la pensión de viudedad. También debería ser motivo, para una reestructuración de la pensión de viudedad, la consideración de una edad determinada a partir de la cual sobrevive un cónyuge al otro o su pareja de hecho, que podría hacerse coincidir en torno a la legal de jubilación.

En la misma dirección sería conveniente reflexionar para evitar que decisiones tomadas en un momento determinado en el que carecían de implicaciones prestacionales, como la posible sustitución de una renta vitalicia por una indemnización de otra naturaleza y que ahora arrastran consecuencias con sentido negativo.

- **Incapacidad.** El documento señala que las reformas que se han llevado a cabo en la prestación por incapacidad ha permitido en los últimos años una reducción significativa de los costes indebidos de la prestación, incrementándose, por el contrario, la protección de los trabajadores afectados por procesos de enfermedad común o temporal. En este sentido se proponen nuevos mecanismos de control de las diferentes situaciones. La intervención del médico especialista sería aconsejable que se produjera a partir de un periodo mínimo de tiempo para la continuidad del proceso. En los procesos de duración inferior a los 15 días deben mantenerse controles específicos, a partir de la baja, para evitar abusos basados en el descontrol.

- **Edad de jubilación.** Sobre este apartado el documento señala las siguientes actuaciones:

- La búsqueda de alternativas individuales para la anticipación voluntaria de la edad de jubilación, en la previsión social complementaria, deben excluirse del sistema de pensiones de reparto.
- La incentivación de la prevención de riesgos, del cambio de condiciones y lugar de

**“El Gobierno ha hecho un análisis serio para el futuro del sistema de pensiones”
(José Luís Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno)**



trabajo, a fin de evitar la exclusión temprana del mercado laboral por razones adaptativas o de incapacidad.

- El fomento de la jornada flexible.
- Limitar las reducciones de plantillas en las empresas con beneficios.
- Eliminar las formas de uso indebido del despido como forma de acceso a la jubilación anticipada.
- Los coeficientes de reducción de la edad de jubilación deben suponer un recargo, aunque sea moderado, en la cotización, que sirva como incentivo para el cambio de las condiciones de trabajo que permita la prolongación de la vida laboral.
- La edad mínima de 52 años para la jubilación debe incrementarse paulatinamente y universalizarse de inmediato.

Por otra parte la elevada esperanza de vida de los españoles y, su rápido crecimiento, con especial intensidad en el caso de las personas que cumplen 65 años hace necesaria una actuación más decidida para garantizar el curso paralelo de los indicadores del sistema, imprescindible para asegurar la evolución acompasada entre ingresos y gastos. De esta manera y siguiendo el camino emprendido por otros países europeos, la edad legal u ordinaria de jubilación debe desplazarse desde los 65 a los 67 años. Este incremento ha de aplicarse paulatinamente a lo largo de un periodo de tiempo razonable. La configuración legal de esta medida debe respetar a las situaciones en curso, en las que diferentes



colectivos de trabajadores despedidos han acordado garantías suplementarias en relación con su proceso de jubilación.

- **Jubilación.** Prolongar la edad de jubilación, incrementar el número de cotizantes que realizan carreras largas, incrementar las bases de cotización para frenar situaciones de mayor desproporción entre aportaciones y prestaciones, disminuir la economía sumergida, hacer depender en un grado creciente las prestaciones de las aportaciones efectivas realizadas, constituyen elementos fundamentales para la sostenibilidad y equidad de un sistema de pensiones que tiene bases sólidas, ancladas en la separación de fuentes de financiación y en una gestión transparente y homogénea en todo el territorio nacional. En este capítulo el proyecto presenta una serie de propuestas: en primer lugar el cálculo de la pensión debe realizarse sobre los periodos de cotización real, sin que el procedimiento pueda añadir o restar sin justificación periodos o bases de cálculo; en segundo lugar la capacidad de elección de base de cotización debe limitarse para evitar una planificación de prestaciones desvinculada del nivel de ingresos del cotizante; en tercer lugar, debe establecerse una única base reguladora para el cálculo de todas las prestaciones del sistema con el fin de configurar la media de las bases de cotización que la conforman y en cuarto lugar se considera necesario el análisis de medidas vinculadas con la evolución de los ingresos del sistema, el PIB, la tasa

El proyecto será remitido a la comisión del Pacto de Toledo, y a los agentes sociales para su discusión y debate

de dependencia o del desplazamiento de la edad legal de jubilación y la esperanza de vida a partir de los 65 años para que una combinación de todas ellas puedan acompañar el crecimiento de los gastos con las posibilidades del sistema. Además debe fijarse un procedimiento de cómputo de la pensión de jubilación, (en periodos, bases, etc.) que no penalice a los trabajadores despedidos al final de su vida laboral y que garantice en términos crecientes la equidad interna del sistema, y la correspondencia entre cotización efectuada y prestaciones.

Todas estas propuestas planteadas por el Gobierno para su discusión suponen, no sólo que los actuales pensionistas nunca se verán afectados, sino que los trabajadores más veteranos sólo se verán concernidos de forma muy poco significativa.

SUPERÁVIT

La Seguridad Social goza en estos momentos de buena salud y, el proyecto de reforma presentado por el gobierno, trata de sentar las bases para que a corto, medio y largo plazo se pueda garantizar con toda solvencia el sistema público de pensiones. Y prueba irrefutable de esa "buena salud" lo ofrece el superávit registrado en el año 2009 que ascendió a 8.502 millones de euros, cantidad que representa el 0,81 del Producto Interior Bruto.

SEGURIDAD SOCIAL EN EUROPA

El Secretario de Estado español de Seguridad Social, Octavio Granado, clausuró en nombre del ministro Celestino Corbacho, la reunión de Directores Generales de Seguridad Social de la Unión Europea, que se celebró en Madrid dentro de las actividades programadas en el marco de la Presidencia comunitaria europea.

En su intervención puso de relieve que el marco de cooperación no debe quedar limitado al ámbito de la comunidad europea, ya que millones de ciudadanos de los países del sur y del este del Mediterráneo viven y trabajan ya en Europa, por lo que es necesario diseñar estrategias de cooperación con esos ciudadanos.

Durante la reunión se abordaron cuestiones relativas a la gestión de la asistencia sanitaria desde la perspectiva internacional; programa de lucha contra el fraude; los sistemas de financiación y recaudación; los retos y demandas de futuro; el intercambio electrónico de datos y la atención e información a los ciudadanos. ■

REINICIAN EL DIÁLOGO SOCIAL



Reunión de Rodríguez Zapatero y Corbacho con los máximos responsables de las organizaciones sindicales y empresariales.

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, y el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, han presentado a los agentes sociales el informe estudiado previamente por el Consejo de Ministros, sobre las “líneas de actuación en el mercado de trabajo para su discusión con los interlocutores sociales en el marco del diálogo social”.

El documento recoge los aspectos que el Gobierno considera prioritarios para seguir afrontando la repercusión de la crisis económica sobre el empleo.

Posteriormente el informe fue remitido a la Comisión de Seguimiento y Análisis del Diálogo Social, en la que están representados la Administración, las centrales sindicales UGT y CC.OO. y las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME, para que sea en el marco del Diálogo Social donde se concreten y consensúen medidas concretas.

La primera reunión fue presidida por Alfonso Morón, director del gabinete para el Diálogo Social, y por parte de los interlocutores sociales asistieron, entre otros, Toni Ferrer, secretario de Acción Sindical de UGT, Paloma López, responsable del área de Empleo

**“No va a haber abaratamiento del despido”
(Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno)**

de CC.OO, y José María Lacasa, secretario general de la CEOE, quienes se comprometieron a establecer un calendario intenso de negociaciones.

ANÁLISIS DEL MERCADO DE TRABAJO

En primer lugar el documento remitido a los sindicatos y empresarios, en su introducción, hace un repaso a la situación de la crisis económica y su repercusión en el empleo, haciendo énfasis en que la consecuencia más grave en la economía española de la crisis económica y financiera iniciada en 2008 es, sin duda, la destrucción de empleo, que ha elevado la tasa de paro a casi un 19 por ciento de la población activa y que afecta de manera singular a los jóvenes.

Las debilidades que padece nuestro mer-

cado de trabajo, incluso en etapas de crecimiento son las siguientes:

- Una capacidad muy alta para generar empleo en las fases de expansión económica.
- Excesiva segmentación del mercado de trabajo entre trabajadores con contratos fijos y con contratos temporales. Rotación excesiva de los trabajadores con contrato temporal.
- Escasa inversión, tanto pública como privada, en formación como consecuencia de una insuficiente estabilidad en el empleo y que dificulta la movilidad de los trabajadores.

Ante estos hechos y situaciones, el Gobierno propone una serie de medidas para mejorar el funcionamiento del mercado de trabajo con los siguientes objetivos:

- Reducir la dualidad, la segmentación y la temporalidad de nuestro mercado de trabajo, avanzando hacia empleos de mayor calidad y estabilidad.
- Aumentar las oportunidades de empleo de las personas desempleadas, mediante la mejora general de la empleabilidad y los mecanismos de intermediación laboral.
- Aumentar la flexibilidad interna de las empresas. Ampliar las oportunidades de empleo y la capacidad de integración de los jóvenes con menor formación en el mercado de trabajo mediante un Programa Extraordinario de Empleo.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Para conseguir estos objetivos el Gobierno propone las siguientes actuaciones para su negociación con los interlocutores sociales en el marco del Diálogo Social.

1.- **Reducir la dualidad y la temporalidad de nuestro mercado laboral.** Nuestro mercado de trabajo ha venido funcionando en las últimas décadas con unas tasas elevadas de temporalidad que sólo la actual crisis ha situado por debajo del 30 por ciento. Esta situación se ha dado, especialmente, en los trabajadores más jóvenes. La contratación temporal ha sido la fórmula mayoritariamente utilizada por las empresas. Sin embargo las formas de contratación menos utilizadas se enmarcan en el periodo de prueba al inicio de las contrataciones indefinidas, la contratación a tiempo parcial, los contratos formativos o las medidas de flexibilidad internas. Uno de los objetivos del proceso de Diálogo Social debe ser situar a la contratación estable

El Gobierno aprobó un documento con las líneas de actuación para su discusión con los interlocutores sociales en el marco del diálogo social

como elemento central del nuevo modelo de crecimiento económico y de nuestro sistema de relaciones laborales.

También se propone el impulso de la contratación de duración determinada para corregir la temporalidad injustificada. Es necesario reflexionar una vez más sobre la definición de las causas de las distintas modalidades contractuales por tiempo determinado o sobre la vinculación del contrato de obra o servicio a la subcontratación empresarial. Además sería conveniente reforzar los mecanismos para evitar el encadenamiento de contratos temporales y la rotación laboral

Contratación indefinida. Estos contratos han pasado de representar más de un tercio del total de contratos indefinidos en los años 2006 y 2007 a representar escasamente un 17 por ciento del total en el último año. Sería necesario reforzar y racionalizar el principio de causalidad del despido mediante una más clara distinción entre despidos disciplinarios y despidos económicos y, particularmente la diferenciación entre el carácter procedente e improcedente de estos últimos. De hecho el creciente recurso al despido que se reconoce por las empresas como improcedente ha provocado el efecto de descausalizar y, de esta manera, facilitar un buen número de despidos y, a cambio, ha hecho un lugar común en el debate público que 45 días por año de servicio sea el coste ordinario de la indemnización por la finalización de la relación laboral

El director del gabinete para el Diálogo Social, Alfonso Morón.





Paloma López, responsable de Empleo de CC.OO. y Toni Ferrer, secretario de Acción Sindical de UGT.

en nuestro país, cuando la legislación vigente establece que esta cuantía tan sólo es de aplicación a los despidos o extinciones laborales de carácter injustificado.

Contratación a tiempo parcial. Tras constatar que este tipo de contrato es muy poco utilizado, se propone una reforma de su regulación y de su régimen de protección social para que responda mejor a las necesidades de empresas y trabajadores. Por ejemplo la diferenciación de dos modalidades de este contrato. Una de ellas que facilite la conciliación de la vida laboral y familiar, mediante la fijación de un horario fijo y estable y una segunda parte que de manera más simple que la actual permita incluir una mejora del régimen de protección social del contrato a tiempo parcial, modulando las diferencias existentes con los contratos a jornada completa, de manera que resulte más atractivo para los trabajadores, y posibles incentivos a las empresas que suscriban contratos a tiempo parcial en la primera de las dos modalidades descritas anteriormente.

EMPLEO PARA JÓVENES

Los jóvenes entre 16 y 24 años tienen una tasa de desempleo más de 20 puntos superior a tasa general de desempleo, afectando es especial a aquellos con menor nivel de estudios. El Gobierno considera indispensable articular un Programa específico de empleo para jóvenes, en concertación con las comunidades autónomas. El gobierno aconseja llevar a cabo convenios de colaboración entre los servicios Públicos de Empleo Estatal y los de las comunidades autónomas. Basados en fórmulas de cofinanciación para incluir políticas activas de empleo, con procesos de orientación profesional y atención perso-

nalizada. También se favorecería una mayor utilización de los contratos para la formación por las empresas y los trabajadores, una modalidad específica que tiene por objeto la adquisición de la formación teórica y práctica necesaria para el desempeño adecuado de un oficio o puesto de trabajo determinado. Además se mejoraría la protección social en este tipo de contratos a través de la inclusión de la contingencia por desempleo de los trabajadores y se evitaría el coste y de la impartición de la formación teórica en los contratos para la formación a las empresas de hasta 50 trabajadores.

SERVICIOS DE EMPLEO

En el mercado de trabajo operan e intermedian los Servicios Públicos de Empleo, a nivel estatal y autonómico, así como agencias privadas sin ánimo de lucro, empresas de trabajo temporal, de selección, medios de comunicación y portales de empleo. Son importantes las repercusiones que tienen en el mercado de trabajo la actuación de las empresas de servicios que se limitan, en algunos casos, a la contratación de trabajadores para cederlos temporalmente a otras empresas, actividad reservada legalmente y en exclusiva a las empresas de trabajo temporal. En este sentido el Gobierno presentará propuestas normativas o de otra índole, para evitar estas prácticas ilegales y fraudulentas, con el objetivo de velar por el estricto cumplimiento de la normativa laboral, tanto en el ámbito de la cesión de trabajadores, como en la subcontratación de servicios.

BONIFICACIONES A LA CONTRATACIÓN

El pasado 28 de enero el Gobierno remitió al Congreso de los Diputados un informe de evaluación de los resultados del sistema de bonificaciones a la contratación establecido en el Acuerdo de Mejora del Crecimiento y del Empleo firmado por el Gobierno y los interlocutores sociales en el año 2006, en el que se pone de manifiesto que el actual sistema de bonificaciones a la contratación indefinida presenta evidentes síntomas de agotamiento. Esto ha traído consigo que la práctica totalidad de los colectivos a los que va dirigido puedan ser susceptibles de bonificación. Incluso el único colectivo que carece de bonificaciones específicas, como es el de los hombres entre 31 y 44 años también se bonifica actualmente, aunque sea de manera indirecta.

El presidente del Ejecutivo, junto al ministro de Trabajo e Inmigración, se reunieron con los máximos dirigentes del UGT, CCO, CEOE y CEPYME

ta, con las nuevas subvenciones para la contratación de parados con responsabilidades familiares y de desempleados con prestaciones. Estas circunstancias han provocado que el Gobierno haya mostrado su disposición a evaluar, conjuntamente con los interlocutores sociales, el actual sistema de bonificaciones estudiando, en base a la experiencia anteriormente descrita, si resulta necesario y eficiente el mantenimiento de estas bonificaciones o bien aplicarlas a aquellos colectivos que realmente están castigados por el desempleo, como es el colectivo de jóvenes.

IGUALDAD

Ahora el Gobierno insta a los agentes sociales a evaluar el estado de la negociación colectiva en materia de igualdad, con particular atención de este tipo de planes en las empresas, y elaborar programas sectoriales, a través de la negociación colectiva, para combatir la discriminación salarial y favorecer el acceso al empleo, la promoción profesional y el acceso a la formación en condiciones de igualdad.

INCAPACIDAD TEMPORAL

A veces los procesos de incapacidad temporal (IT) dan lugar a la aparición del absentismo laboral no justificado. Igualmente se deberían extender a todo el territorio nacional los convenios con las comunidades autónomas para el control de las patologías en las que se detecta mayor extensión del número o la duración de los procesos. La propuesta recomienda analizar la posibilidad de amparar, en el marco de la colaboración de empresas, la formalización de convenios en los que, después de un proceso pactado entre empresarios y trabajadores en los que se aborden procesos de control y de cambio en las condiciones de trabajo y de puestos de trabajo a fin de reducir el absentismo. En estos casos, un porcentaje del ahorro conseguido, podría ser revertido por la Administración a las propias empresas.

REDUCCIÓN DE JORNADA

Debería ser motivo de debate la reducción de jornada como instrumento de ajuste temporal de empleo, semejante al modelo aplicado en Alemania, que ha favorecido en ese país una destrucción muy limitada de puestos de trabajo a pesar de la crisis económica. La legislación española ha favorecido que

Incentivar los contratos fijos y penalizar los temporales, pilares importantes de la reforma laboral

determinados Expedientes de Regulación de Empleo que contemplan la extinción de contratos, se recondujeran a expedientes de regulación temporal de empleo permitiendo el mantenimiento de muchos puestos de trabajo. Debería estudiarse la posibilidad de elevar el porcentaje de la bonificación de las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social por los trabajadores afectados por regulaciones temporales de empleo, particularmente cuando la empresa desarrolle acciones formativas. En este sentido también podría ser objeto de estudio mejorar la protección social mediante la posible elevación del periodo de reposición de las prestaciones por desempleo consumidas por estos trabajadores ligando las mejoras a la participación activa en acciones de formación profesional.

PROLONGACIÓN SUBSIDIO

Al margen de la propuesta para la reforma laboral el Gobierno ha aprobado la prórroga del Programa Temporal de Protección por desempleo e Inserción.

Tendrán derecho a percibir la ayuda de 426 euros mensuales aquellos trabajadores en situación de desempleo que cumplan las condiciones y requisitos establecidos en la ley que regula el programa y que, entre el 16 de febrero hayan agotado la prestación contributiva o el subsidio por desempleo.

La prórroga afecta exclusivamente a las personas que extingan por agotamiento la prestación o subsidio de desempleo durante ese periodo, no así a los actuales beneficiarios, ya que el plazo máximo durante el que pueden recibir la ayuda es de seis meses no prorrogables.

El número de nuevos beneficiarios se calcula en torno a los 243.100 desempleados. ■

José María Lacasa, secretario general de CEOE.





El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, con representantes de las asociaciones de trabajadores autónomos.

Por cese involuntario de actividad

Prestaciones para TRABAJADORES AUTÓNOMOS

El Gobierno ha aprobado un proyecto de ley que regula la protección por cese involuntario de actividad de los trabajadores autónomos.

Tras recibir una valoración positiva del Consejo Económico y Social (CES), el ministro Celestino Corbacho se ha reunido varias veces con las asociaciones de autónomos UPTA, ATA y CEAT. A últimos del pasado mes de diciembre les comunicó que el proyecto ya había sido aprobado por el Consejo de Ministros y, de esta manera, se cumplía el compromiso adquirido por Celestino Corbacho en el Congreso de los Diputados, donde manifestó que antes de fi-

El proyecto de ley aprobado por el Gobierno ya está en el Parlamento para su debate

nalizar el año 2009 el Gobierno aprobaría el correspondiente proyecto de ley.

TRÁMITE PARLAMENTARIO

El titular de Trabajo e Inmigración expresó en la reunión con los representantes de las asociaciones de trabajadores autónomos, su confianza en que una vez se reanude la actividad parlamentaria este proyecto sea inmediatamente discutido y aprobado y, de esta manera, tal y como se contempla en el mandato recogido en la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo, estos trabajadores puedan comenzar a cotizar por este sistema de protección y, transcurrido un año, aquellos

que se vean obligados a cesar en la actividad, por causas ajenas a su voluntad, empiecen a percibir las prestaciones correspondientes.

AUTÓNOMOS BENEFICIADOS

El proyecto aprobado está basado en tres ejes fundamentales: contributivo, solidario y sostenible financieramente.

Además, es un sistema mixto, entre voluntario y obligatorio ya que tendrán derecho a la protección los autónomos que coticen por la cobertura de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. En este sentido se pueden producir dos casos:

- Los que obligatoriamente tienen que cotizar por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, que son los económicamente dependientes, y los que estén en actividades profesionales con un mayor riesgo de siniestralidad. Aún no se han definidos los sectores que entrañan más riesgos pero este año se fijarán en la Comisión Nacional de Seguridad y Salud del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). Previsiblemente los sectores de transporte, construcción y algunas actividades industriales serán los de mayor riesgo.
- Los trabajadores autónomos que voluntariamente opten por cotizar por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. En la actualidad hay 539.338 autónomos que cotizan por esta cobertura, incluidos los del sector agrario.

CUANTÍA Y DURACIÓN DE LA PRESTACIÓN

La cuantía de la protección será el 70 por ciento de la base por la que venía cotizando durante los 12 meses anteriores al cese de actividad involuntaria. Sobre la base mínima del Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, establecida en 833,40 euros mensuales para 2009, la prestación alcanzaría los 583,38 euros y la prestación máxima puede llegar a 1.383,90 euros en el caso de tener dos o más hijos.

La duración de la prestación estará en función de los periodos de cotización efectuados, un mínimo de 2 meses de prestación por 12 meses de cotización, aumentado hasta un máximo de 6 meses de prestación por 36 meses de cotización.

En los casos de trabajadores autónomos de entre 60 y 64 años, se incrementa la du-

ración de la prestación, con un mínimo de 3 meses y un máximo de 9 meses.

Desde el inicio de la situación de cese de actividad involuntaria hasta el final de percibir la prestación estos trabajadores cotizarán a la Seguridad Social para que no pierdan los derechos para las prestaciones por contingencias comunes, en concreto para su pensión.

COSTE DE LA PRESTACIÓN

Si se tiene en cuenta que en los primeros 12 meses no existen gastos en prestaciones, se ha establecido un tipo de cotización del 1,5 por ciento de la base, con una reducción del 0,5 por ciento en la cotización por la cobertura de incapacidad temporal, por lo que el trabajador cotizará efectivamente para el primer año sobre un 1 por ciento, sobre la base mínima de 883,40 euros. Esto supondría que el trabajador por cuenta propia abonará 8,33 euros mensuales para cubrir esta nueva protección social (calculado sobre las bases vigentes en el año 2009).

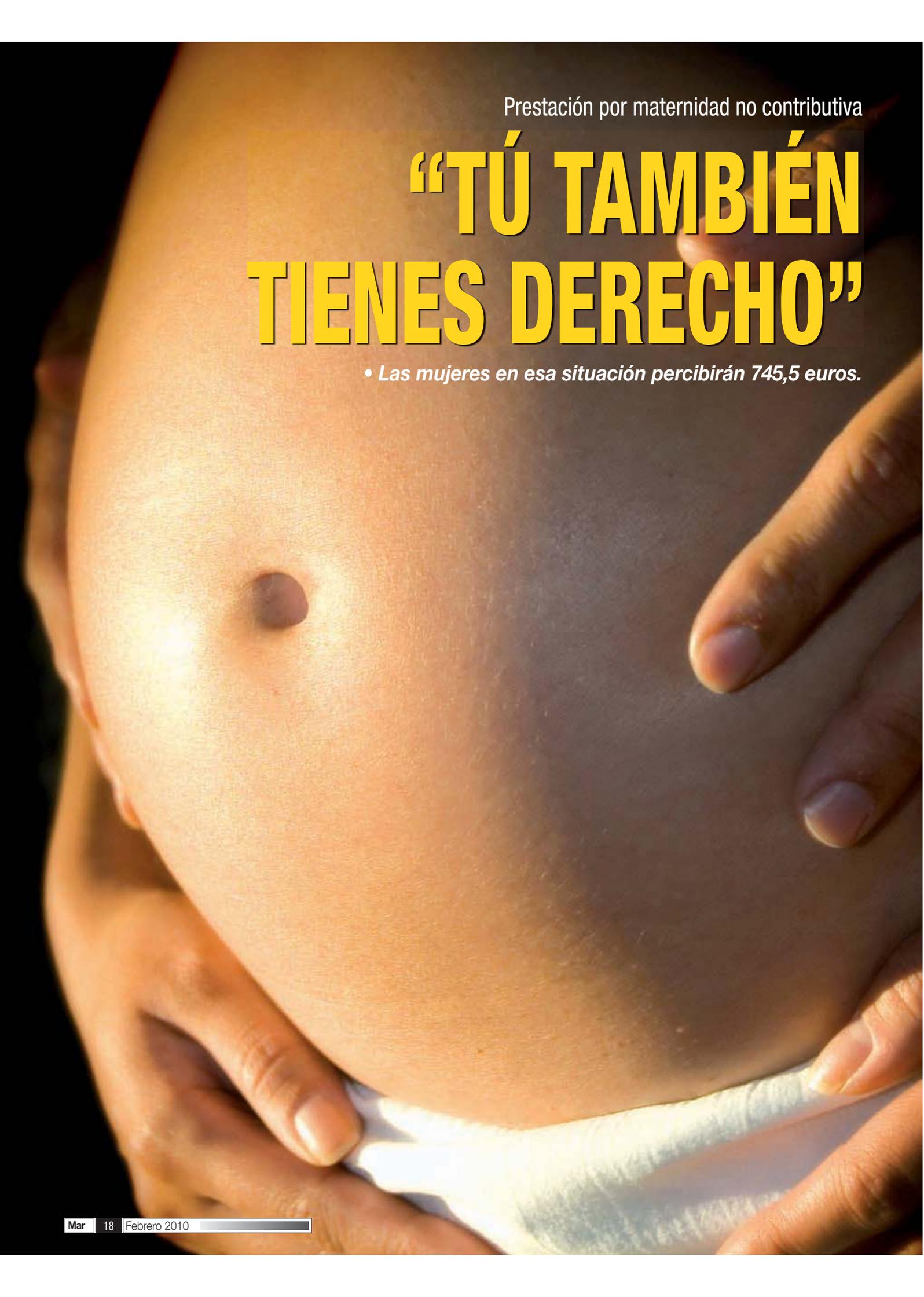
Cada año la Ley de Presupuestos Generales del Estado establecerá el tiempo de cotización que permita financiar este sistema de protección de los trabajadores autónomos que cesen involuntariamente en su actividad.

El Consejo del Trabajo Autónomo, de próxima creación, analizará anualmente la evolución del sistema y propondrán medidas que mejoren el mismo. ■

Antes de remitir el proyecto de Ley al Parlamento, Celestino Corbacho firmó un acuerdo con sus representantes

Más de medio millón de autónomos cotizan por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales





Prestación por maternidad no contributiva

“TÚ TAMBIÉN TIENES DERECHO”

• *Las mujeres en esa situación percibirán 745,5 euros.*

El Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) ha empezado a distribuir los folletos en los que bajo el lema "Tú también tienes derecho" se informa sobre la prestación de maternidad no contributiva con el fin de ampliar su difusión entre las mujeres que pueden solicitarla y que son aquéllas que han tenido un hijo, por parto natural, dadas de alta en la Seguridad Social y mayores de 21 años pero que no reúnen el periodo de cotización exigido para cobrar la maternidad contributiva.

Estos folletos explicativos se encuentran disponibles en oficinas de la Seguridad Social y de la Agencia Tributaria, registros civiles, sedes de sindicatos y patronal y diversos colegios profesionales.

LEY DE IGUALDAD

La Ley de Igualdad, aprobada en el año 2007, incorporó esta nueva prestación que consiste en la percepción, durante 42 días, de un subsidio por un importe que se corresponde con el Índice Público de Rentas de Efectos Múltiples (IPREM), y que para este año está fijado en 17,75 euros diarios, lo que supone un total de 745,5 euros.

El hecho de que el número de solicitudes, desde su entrada en vigor, esté por debajo de las expectativas es la razón por la que ahora se ha iniciado esta campaña informativa. Su coincidencia en la misma Ley con la reforma de la maternidad contributiva que, entre otras modificaciones, establece una cotización prácticamente inexistente para las mujeres más jóvenes, ha hecho que la información sobre el nuevo subsidio no haya llegado adecuadamente.

El folleto editado invita a las mujeres a ejercer su derecho a esta prestación y especifica los requisitos que deben reunir indicando que la cotización previa no es condición para el cobro de este subsidio. Este subsidio deberá solicitarse, al igual que la prestación contributiva, a través del INSS.

Esta información impresa se encuentra disponible, en las Oficinas de la Seguridad Social y de la Agencia Tributaria, registros civiles, sedes de sindi-

catos y patronal y diversos colegios profesionales.

PRESTACIÓN CONTRIBUTIVA

Por lo que se refiere a la prestación contributiva, durante el año 2009, la Seguridad Social dedicó 1.839 millones de euros. Esta cuantía es equivalente al cien por cien del salario y se abona directamente por el Instituto Nacional de la Seguridad Social o el ISM durante 16 semanas de permiso, ampliables en caso de parto múltiple en dos semanas más por cada hijo a partir del segundo.

Cuando las trabajadoras estén cobrando la prestación por desempleo total y pasen a la situación de maternidad, percibirán la prestación correspondiente y, tras agotarla, reanudarán el cobro del desempleo por el tiempo que reste por percibir y en la cuantía que correspondiera en el momento de la suspensión.

En cuanto a permisos por maternidad, por comunidades autónomas, el mayor número corresponde a Cataluña (61.323), Andalucía (61.135), Madrid (55.982) y la Comunidad Valenciana (34.470). La tasa interanual de permisos por maternidad ha crecido en Melilla (8,97 por ciento) y Asturias (0,80 por ciento). Las comunidades donde más han descendido estos permisos, durante el pasado año, son (Aragón (-11,24 por ciento), Canarias (-9,16 por ciento), Comunidad Valenciana (7,85 por ciento) y Andalucía (-6,24 por ciento). ■

Tú también tienes DERECHO

Tienes más de 21 años
No has cotizado el periodo mínimo exigido y estás dada de alta en Seguridad Social

EN QUÉ CONSISTE LA PRESTACIÓN NO CONTRIBUTIVA
Durante 42 días desde el inicio del descanso tras el parto, la Seguridad Social te paga una cantidad equivalente al IPREM (en 2009, 527,24 euros/mes)

Comprueba si cumples Los requisitos

Las prestaciones de la Seguridad Social se conceden siempre que se cumplan los requisitos exigidos por la ley

Infórmate

Centros de Atención e Información de la Seguridad Social (CAISS)
900 16 65 65
www.seg-social.es

Solicita la prestación por maternidad no contributiva

Centros de Atención e Información de la Seguridad Social (CAISS)
900 16 65 65
www.seg-social.es

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
RECURSOS SOCIALES



Reunión de directores provinciales del ISM en Madrid

EL ISM ACUERDA CONTENER EL GASTO

Los directores provinciales del Instituto Social de la Marina y el equipo directivo del organismo se reunieron en Madrid en el Palacio de Surbano, cedido por Ministerio de Fomento, los pasados 10 y 11 de febrero, con el fin de fijar los objetivos de gestión para el presente ejercicio así como para analizar la situación de los distintos departamentos. La directora general, Pilar López-Rioboo, hizo hincapié en la necesidad de contener el gasto y lanzó un mensaje de tranquilidad a los trabajadores del Instituto, insistiendo en que no tienen por qué verse perjudicados por la creación de la Agencia Española de Seguridad Social, en cuyo proyecto de ley se está avanzando.

Si durante el año pasado los objetivos de gestión en el Instituto Social de la Marina pasaban por la contención del gasto, en el 2010 se insiste en la necesidad de ahorrar en la gestión. Durante la reunión de altos cargos del ISM, celebrada en Madrid los pasados 10 y 11 de febrero, la Directora General del ISM, Pilar López-Rioboo insistió en mantener un plan de austeridad y ahorro. De hecho, indicó que las inversiones que se realicen a lo largo del presente ejercicio serán las estrictamente necesarias y que habrá que esforzarse para no hacer contratos que no sean los exigidos por la gestión. Además, se revisarán los gastos derivados del uso de inmuebles, cuando éstos sean compartidos con otras Administraciones u organismos.

Como ya sucediera en anteriores reuniones, la Directora General del organismo se

ocupó de lanzar un mensaje de tranquilidad para los trabajadores del ISM manifestando que no tendrán que verse perjudicados por la creación de la Agencia Española de Seguridad Social, en cuyo Proyecto de Ley se está avanzando mucho. Pilar López-Rioboo dijo que el ISM mantendrá su doble naturaleza como entidad gestora y como organismo específico para la protección de los trabajadores del mar. Las competencias como entidad gestora las realizará a través de una encomienda de gestión u otra figura jurídica, mientras que mantendrá como propias las de protección a los trabajadores del sector.

Entre las novedades de las que habló Pilar López-Rioboo durante su intervención destaca la supresión de la fiscalización previa en la tramitación de los expedientes de prestaciones por desempleo de los trabajadores del REM y, como consecuencia de ello, la rea-

La creación de la Agencia Estatal de la Seguridad Social no va a perjudicar a los trabajadores del ISM

lización de controles financieros sobre estas prestaciones.

Además explicó las nuevas normas que se aprobarán próximamente como el Real Decreto de estructura del ISM que reorganizará las funciones entre las distintas Subdirecciones Generales, dotará de personalidad jurídica a los Centros Asistenciales en el extranjero y creará órganos periféricos con un ámbito de competencia superior al provincial y una nueva Resolución de delegación de competencias que agilizará la gestión, dotando a los subdirectores provinciales y a los directores locales de competencia para resolver los actos de inscripción, afiliación, altas, bajas y variaciones en el REM.

El secretario general Luis Casqueiro se refirió a cuestiones de personal, planes de formación y las actuaciones en materia de calidad con especial referencia a la nueva Carta de Servicios. La subdirectora general de Administración y Análisis Presupuestario, María José Relinque hizo especial hincapié en la necesidad de una buena gestión de los presupuestos y la depuración de la situación de los inmuebles.

El Subdirector General de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio, expuso la situación del proyecto de Real Decreto de dotación de botiquines que dividirá el botiquín C en dos subtipos; los protocolos para los reconocimientos médicos de embarque marítimo; la Resolución sobre programas de actualización de la formación sanitaria específica o los Reglamentos de convivencia en los Centros Nacionales de Formación de Bamio e Isla Cristina.

Por su parte, la Subdirectora General de Seguridad Social, Elena Martínez Carqués, hizo referencia entre otras cuestiones a la situación en la que se encuentra el proceso de automatización en el cálculo de los coeficientes reductores de la edad de jubilación y a la creación de un grupo de trabajo para la modificación del campo de aplicación del REM.

También intervinieron la jefa del Centro de Desarrollo del ISM, Carmen Braña que explicó la situación de los trabajos de mejora en de las aplicaciones informáticas FORMAR y AYFLO. El gerente de informática de la Seguridad Social, Eladio Quintanilla, expuso los trabajos que se están desarrollando por la aplicación de la Ley 11/2007 de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.



En la reunión de directores provinciales se analizó la gestión del ISM

Las inversiones se limitarán este año a las estrictamente necesarias y sólo se harán los contratos que exija la gestión

REVISIÓN DEL PACTO DE TOLEDO

Las jornadas finalizaron con la participación del Secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, quien expuso la situación por la que atravesará la Seguridad Social a lo largo del año. Para Granado en el 2010 habrá todavía una reducción de ingresos y un aumento de gastos, derivados del incremento de jubilaciones; por lo que se debe continuar con una política de ahorro y control del fraude.

También hizo referencia a la revisión del Pacto de Toledo que este año deberá emitir un informe. El documento que presenta el Gobierno es amplio, mirando al sostenimiento del Sistema para unos 40 años. La tesis con la que se está trabajando- señaló el secretario de Estado- es que funciona correctamente y no hay problemas financieros a corto plazo.

Sí se refirió, en cambio, al problema demográfico que existe en nuestro país, con una pirámide de población más estrecha en la base que en la cúspide. Para solucionarlo, dijo que habrá que mejorar el índice de natalidad e incrementar la edad de jubilación o reducir el montante de las pensiones, aumentando el período de cotización para su cálculo. Esto ya se ha hecho en 1985 y 1997 y Europa trabaja en esta dirección. Para Granado, el Sistema no tiene problemas irresolubles aunque se va a incrementar el gasto en pensiones, como consecuencia del envejecimiento de la población y habrá que pagar más impuestos para mantener el Sistema.

Durante las jornadas se llevó a cabo una colecta entre los directores provinciales con la finalidad de recoger fondos para ayudar a las víctimas del terremoto de Haití. ■

ANA DIAZ

La Política Pesquera Común QUE DEFIENDE ESPAÑA



La Administración pesquera española elevó el pasado uno de enero a la Comisión Europea una comunicación donde se exponen sus posiciones en relación con el Libro Verde elaborado por Bruselas para la reforma de la Política Pesquera Común (PPC). Estos planteamientos son el resultado de las conversaciones y los debates desarrollados en los meses precedentes entre la Administración central y las comunidades autónomas, así como con el conjunto del sector de la pesca.

Globalmente, España defiende la conveniencia de una reforma de la Política Pesquera Común basada en la necesidad de un equilibrio entre una explotación sostenible de los recursos pesqueros y el mantenimiento de la viabilidad del sector en base a una actividad pesquera rentable.

Para avanzar en los debates hacia la elaboración de un documento-propuesta inicial sobre el contenido de la futura PPC más allá de 2012, la Administración española tiene prevista la celebración los días dos y tres de mayo de una Conferencia sectorial que se celebrará conjuntamente con la Comisión Europea y con la presencia de organismos e instituciones ligadas con la pesca, el sector en su conjunto, desde la producción a la transformación y la comercialización, ONGs y el mundo científico. En este gran encuentro se pretenden determinar los grandes ejes sobre los que debería girar la futura reforma de la Política Pesquera Común. Intención de la administración española es lograr un consenso con los países que desempeñarán la presidencia en los próximos dos meses, Bélgica y Hungría para que la reforma siga considerado como un objetivo prioritario.

Desde su entrada en vigor en 1983, España considera que la PPC ha supuesto el desa-

rollo de diferentes medidas de cara a lograr una mejor explotación de los recursos de la pesca. Para la Administración española, tras la última reforma de la PPC se han asumido nuevos retos, tanto a nivel comunitario como internacional, así como nuevas exigencias en materia de control o de la trazabilidad de los productos de la pesca que pueden suponer la necesidad de poner en marcha nuevos cambios en la próxima reforma. Igualmente se considera que esta próxima reforma se va a producir en el marco de una crisis económica con pérdidas de empleo en el sector, así como en el nuevo marco que supone la entrada en vigor del Tratado de Lisboa.

PESQUERÍA SOSTENIBLE

España da por hecho que todos los países comparten la necesidad del desarrollo de unas pesquerías sostenibles, pero que en la práctica son muchos los intereses encontrados, lo que supone la necesidad de una negociación donde se conjuguen todas las posiciones.

De cara a la próxima reforma de la PPC, la Administración española considera que deberían quedar claramente establecidos como principales objetivos el desarrollo de una pesca responsable y sostenible que asegure un nivel de renta adecuado para los pescadores, el mantenimiento del empleo y que fije la población en las zonas de la costa. Se aboga por una actividad económica eficaz y competitiva, pero a la vez que tenga en cuenta el componente social que supone la pesca artesanal donde destaca el marisqueo. En esta línea, el objetivo del mantenimiento de la actividad económica y de los puestos de trabajo se considera se deben acompañar de nuevos mecanismos en la gestión y la comercialización de los productos de la pesca con una mejor comercialización de los mismos para lograr en los mismos el máximo valor añadido.

En relación con la reforma de 2002, España considera que uno de los puntos más importantes desarrollados en los meses precedentes han sido los planes de gestión de la pesca a largo plazo y los que están previstos para el futuro. Para la Administración española es necesario seguir actuando en la misma dirección en otros stocks.

En relación con el objetivo de lograr el Máximo Rendimiento Sostenible, RMS, para la Administración española es un momento



Los debates sobre su reforma serán una de las prioridades de la presidencia en este primer semestre

apropiado para abordar un cambio de patrones en la explotación de las pesquerías donde se compatibilice la sostenibilidad biológica con el componente socio-económico. España estima que es necesario un cambio en su aplicación, pero nunca de forma precipitada. Para el Ministerio, está muy claro cómo se puede y debe aplicar el RMS en pesquerías monoespecíficas, pero no lo está tanto cuando se trata de pesquerías mixtas donde hay diferentes stocks con situación biológica diferente y con intereses económicos dispares. España es partidaria de resolver previamente estas cuestiones antes de aplicar este principio en el caso de pesquerías multiespecies. De acuerdo con esta situación, se plantea la necesidad de seguir aplicando el RMS en las pesquerías mono específicas y estudiar su aplicación futura en las multiespecies tratando de evitar, en todo caso, que las mismas provoquen un aumento de los descartes.

Para la Administración española, uno de los puntos más importantes en la próxima reforma de la PPC es la progresiva reducción de



stocks sujetos a TACs o cuotas se tuvieron que cerrar antes de finalizar la campaña. Además, mientras en unos casos se cierran pesquerías por falta de cuotas, en otros casos se producen sobrantes que no son aprovechados por nadie y quedan sin pescar. España ha planteado en Bruselas que el sistema de gestión de TACs y cuotas debe ser revisado al no ser compatible el mismo con los nuevos compromisos en materia de reducción de descartes en las pesquerías.

La Administración española entiende además que para evitar los descartes es necesario disponer igualmente de cuotas de pesca acordes con la realidad de la flota y de cada caladero y que se tenga en cuenta no sólo la especie principal, sino también las asociadas.

En este momento hay ya algunas pesquerías que se gestionan por una doble vía, cuotas y esfuerzo pesquero. Desde el Ministerio se aboga por un cambio en el modelo de gestión basado principalmente en el esfuerzo pesquero.

Para España, avanzar en ese sistema de gestión con el establecimiento de techos máximos a nivel comunitario, podría resultar un sistema más objetivo y fácil de controlar. Ello supondría al sector declarara todas las

los descartes y la necesidad de buscar fórmulas de gestión que hagan posible desembarcar todo lo que se capture. El Ministerio entiende que este problema no se puede ni debe abordar solamente con una mejora en la selectividad de los artes de pesca en cuanto una parte de los descartes son consecuencia también de la falta de cuotas y la necesidad de devolver al mar parte de lo capturado para evitar sanciones.

ESFUERZO POR TACS Y CUOTAS

Entre las cuestiones más importantes que quiere abordar la presidencia española se halla el actual sistema de gestión de las pesquerías basado en TACs y cuotas. Para la Administración española se trata de un sistema que posiblemente tuvo validez y era suficiente en el pasado cuando los TACs eran altos, por encima de los niveles de capturas de las flotas comunitarias. En este momento, con una política de reducción de cuotas se estima que los TACs no están cumpliendo con su papel para regular la política de pesca.

Según los datos manejados oficialmente, entre los años 2000 y 2008 el 30% de los



capturas, obtener datos más fiables y romper el actual círculo vicioso en materia de recursos y de evaluaciones de los caladeros. Este sistema de gestión basado en el esfuerzo podría estar menos justificado en las pesquerías donde ese esfuerzo no está directamente ligado a la potencia motora del barco y en esos casos, se deberían buscar otras salidas.

ESTABILIDAD RELATIVA Y DERECHOS

Para España es igualmente importante abordar el concepto de estabilidad relativa por el que en su día se fijaron las cuotas pesqueras en base a los datos históricos de cada país y en cada pesquería y la dependencia de las regiones pesqueras. En la actualidad, esos criterios se hallan totalmente alejados de la realidad y no reflejan la situación exacta de cada país. España es uno de los países más perjudicados al haber tenido unas asignaciones de cuotas no acordes con su situación, algo que se agravó además con un periodo transitorio de 17 años en el que no pudo participar en la distribución de nuevos stocks. Desde la Administración española se considera necesario cambiar el actual concepto de la estabilidad relativa sobre todo en lo que se refiera a las pesquerías multiespecies.

La Administración española considera es muy importante el desarrollo de medidas que permitan una actividad rentable para las flotas ante los problemas soportados en los años precedentes consecuencia tanto de las limitaciones de las capturas, como del aumento de los costes de explotación. En ese contexto, las Posibilidades de Pesca Transmisibles se presentan como una posible salida para hacer más viables las flotas. España entiende sin embargo que el sistema de gestión de derechos transferibles no se debería aplicar a la flota artesanal dado que la misma tiene un componente social más importante y, ante la complejidad del proceso por lo que en este segmento de la flota se debería mantener la asignación conjunta de las posibilidades de pesca.

PESCA COSTERA

El Ministerio defiende el mantenimiento de un régimen de gestión diferenciado para este segmento de la flota en defensa de ese espacio costero donde sea posible la incorporación de jóvenes, junto al desarrollo de unas condiciones de seguridad buenas para el ejercicio de la actividad profesional. Como un paso previo a la aplicación de esa política de gestión, se considera que se debería definir claramente qué se entiende por flota costera y artesanal ya que en la actualidad hay diferentes criterios entre los Estados miembros e incluso entre las diferentes zonas costeras. Es igualmente necesario definir las obligaciones y responsabilidades entre las flotas costeras y las restantes flotas, sobre todo cuando un



PUNTOS PRINCIPALES:

- Mantener más allá de 2012 un Fondo de ayuda ligado al cumplimiento de una serie de objetivos
- Extender las ayudas públicas a otros colectivos como mariscadores, almadrabas o rederos
- Impulsar la política de acuerdos con terceros países
- Avanzar hacia un nuevo modelo de gestión basada más en el esfuerzo pesquero
- Mejorar en conjunto la gestión de la actividad de la pesca
- Mantener un régimen diferenciado para las flotas costeras artesanales

mismo recurso es explotado por ambas para que no recaiga el peso solamente contra un tipo de flota.

En la propuesta española se aborda igualmente la cuestión de la franja costera de las 12 millas donde la actual PPC contempla que los Estados miembros tengan autorización para restringir el acceso a esas aguas a pesqueros de otros países miembros. En relación con este punto, la Administración española se manifiesta por el mantenimiento de este status dada la importancia que tienen estas aguas para las flotas artesanales de los países miembros y por los problemas que un cambio podrían causar a esas poblaciones

En su propuesta, España considera la necesidad de contemplar en la futura reforma el desarrollo de la Política Marítima integrada para el mantenimiento de los ecosistemas marinos. La nueva PPC se deberá enfocar igualmente teniendo en cuenta el cambio a la hora de adoptar decisiones que ha supuesto la entrada en vigor del Tratado de Lisboa. España aboga por un sistema de toma de decisiones ágil y transparente entre el Consejo y el Parlamento, así como con el papel de la Comisión y se considera que, aunque hay medidas con un alto contenido técnico, las mismas tienen igualmente un componente político que debería seguir estando en manos

del Consejo de los ministros de Pesca. No hay una posición favorable a la descentralización de las decisiones para dar más importancias al enfoque regional, aunque se apuesta siempre poro contar con la opinión de todos los sectores afectados.

Siguiendo la filosofía ya contemplada en diferentes documentos comunitarios, la Administración española apuesta igualmente por desarrollar la cultura de la observancia o dicho de otra manera, la necesidad de que los pescadores tengan una mayor concienciación sobre la importancia de cumplir con las normas comunitarias y que incumplir las mismas no sea considerado como un triunfo. En esa línea se plantea la necesidad de disponer de una normativa lo más simplificada posible y la eliminación al máximo de las cargas administrativas.

POLÍTICA EXTERIOR PESQUERA

La propuesta española contempla el desarrollo de la dimensión exterior de la PPC como una de las piedras angulares de la misma dada la importancia de las flotas que operan en caladeros de otros países y la necesidad de que a nivel internacional se cumplan los mismos planteamientos de responsabilidad y sostenibilidad que se aplican en los caladeros comunitarios. En esta línea se valora la impor-



tancia que tendrá la aplicación de la nueva reglamentación sobre las pesquerías ilegales.

En materia de acuerdo con terceros países, España se muestra muy claramente por la necesidad de mantener y reforzar los acuerdos de pesca ya existentes con terceros países, pero advierte igualmente sobre la importancia de potenciar los compromisos en el marco de las organizaciones regionales de pesca, así como para las pesquerías de especies migratorias. Desde España se apoya el desarrollo de los actuales acuerdos de partenariado donde, además de las cuestiones de pesca se contemplan otras actuaciones en materia de cooperación y desarrollo, así como la necesidad de desarrollar una actividad responsable por parte de todos. En la política de acuerdos se defiende que los mismos se sigan cubriendo con los fondos comunitarios.

ESTRUCTURAS PESQUERAS

La posición española en materia de estructuras se concreta en la necesidad de ir hacia unas estructuras fuertes que permitan una actividad competitiva. España considera que ha sido un ejemplo en los últimos años sobre la renovación y transformación de las flotas con una reducción de barcos, así como de la potencia de las mismas.

En los últimos diez años, España redujo su flota en un 35% pasando el número de barcos de 17.518 unidades a solamente 11.394 al 31 de diciembre de 2008.

En relación con la política de estructuras, España propone en primer lugar hacer un análisis muy pormenorizado sobre la situación de cada una de las flotas para saber exactamente la situación de cada una y ver dónde hay un exceso de sobrecapacidad. En segundo término se propone el establecimiento de planes de adaptación de la capacidad de cada segmento de flota a las posibilidades de los caladeros. En tercer lugar se apunta la conveniencia de llevar a cabo estas actuaciones con cierta flexibilidad a la hora de cumplir los objetivos.

Para España, el Fondo Europeo de la Pesca es un instrumento idóneo para abordar la mayor parte de los objetivos contemplados en el Libro Verde para la reforma de la PPC. Sin embargo, se plantea la necesidad de modificar algunas medidas específicas del Fondo para el mejor cumplimiento de los objetivos.

En relación con la supresión progresiva de las ayudas, en materia de comercio, la Administración española estima que se debe-



rían tener en cuenta, entre otras cuestiones, el incremento de la ficha presupuestaria para ayudas a las Organizaciones de Productores, la fijación de normas para la comercialización de todos los productos de la pesca, incluidos los de acuicultura e incrementar los apoyos a las Organizaciones de Productores de la pesca modificando los cálculos en los precios de orientación a efectos de las políticas de intervención. España es favorable al desarrollo de los intercambios comerciales con terceros países de acuerdo con la normativa de la Organización Mundial de Comercio, pero reclama la implantación de mecanismos de salvaguardia y que se cumplan todas las exigencias de higiene y sanidad para defender la competitividad de la industria conservera y extractiva comunitaria. La trazabilidad debe ser total en todos los productos de la pesca para defender los derechos de los consumidores

Finalmente se apuesta por una acuicultura bien planificada, responsable, segura y sostenible para dar respuesta a la demanda de pescado en el mundo. ■

VIDAL MATÉ

El acuerdo de pesca con Marruecos, A EXAMEN

Representantes de la Unión Europea y de los países que tienen barcos operando en esas aguas, participaron con Marruecos en la comisión mixta encargada de hacer un seguimiento del acuerdo de pesca suscrito con ese país en marzo de 2007. Ambas partes dejaron muy claro que no se trata de una renegociación del acuerdo en vigor hasta la primavera de 2011. Este encuentro es el quinto que se celebra en el marco de esa comisión y, según los participantes en la misma, se desarrolló en el clima de normalidad con que se está funcionando el acuerdo.



La celebración de la reunión de la comisión mixta constituye uno de los ejes del acuerdo y entre sus funciones se halla la supervisión de su cumplimiento, ser un punto para la coordinación de las políticas de pesca y dar respuesta a las posibles divergencias que pudieran existir en su cumplimiento.

Según manifestaciones de representantes de la Administración española, el acuerdo está funcionando correctamente, no hay ninguna tensión y solamente se han producido algunos pequeños o medianos incum-

La comisión mixta analizó su desarrollo en un clima de normalidad

plimientos fundamentalmente en materia administrativa.

Desde la Administración comunitaria se reclama a las autoridades de Rabat la necesidad de utilizar correctamente todos los fondos que se abonan cada año por Bruselas, sobre todo en las cuestiones referidas a la mejora de la política de pesca, lucha contra la existencia de redes de arte a la deriva, política de formación o en materia de desarrollo de infraestructuras desde la pesca a la transformación y la comercialización de los productos de la pesca. En el desarrollo del

acuerdo se considera necesario subsanar fallos en los mecanismos sobre la declaración de capturas con el fin de tener una mejor información sobre las posibilidades de pesca de los calderos. Igualmente parece han existido incumplimientos en materia de desembarques de capturas por parte de las flotas comunitarias en los puertos marroquíes. Una de las causas de esa situación sería la falta de las infraestructuras necesarias para ello, por lo que se considera indispensable una

Se harán algunos ajustes mínimos, sobre todo en cuestión administrativa



mayor inversión de los fondos en este tipo de medidas.

La comisión mixta no abordó el tema del Sahara. El acuerdo señala como ámbito de aplicación del mismo "el territorio de Marruecos y en las aguas bajo jurisdicción marroquí." En las últimas semanas, se produjo un informe de los servicios jurídicos del Parlamento Europeo por el que se determinaba que se trataba de un acuerdo ambiguo en la delimitación de las aguas afectadas y ponía sombras sobre si el mismo estaba beneficiando a la población del Sahara occidental. Frente a esta posición, des-

de la Comisión se ha señalado que el acuerdo es conforme al derecho internacional que rige en el status del Sahara occidental.

El acuerdo de pesca con Marruecos fue cerrado inicialmente en 2005, pero no entró en vigor hasta marzo de 2007 tras su ratificación por las autoridades de Rabat. Las negociaciones para la revisión del mismo se deberán iniciar en los próximos meses de cara a su entrada en vigor para la primavera de 2011 a la vista de las dificultades tradicionales en que se enmarcan las mismas. El mismo tiene una duración de cuatro años y supone la posibilidad de faenar en esas aguas de 119 barcos de los que un centenar son españoles, correspondiendo 42 licencias a Andalucía, 37 a Canarias, 17 a Galicia y dos licencias para Cantabria y otras dos para el País Vasco.

De esos 119 barcos, 20 se dedican a la pesca pelágica en la zona norte en jábegas, 20 a la pesca artesanal en la zona sur de cañas o nasas, 30 a la pesa artesanal en el norte de palangre de fondo, 27 a la pesca artesanal de atún como atuneros cañeros y otros 27 a la pesca demersal de palangres de fondo, redes de arrastre de fondo y redes de enmalle. Para la pesca pelágica industrial se fija un techo de 60.000 toneladas de las que 1.333 son para la flota española.

El coste del acuerdo para las arcas comunitarias es de 144,4 euros para un periodo de cuatro años con una cuota anual de 36,1 millones de euros. El acuerdo contempla la obligación de que una parte de esos recursos se destine cada año al establecimiento y desarrollote una nueva política de pesca, a la modernización del sector, supresión progresiva de las redes de arte a la deriva, política de investigación, modernización de los circuitos comerciales, reestructuración de la pesca artesanal, modernización de los sistemas de desembarque y manipulación de los productos de la pesca o la formación, A esa cifra se suma otra partida de tres millones de euros en cuatro años para apoyo a los agentes económicos que operan en el sector y el canon pagado por los armadores que se sitúa en unos 3,4 millones de euros cada año. Se trata ya de un acuerdo de nueva generación donde además de los intereses en materia de licencias y política de pesca, abarcan otras actuaciones más amplias en materia de cooperación económica entre dos zonas condenadas a entenderse. ■

VIDAL MATÉ

INVESTIGACIÓN PARA EL CULTIVO DE ATÚN ROJO

Fernando de la Gándara, del IEO

“Llevamos 10 años, pero creo que quedan otros 10”

Entre el 29 de junio y el 1 de julio de 2009, científicos del Instituto Español de Oceanografía en Murcia consiguieron, en las instalaciones de El Gorguel, Cartagena, varias puestas de más de cinco millones de huevos viables de atún rojo (*Thunnus thynnus*). Fue el principio de los 140 millones de huevos obtenidos en 17 días, la mayor puesta viable lograda hasta el momento y un gran paso en la investigación para lograr el cultivo de esta especie. A pesar del gran avance logrado, Fernando de la Gándara, investigador principal y coordinador del proyecto europeo Selfdott, anticipa que estamos en el ecuador de la investigación. Sobre la situación actual de estos trabajos, en los que también participa el investigador Aurelio Ortega, y los retos de futuro, como la construcción de un gran tanque en tierra para el mantenimiento de reproductores en cautividad, hablamos con ambos investigadores.



De izquierda a derecha. En pie, Fernando de la Gándara, Marta Arizcun, Aurelio Ortega; sentadas, Alicia García y Emilia Abellán.

Sexo y comida. Si el atún rojo tiene esas dos cosas se olvida de migrar, recalca Fernando de la Gándara, no es como la anguila o el salmón. Con esta referencia, cuya paternidad atribuye a una destacada investigadora estado-unidense, se soslaya una de las principales dudas que asaltan al profano al tratar de hacerse una idea de las dificultades que se presentan a la hora domesticar a esta especie. Una especie a la que, a su gran tamaño, se unen sus grandes migraciones a lo largo del océano Atlántico, y que tiene al Mediterráneo como zona de puesta. De hecho, su estabulación en granjas de engrase había servido para confirmar que éste, precisamente, no sería un condicionante a la hora de trabajar con el atún rojo. Sin embargo, sí que lo es el que sean peces acostumbrados a vivir en océano abierto, por lo que resulta problemático manipularlos, y también porque están acostumbrados a una calidad excepcional del agua.

Su difícil manipulación, a lo que se une su gran tamaño, es uno de los grandes retos que tienen los científicos para realizar sus trabajos de investigación. No fue una tarea fácil aclimatarlos. Esta actividad empieza a desa-

rollarse en 1995, en España; los japoneses llevan más de 30 años investigando a esta especie. Sabíamos que se les podía tener en jaulas flotantes sin ningún problema, que se les podía alimentar con pescado descongelado... Lo que teníamos que demostrar -precisa el investigador principal del IEO- era su capacidad para reproducirse en cautividad, y eso lo demostramos en el anterior proyecto, el *Reprodott*.

DOMESTICACIÓN

Los científicos españoles llevan diez años trabajando en la domesticación de esta especie. Todo empieza con la creación del grupo DOTT (Domesticación del *Thunnus thynnus*), financiado en su mayor parte por la Unión Europea. Y ese grupo se ha mantenido en el tiempo, señala a MAR Fernando de la Gándara. Su primera actuación fue la realización de un simposio internacional sobre domesticación del atún rojo, sufragado por la UE, que tuvo lugar en Cartagena, Murcia, en 2002, y a donde fue invitado todo el que tenía algo que decir en este terreno. En 2003, la UE nos concedió el segundo proyecto, *Reprodott*, en el que intentamos demostrar y demostramos que el atún rojo se puede reproducir en cautividad.

Este proyecto estuvo vigente hasta 2006 y, entre los trabajos realizados, se desarrolló un sistema para potenciar la puesta. En cautivi-

“No es la primera puesta importante de huevos viables, pero sí la más masiva. De los 140 millones de huevos, nos quedamos con la mayor parte; el resto los enviamos a Francia e Israel, participantes en el proyecto de la UE Selfdott.”
(Fernando de la Gándara)

dad, el atún rojo tiene un cierto bloqueo de la actividad reproductiva. Para desbloquearlo, seguimos un sistema ya utilizado en otras especies en acuicultura que consiste en inyectar una hormona que actúa para que el pez libere su propia hormona que conduce a la maduración final y la puesta. Esta hormona se le inyecta a través de un arpón y le induce a la puesta unas 48 horas después. El año pasado hicimos esta operación pero no funcionó. Probablemente se debiera a que los atunes llevaban muy poco tiempo en cautividad. Este año conseguimos finalmente puestas masivas y, a lo largo de diecisiete días, conseguimos una puesta de unos 140 millones de huevos.

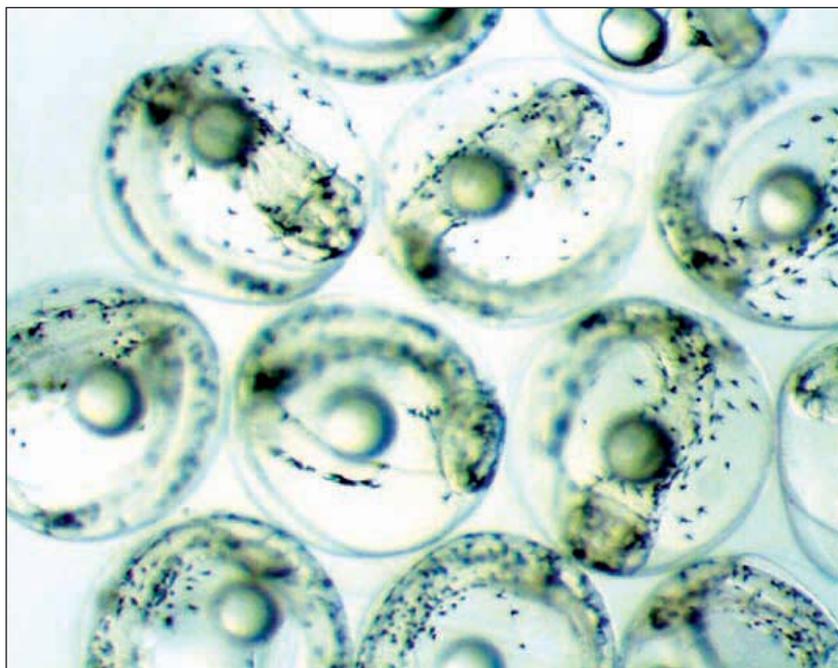
No fue la primera puesta importante de huevos viables, sino la más numerosa, como aclara a MAR Fernando de la Gándara. Tenemos [en Selfdott] un proyecto de colaboración con otro regional italiano. Ellos tienen una jaula con reproductores en Calabria, donde lograron puestas, algo que no obtuvimos ni en la jaula de Malta ni en la de Cartagena. Parte de esos huevos los trajimos desde Calabria a la planta de Mazarrón.

En Selfdott (proyecto del 7º Programa Marco de la UE, que aporta el 75% de los 4,4 millones de euros del coste de los trabajos que comprende) participan trece instituciones pertenecientes a ocho países cuyos equipos de investigación están coordinados por Fernando de la Gándara. Su objetivo es conseguir una gran cantidad de puestas viables y empezar los experimentos sobre cultivo larvario.

El proyecto se inicia en enero de 2008 con dos stock de reproductores. Aquí, en España, empezamos con unos cien reproductores en una jaula flotante. Durante el primer semestre sacrificamos a parte de esos ejemplares para estudiar el proceso de maduración. Nos quedamos con treinta individuos. A estos se unieron otros treinta de los ejemplares sobrantes por exceso de capturas de la empresa Tuna Graso, colaboradora en este proyecto, a la que la Secretaría General del Mar obligó a dejar en libertad. Solicitamos a la SGM que nos permitiera quedarnos con los citados treinta ejemplares para nuestro proyecto de investigación, a lo que accedió, por lo que ahora tenemos dos jaulas de reproductores con treinta ejemplares cada una.

Tras la espectacular puesta de este verano, Fernando de la Gándara y Aurelio Ortega se centraron en el trabajo con las larvas. No es la

Huevos embrionados.





primera vez que lo hacían, pero sí la primera en la que disponían de tan abundante material, parte del cual se remitió a Francia e Israel, pertenecientes al proyecto Selfdott.

73 DÍAS

Fue un verano ajetreado y, a juzgar por los resultados, bastante positivo. *Logramos una supervivencia de 73 días* [los que sobrevivió la última de las larvas nacidas; la mayoría subsistió unos quince días desde la eclosión], *algo que se contemplaba entre los objetivos del proyecto. Hemos avanzado mucho; hemos realizado muchos cultivos larvarios durante esos dos primeros meses de vida... y también hemos detectado los principales problemas que han originado la mortalidad de esas larvas.* Uno de estos problemas es el alimento que se les debe suministrar. *Nada más nacer comen alimentación*

viva y, poco a poco, se les va suministrando alimentación inerte. En lubina y dorada se empieza con este tipo de alimentación a los 40 días. En el caso del atún se podría empezar antes, pero todavía estamos lejos de ese punto.

Otro de los problemas que se les presentaron a los investigadores españoles, y que ya habían puesto de manifiesto los japoneses, es un comportamiento extraño de las larvas que, al ponerse nerviosas, nadan muy rápidamente hacia delante, chocando contra las paredes de los tanques, lo que les provoca la muerte.

La solución de los dos mencionados problemas son los que centrarán buena parte de los trabajos durante el próximo año, *cuando logremos nuevas puestas.* Pero hay más, naturalmente, como la obtención de juveniles de atún rojo en el medio natural. *Como sabíamos que no seríamos capaces de obtener juveniles en cautividad a estas alturas de la inves-*



Recogida de huevos en la jaula donde están los reproductores.

tigación, salimos a capturar juveniles nacidos este año, de unos 150 gramos, y que serían los "hermanos" de las larvas que hemos tenido.

De esta forma, los científicos podrán seguir avanzando en el estudio del atún rojo, no quedándose de brazos cruzados hasta la próxima puesta. Resulta ser una práctica habitual en acuicultura, cuando las investigaciones se hallan en esta misma fase. Fueron pescados con currican y transportados a dos jaulas flotantes en Cartagena. Con ellos trabajan su aclimatación al nuevo medio y a la alimentación inerte. *Cuando seamos capaces de obtener juveniles a través de una puesta, ya tendremos muy avanzado esta fase de edad.*

De hecho, las capturas se iniciaron antes incluso de que diera comienzo el proyecto Selfdott. Como explica Fernando de la Gándara, cuando finalizó el anterior proyecto, Reprodott, en el primer semestre de 2006, y hasta



Fernando de la Gándara

Estudios sobre lubina, dentón, parásitos... y otras investigaciones

Tres mujeres -Marta Arizcun, Alicia García y Emilia Abellán- completan, en este momento, el grupo de investigadores de la planta de acuicultura marina del IEO en Mazarrón. Los trabajos que están realizando son variados. Así, Alicia García está centrada en investigaciones sobre especies que ya se cultivan comercialmente, como la dorada y la lubina. Se trata de mejorar el cultivo de estas especies. Llevamos trabajando desde hace unos cinco años, junto a investigadores de la Universidad de Murcia, en un proyecto de vacunación. En lubina, y con financiación del Plan de Ciencia y Tecnología de la Región de Murcia, se pretende desarrollar un procedimiento de vacunación oral efectiva frente a una de las principales bacterias patógenas de peces: *Vibrio anguillarum*.

En cuanto a la dorada, estamos en otro proyecto, financiado por el Plan Nacional, para estimar la influencia del estradiol. Se trata de una hormona que está contaminando ríos y mares, a través de los efluentes de las ciudades, y se encuentra especialmente en las píldoras anticonceptivas. Las depuradoras son incapaces de eliminar esta sustancia que está afectando a la reproducción y sistema inmunitario de los peces. Valorar hasta dónde llega la influencia de esta hormona es el estudio al que se refiere la investigadora del IEO.

Otra de las líneas de investigación en las que se está trabajando en la planta acuícola de Mazarrón es en el desarrollo de técnicas de cultivo de nuevas especies y, dentro de ellas, apostamos por el dentón, que es un espárido, señala Emilia Abellán. Llevamos diez años de trabajos con esta especie, en sucesivos proyectos, el último de los cuales finalizó a comienzos de 2008, financiado por los Planes Nacionales. También colaboran las universidades de Almería, Granada y Murcia.

Se ha avanzado bastante, pero no lo suficiente, explica Emilia Abellán. Se consiguió cerrar el ciclo biológico y establecer necesidades nutritivas, tanto en larvas como en las etapas de pre-engorde y engorde. Parecía que a partir de ese momento, y siguiendo las técnicas de cultivo aplicadas a otros espáridos, quedaría solucionado su cultivo, pero no ha sido así, ya que se están presentando muchos problemas patológicos en el cultivo larvario, comenta la investigadora. Ahora estamos a la espera de nuevos proyectos, para continuar con esta investigación. Mientras tanto, apostamos por otras especies, como el verrugato, sobre el que hemos hecho las primeras investigaciones de maduración y cultivo larvario con bastante éxito.

Marta Arizcun destaca a MAR que, además de los referidos proyectos, tenemos una línea de investigación, totalmente distinta, que surgió por un problema patológico en los peces: El estudio del protozoo *Cryptocaryon irritans*. Se trata de un parásito tremendamente agresivo sobre especies mediterráneas, especialmente cuando se registran temperaturas cálidas. Marta Arizcun refiere a MAR que este protozoo fue detectado en esta planta de Mazarrón hace unos pocos años. Tiene un ciclo de vida muy complejo, en una de cuyas fases es cuando parasita al pez.

Prolifera, especialmente en situaciones de cultivo, donde hay una gran concentración de peces, por lo que puede producir mortalidades masivas en los tanques, aunque también ha afectado a peces en jaulas en el mar. El proyecto en marcha estudia el ciclo de este parásito y los distintos tratamientos, tanto profilácticos como terapéuticos.

R.G.

el inicio de Selfdott, en 2008, tuvimos un proyecto financiado por el IEO junto a la Comunidad murciana y la empresa Tuna Graso para la pesca de juveniles y su adaptación a las jaulas flotantes. Este año es cuando, además, les hemos adaptado a comer pienso.

EL BONITO ATLÁNTICO, ESPECIE MODELO

Es precisamente en esa época cuando los científicos del IEO se plantean el estudio sobre una especie similar que pueda servir de modelo a los trabajos con el atún rojo. De esta forma, si un año no se obtienen puestas de atún, pueden avanzar en sus trabajos utilizando a ejemplares de bonito atlántico (*Sarda sarda*). Los trabajos con sus larvas les permitirían seguir con la investigación, y no retrasarla todo un año. De hecho, señala Fernando de la Gándara, los japoneses, que nos llevan 30 años de ventaja, tuvieron diez años sin puestas porque hubo una variación térmica...

Elegimos trabajar con al bonito atlántico. Nos pareció una especie interesante, tiene un buen crecimiento [puede llegar a un kilogramo en sólo cinco meses de vida] y es capaz de reproducirse a partir del primer año de vida

Los investigadores españoles lograron que una de las larvas sobreviviera 73 días, cumpliendo así uno de los objetivos del proyecto. Se han logrado grandes avances y también detectar los principales problemas que originaron la mortalidad de esas larvas



Laboratorios de la planta acuícola del Centro Oceanográfico de Murcia.



Raúl Gutiérrez



Raúl Gutiérrez

[el atún rojo alcanza la madurez sexual a partir de los cuatro años]. Y todo ello se une a que, además, tiene un buen valor de mercado, comenta Aurelio Ortega, encargado de los trabajos con esta especie, quien añade que tras capturar y disponer del primer stock de reproductores, vimos que se adaptaban perfectamente a la vida en cautividad y además obtuvimos puestas espontáneas.

Los primeros avances en cultivos larvarios, tras unos inicios no demasiado buenos, fueron mejorando paulatinamente. El primer año se nos murieron todos los ejemplares nacidos en cautividad cuando tenían entre 40 y 45 días de vida. Al año siguiente logramos mantenerlos con vida hasta los tres meses. Este año hemos superado esa fase y tenemos en los tanques ejemplares que superan ese tiempo y, si no surgen problemas... y con un poquito de suerte, esperamos conseguir que se reproduzcan.

El proyecto con el bonito atlántico tenía, en principio, una duración de dos años. Tras los primeros trabajos, y al aprobarse el proyecto Selfdott, los investigadores españoles propusieron continuar investigando a esta especie dentro de dicho proyecto. Esta idea

Trabajar con el bonito atlántico como especie modelo para el estudio del atún rojo parte de un proyecto del IEO que se ha incluido en Selfdott. “ Si un año fallamos a la hora de obtener huevos de atún, al menos podemos ir avanzando con el bonito ” (Aurelio Ortega)

se vio con muy buenos ojos porque, como recalca Aurelio Ortega, *aseguraba algo de lo que adolecía el proyecto, que era disponer de huevos embrionados. Y es que al proyecto le viene muy bien, ya que si un año fallamos al obtener huevos, al menos podemos ir avanzando con el bonito.*

El investigador del IEO señala que, tras empezar a trabajar con el bonito atlántico, se encontraron con que esta especie estaba más alejada de lo que sospechaban al principio del atún rojo. Sin embargo, prosigue Aurelio Ortega, *nos está sirviendo porque hay muchas cosas que comparten ambas especies y están sirviendo para el cultivo del atún. Por ejemplo, ambas son muy carnívoras, ya que a los siete días de vida, en el caso del bonito, y a los doce o quince, en el caso del atún, se tienen que alimentar con larvas de otros peces. Eso no ocurre con especies como la lubina o la dorada, que primero se alimentan con zooplancton y luego pasan al pienso.*

Un bonito llega a los 300 ó 400 gramos de peso a los cuatro meses de vida, mientras que una lubina se sitúa entre uno y dos gramos. *El último atún que se nos murió, a los 73 días, ya pesaba 35 gramos. El tipo de alimentación condiciona también el desarrollo del crecimiento.*

Aurelio Ortega prosigue señalando las ventajas que proporcionan los trabajos con el bonito, como el poder identificar condiciones óptimas para su cultivo que, a pesar de no ser iguales, sí resultarán muy similares. Fernando de la Gándara destaca que en 2008, como ya se señaló, apenas se consiguieron huevos, con lo cual algunos de los participantes en el proyecto, cuyo trabajo se centra en las puestas, no hubieran podido hacer nada en todo el año. Una situación que se palió, en alguna medida, con las puestas de bonito.

En la actualidad, no es una especie para la explotación acuícola, ya que aquí manda el mercado, *pero es una especie que tiene un valor comercial... Está cambiando todo tan rápido en el mundo de la pesca que si alguien dice hace ocho años de cultivar boquerón hubiésemos dicho que estaba loco... Su precio actual no hace rentable su cultivo, pero su valor comercial no es muy bajo, y si somos capaces de ofrecerlo en épocas en que no hay disponibilidad en el medio marino nos podemos encontrar con una especie que puede resultar muy interesante en el futuro.*

Fernando de la Gándara corrobora la opinión de Aurelio Ortega y opina que esta especie merece un proyecto de investigación aparte.

CONTROLAR LAS PUESTAS

De diversas maneras, a lo largo de la entrevista mantenida con ambos científicos, pusieron de manifiesto su preocupación por las puestas, sin duda, uno de los principales escollos que se les presenta en esta fase de la investigación. Y es que no se trata sólo del desarrollo de una técnica adecuada para lograr puestas viables, sino que debe estar acompañado, al mismo tiempo, de toda una serie de circunstancias ambientales que favorezcan dicha puesta. Anteriormente, Fernando de la Gándara hacía alusión a la ausencia de puestas que padecieron los científicos japoneses.



El año 2008 fue muy bueno pero... si el próximo no lo es tanto va a condicionar el trabajo de todos los equipos científicos. *El hecho de que las puestas se realicen en el mar nos crea una cierta intranquilidad. De alguna manera dependemos mucho de la naturaleza, viene a quejarse el investigador principal y coordinador de este proyecto. Llevamos mucho tiempo planteándonos tener una gran*

Preparación del arpón para el implante de la hormona que propiciará la maduración final y la puesta.



Fernando López Mirones-New Atlantis



Tamaño del atún que sobrevivió 73 días.



Raúl Gutiérrez

Cepas de rotífero.

instalación en tierra. Un tanque muy grande que contenga reproductores y donde podamos controlar todos los parámetros fundamentales [luz, temperatura, corrientes].

Un tanque cuyas características facilitará la aclimatación de los ejemplares, algo bastante más complicado en los tanques actuales. Anteriormente se habló de la captura de ejemplares que tuvieran el tamaño que habrían alcanzado las larvas de este verano, para poder continuar con los trabajos sobre el crecimiento de esta especie. De los catorce ejemplares capturados "con todas las autorizaciones pertinentes", insiste el investigador del IEO, *ocho los llevamos a las jaulas de engrase y seis los trajimos a los tanques de la planta de Mazarrón. Los de las jaulas siguen vivos y los de aquí murieron todos. Con los reproductores no hemos tenido problemas, y los tenemos desde hace tres años.*

Con esta nueva instalación se asegurarían, además, la obtención de puestas, algo fundamental en este proyecto, en lo que hacen hincapié los científicos españoles. El Consejo de Ministros ya aprobó, en el mes de junio pasado, una financiación con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) por un importe superior a los 4 millones de euros destinados a la construcción de un gran tanque en tierra para el mantenimiento de reproductores de atún rojo. El IEO aportará el 30% del importe restante del proyecto, unos 2,7 millones de euros.

Tras la firma del convenio entre el Ministerio

Investigadores de ocho países trabajan en el proyecto de la UE Selfdott, que concluye a finales de 2010. Necesitaremos nuevos proyectos para poder cerrar el ciclo en el cultivo del atún rojo, señala Fernando de la Gándara, investigador principal del IEO y coordinador del Selfdott.

de Ciencia e Innovación, el Oceanográfico y la Consejería de Universidades e Investigación de la Región de Murcia, destinatario en principio de los fondos FEDER, se podrán iniciar las obras de este gran proyecto que se espera esté finalizado a finales de diciembre de 2011. A partir de ese momento, los investigadores no dependerán de las condiciones ambientales, *ya que las crearemos nosotros*, comenta Fernando de la Gándara.

NUEVOS PROYECTOS

Antes de que los científicos dispongan de esa esperada y deseada instalación en la planta de acuicultura de Mazarrón, habrá que seguir trabajando con lo que hay, que no es poco. El actual proyecto Selfdott termina a finales de 2010. Cuando finalice, *esperamos ser capaces para entonces de producir unos pocos juveniles y haber avanzado en el conocimiento... Un proceso que se alargará muchos años. Lo suyo es que tras la finalización de este proyecto vengan otros para lograr, a medio plazo, cerrar el ciclo.*

El investigador principal del IEO y coordinador del proyecto Selfdott, Fernando de la Gándara, tiene muy claro que se hallan en el ecuador de la investigación. Una investigación que ahora se centra en mejorar la alimentación y aumentar la supervivencia de las larvas. *Hemos dado un paso muy importante, pero sólo hemos abierto la puerta a un proceso que durará todavía muchos años.* ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Con la participación de la directora general del ISM

ENCUENTRO CON

MARISCADORAS EN GALICIA

La directora general del Instituto Social de la Marina participó en el “VI Encuentro de mariscadoras a pie” que la Dirección General de Desarrollo Pesquero de la Xunta de Galicia organizó los pasados 8 y 9 de febrero en Santiago de Compostela. Pilar López-Rioboo se dirigió a los asistentes para explicar los aspectos del Régimen Especial

de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (REM) que son de interés para este colectivo. Con estas jornadas, la Xunta quería debatir los temas que afectan al desarrollo del sector y contar con las mariscadoras para elaborar un Plan de Recuperación de Zonas Improductivas, con el que pretende dinamizar las áreas costeras y crear puestos de trabajo.



Cuatro fueron los puntos en los que la directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Rioboo, centró su intervención ante las mariscadoras a pie gallegas: la posibilidad de compatibilizar el trabajo de autónomo del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (REM) con otra actividad; el Convenio Especial con la Seguridad Social; la situación de los trabajadores en caso de modificación de la normativa del permex y las enfermedades profesionales.

La posibilidad de compatibilizar la actividad de marisqueo -cotizando al REM como autónomo- con otra, que de lugar a la inclusión del trabajador en otro Régimen distinto de la Seguridad Social, puede hacerse desde el 1 de enero de 2008. Para ello, tuvo que modificarse el artículo 2.b) del texto refundido de las Leyes 116/1969 y 24/1972, por el que se regula el REM, modificación realizada por la Ley 40/2007, de medidas en materia de seguridad social.

La reforma eliminó la prohibición de que los trabajadores autónomos del mar pudieran compatibilizar su actividad con ninguna otra, salvo que lo hicieran ocasionalmente. En la actualidad, se permite que los trabajadores puedan realizar otro tipo de actividad de manera permanente o de forma ocasional, aunque se mantiene la exigencia de que el trabajo en el mar del autónomo, a efectos de inclusión en el REM, sea su medio fundamental de vida y se realice de manera habitual, personal y directa.

Esta modificación respondía a las demandas del sector, especialmente a las formuladas por el colectivo de mariscadores, que exigían poder mejorar sus ingresos, dedicándose al marisqueo y a la comercialización a través de cooperativas.

CONVENIO ESPECIAL

La suscripción de un convenio especial con la Seguridad Social determina que el trabajador continúe en situación de alta o asimilada al alta en el Régimen al que pertenecía, por razón de su actividad, antes de que el convenio fuera firmado. El convenio especial tiene por objeto cotizar al Régimen en cuyo ámbito se haya suscrito aunque, en dicha situación, corresponde al trabajador la obligación de cotizar a la Seguridad Social.

Para poder suscribir un convenio especial con la Seguridad Social es necesario tener un período mínimo de cotización de 1080 días en

Desde el año 2008 se puede compatibilizar el trabajo de marisqueo a pie con otras actividades, cotizando como autónomo en el REM y en otro Régimen de la Seguridad Social

los doce años inmediatamente anteriores a la baja en el Régimen correspondiente.

Según explicó la directora general del ISM, la base de cotización para los trabajadores autónomos del REM está constituida por su base fija del grupo tercero de cotización en su categoría 9 que para el año 2010 se ha fijado en 1.161 euros. A la citada base se le aplica el tipo único de cotización vigente en cada momento para el Régimen General (un 28,3% para este año), multiplicado por el coeficiente que determina anualmente el Ministerio de Trabajo e Inmigración, que se ha fijado en un 0,94. Con estos datos, la cuota a ingresar por estos trabajadores es de 308,85 euros.

Pilar López-Rioboo declaró que los trabajadores por cuenta ajena pueden elegir entre una base máxima de cotización, una intermedia o una mínima. A esta base elegida se le aplicarán los tipos de cotización y coeficiente establecidos para este año.

Durante su intervención, la directora general del ISM planteó una serie de situaciones que pueden darse ante una renovación del permiso de marisqueo a pie y teniendo en cuenta que la Xunta exige para hacerlo que, en el año anterior a la renovación, se haya ejercido una actividad mínima (no computándose la no asistencia a dicha actividad por fuerza mayor). En aplicación de la Ley de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género y de la Ley para la Igualdad efectiva de Hombres y

La conselleira do Mar, Rosa Quintana, animó a las mariscadoras a trabajar juntas y unidas



Mujeres, Pilar López Rioboo dijo que, los mariscadores -en el caso de paternidad- y las mariscadoras en situaciones de maternidad, riesgo durante el embarazo o lactancia natural tienen derecho a la prestación correspondiente, “que será abonada por la entidad gestora o por las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales”. Según explicó, “mientras se mantiene la situación de suspensión de actividad, también se mantiene la cotización a cargo del trabajador autónomo”.

Las situaciones de excedencia de tres años por cuidado de un menor o de dos años para atender a un familiar, recogidas en el Estatuto de los Trabajadores sólo son aplicables a los trabajadores por cuenta ajena. Para los autónomos, no existe la figura de excedencia; por lo que para ellos no puede considerarse como cotizado al REM el período de dos años reconocido para los trabajadores por cuenta ajena en el primer caso, ni el de un año que se reconoce en el segundo.

Pilar López Rioboo dijo que desde la entidad que dirige se entiende que, a efectos de la renovación del permex, cuando una mariscadora suspende su actividad por cuidado de un menor -más allá del permiso de maternidad- o de un familiar, no debería considerarse este período como de actividad porque no se produce dicha actividad ni se cotiza al REM.

También planteó la situación de una trabajadora autónoma, víctima de la violencia de género, que se vea obligada a dejar de trabajar para hacer efectiva su protección o derecho a la asistencia social integral. Este supuesto sí se contempla en la Ley de Medidas de Protección contra la Violencia de Género, estableciéndose que dicha trabajadora autónoma quedará



La directora general del ISM aclaró las dudas que las mariscadoras tenían en temas de seguridad social

La directora general de Desarrollo Pesquero de la Xunta valoró el encuentro como muy productivo

exenta de la obligación de cotizar durante un tiempo máximo de seis meses, que se considerará como cotizado a efectos de las prestaciones de seguridad social. En el caso de las trabajadoras por cuenta ajena, este período de seis meses puede prorrogarse por un juez cada tres meses, hasta un máximo de 18, aunque sólo se considerará como cotizado un máximo de seis.

Pilar López-Riobó manifestó que, a efectos de renovación del permex, sólo se podría considerar de actividad el período de seis meses, el que se considera de cotización efectiva aunque “sin existir actividad ni cotización real”.

Finalmente habló de enfermedades profesionales, de su concepto y regulación así como de las que en el catálogo pueden afectar al colectivo de mariscadoras. Entre ellas, las causadas por agentes biológicos como consecuencia de la manipulación de capturas o las derivadas del riesgo ergonómico por sobreesfuerzos, manipulación de cargas pesadas, posturas forzadas y tareas repetitivas.



RECUPERAR ZONAS MARISQUERAS

No es ésta la primera vez que la administración gallega se reúne con las mariscadoras. En esta ocasión, según ha comentado a MAR la directora general de Desarrollo Pesquero de Galicia, Susana Rodríguez, se quería “intercambiar experiencias, debatir los problemas que afectan al sector y dar respuesta a las inquietudes de las mariscadoras”. Para Susana Rodríguez, el encuentro ha sido “muy productivo”, especialmente por los debates y talleres en los que se analizaron aspectos como la organización del sector, la gestión de los recursos, la comercialización de los productos y los permisos de explotación. Además, permitió a las asistentes conocer el papel de Fondo Europeo de la Pesca (FEP) en el desarrollo sostenible de las zonas de pesca, las ayudas que ofrece la Xunta para proyectos presentados ante los grupos de acción costera y los planes del Gobierno autonómico de elaborar un Plan de Recuperación de Zonas Marisqueras Improductivas, con el que pretende dinamizar las áreas costeras y crear puestos de trabajo.

La conselleira do Mar, Rosa Quintana, pidió en este sentido la colaboración de las mariscadoras porque son “quienes mejor conocen las zonas” y mostró su esperanza de que en el futuro se alcancen cifras como las de antes. Según los datos del ISM, a fecha de 31 de diciembre de 2009, estaban inscritas en el REM 3.809 mariscadores en Galicia. Rosa Quintana reclamó el apoyo de las asistentes para luchar contra el furtivismo ya que “necesitamos la implicación del sector, la administración y la sociedad en general” y señaló que hay que demostrar que el marisco extraído por las mariscadoras es el único que los consumidores deben llevar a sus casas con garantías de que es sano y bueno. ■

ANA DIAZ



MARISCADORES GALICIA Diciembre 2009		
PROVINCIAS	UNIDAD DE GESTIÓN DEL ISM	Afiliados al REM
A CORUÑA	A CORUÑA	5
	CAMARIÑAS	8
	CEDEIRA	23
	CORCUBIÓN	1
	FERROL	16
	FISTERRRA	2
	LIRA-CARNOTA	2
	MALPICA	1
	MUROS	26
	NOIA	23
	O PINDO	1
	PONTEDEUME	1
	TOTAL	109
LUGO	BURELA	1
	CILLERO	4
	FOZ	7
	RIBADEO	16
	SAN CIPRIAN	3
	VICEDO	25
TOTAL	56	
PONTEVEDRA	A GUARDA	13
	BUEU	41
	CANGAS MORRAZO	54
	MARIN	4
	MOAÑA	111
	PONTEVEDRA	306
	PORTONOVO	20
	REDONDELA	28
	VIGO	7
	A ILLA DE AROUSA	563
	A POBRA DO CARAMIÑAL	146
	BOIRO	597
	CABO DE CRUZ	1
	CAMBADOS	359
	O GROVE	458
	RIANXO	292
	RIBEIRA	35
	VILAGARCIA DE AROUSA	291
	VILANOVA DE AROUSA	318
	TOTAL	3644
TOTAL GALICIA	3809	

Reunión en Santiago para analizar las actuaciones en esta materia

El norte se alía en la prevención de riesgos EN LA PESCA

Tras reunirse en Santiago de Compostela donde analizaron las actividades que realizan en materia de prevención, los responsables técnicos de los Institutos de Seguridad y Salud Laboral de Galicia, el Principado de Asturias, Cantabria y el País Vasco acordaron crear un Grupo de trabajo de expertos en el área de la prevención de riesgos en la pesca. El Grupo mantendrá reuniones periódicas para conseguir mejorar la salud y seguridad de las personas que trabajan en el sector.





El Instituto Galego de Seguridad e Saúde Laboral (ISSGA) organizó el pasado 20 de enero en su sede central de la Casa de la Parra, en Santiago de Compostela, una reunión de trabajo para analizar las actuaciones realizadas en materia de prevención de riesgos laborales en el sector pesquero y actividades afines.

A dicha reunión asistieron los directores del Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales, Manuel Barba; del Instituto Cántabro de Prevención de Riesgos Laborales, Amalio Sánchez; y las directoras del Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laboral (OSALAN), Pilar Collantes y del Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA), Adela Quinzá-Torroja, acompañados por técnicos especialistas en la prevención de riesgos laborales en la pesca de las instituciones asistentes.

El planteamiento inicial, fue la constatación de la enorme importancia que para los organismos técnico-científicos de las Comunidades Autónomas presentes en esta reunión tiene el sector, quedando patente que la actividad pesquera es un objetivo prioritario en las políticas y planes a desarrollar en un futuro inmediato por los cuatro Institutos, con el objetivo de aumentar los niveles de seguridad de los buques e incrementar y mejorar la salud de sus trabajadores.

Durante esta reunión, los técnicos especialistas en prevención en la pesca expusieron los diferentes programas y planes de trabajo que se están llevando a cabo en sus respectivos territorios, explicando los objetivos, los recursos y los resultados obtenidos.

Las Comunidades de Cantabria y el Principado de Asturias inciden básicamente en la siniestralidad y en la investigación de los accidentes, que es lo que aconseja la realidad de sus flotas.

En el País Vasco están más orientados al diseño y puesta en marcha de un plan global de prevención de riesgos para el sector, incidiendo – en colaboración con el centro tecnológico Azti - en la resolución de problemas preventivos específicos, como pueden ser por ejemplo, los diseños de equipos.

Finalmente, el ISSGA, en Galicia, basa su trabajo en la prevención de riesgos en la pesca, en el marco del PLAN VIXIA, que se realiza en colaboración con la Inspección de Trabajo, la Consellería del Mar, las Asociaciones de Armadores y la Federación Gallega de Cofradías. Asimismo, dentro de este Plan, se incluyen una serie de programas específicos, como el programa Aboia (dotación de chalecos salvavidas autoinflables de trabajo a pescadores autónomos), el Proxecto Saúd (diseño de un traje para el marisqueo a pie) y, en la actualidad, en colaboración con sus socios: el CETMAR y la Plataforma Tecnológica Tecnopeixe, está iniciando un proyecto de I+D+i para diseñar un equipo de flotabilidad nuevo, que permita a un pescador que se cae al mar durante la faena, tener una segunda oportunidad, al mantenerlo a flote hasta que se proceda a su rescate.

Como conclusión de la reunión, se decidió crear un Grupo de trabajo de expertos en prevención en la pesca de los cuatro Institutos CANO (Grupo Cantábrico-Noroeste), con el fin de intercambiar experiencias y hacer propuestas técnicas de futuro para conseguir mejorar la seguridad y la salud de nuestros trabajadores de la pesca, el marisqueo y actividades afines, para la cual, se celebrará un próximo encuentro en la sede del OSALAN de Bilbao. ■

JOSE ANTONIO RODRÍGUEZ ARRIBE
XEFE DO CENTRO DE SEGURIDAD E
SAUDE LABORAL DE PONTEVEDRA



Noruega compartía stand en Fitur con otros países nórdicos

Noruega promociona sus pescados EN FITUR 2010

La delegación noruega presente en la Feria Internacional del Turismo de Madrid (FITUR) se encargó de difundir entre los atractivos turísticos del país nórdico, las excelencias gastronómicas de los pescados del Mar de Noruega. Durante los días que duró la Feria (del 20 al 24 de enero) NORUEGA repartió a los visitantes unas octavillas con preguntas sobre estos productos, sorteando entre los máximos acertantes salmones ahumados, enteros y parciales. Al mismo tiempo, en el stand que Noruega compartía con sus países vecinos, Finlandia y Suecia, se celebró el tradicional cóctel nórdico: una nueva oportunidad para degustar las delicias de las despensas y los mares del Norte de Europa.

Noruega, tierra de fiordos y bonitos paisajes es también el origen de una serie de productos muy apreciados no sólo por los consumidores noruegos sino también por los españoles. Es por ello por lo que desde el Consejo de Productos de Mar de Noruega se ha decidido, una vez más, promocionar las excelencias gastronómicas del país en la Feria Internacional del Turismo (FITUR) que anualmente se celebra en los Pabellones de IFEMA de Madrid.

Aunque el Mar de Noruega produce una gran variedad de especies, las más conocidas por los consumidores españoles son el salmón fresco, el bacalao –tanto en su variante fresca como salada- y el cangrejo real rojo. Los últimos datos facilitados desde el Consejo de Productos del Mar de Noruega sobre las importaciones de estos productos a nuestro país indican que en el año 2009 se importaron 35.672 toneladas de salmón fresco; y en el 2008 las importaciones de bacalao noruego sumaron 1.030 toneladas, en el caso del fresco y 4.886 toneladas, en el caso del salado.

Casi la totalidad del salmón que llega a nuestros mercados y a nuestras mesas procede de Noruega. Curiosamente, en dicho porcentaje, se incluye también el salmón ahumado, que importan empresas como Ahumados León, Ahumados Goteborg, Vensy España o Benfummat, entre otras. Y es que el proceso de ahumado de un pescado está muy arraigado a la cultura gastronómica y a los gustos de cada país. Por ello, el salmón viene fresco de Noruega pero se ahúma y procesa en fábricas españolas.

ESTRATEGIAS DE PROMOCIÓN

El salmón y el bacalao son los productos procedentes de los mares noruegos que mejor conocemos y más consumimos en España. Desde el Consejo de Productos del Mar de Noruega se promocionan estos productos con acciones directas en los puntos de venta (distribuyendo recetarios, con mensajes clave para que los consumidores descubran estos productos). Son recetas fáciles, imaginativas y saludables, que pueden elaborarse a lo largo del año por cualquier principiante en los fogones.

Las acciones de divulgación y promoción también se dirigen a los medios de comunicación. Así NORGE ha participado en pro-

Salmón, cangrejo rojo real y bacalao son los productos noruegos más valorados por los consumidores españoles

gramas de cocina con Karlos Arguiñano, en anuncios publicitarios; en campañas en medios especializados como revistas gastronómicas, publicaciones femeninas o certámenes como el del “Mejor Pintxo de Bacalao noruego”, celebrado en el IV Campeonato de Euskal Herria de Pintxos.

El bacalao noruego que nos llega es fundamentalmente de la especie “Gadus Morhua”, capturado en las frías y cristalinas aguas de los mares de Noruega. Se sala a través de un proceso tradicional de salazón, completamente natural, que dura entre 18 y 21 días. El método confiere un tono ligeramente amarillento a la carne del pescado, conservando su delicado aroma y permitiendo que esté en buenas condiciones de consumo durante mayor tiempo.

Los mensajes que transmite el Consejo de Productos del Mar de Noruega son siempre





Norge sorteó entre los asistentes a Fitur productos procedentes del Mar de Noruega

los mismos: los pescados noruegos son fáciles de preparar, sanos y portadores de elevados niveles de ácidos grasos omega-3, buenos para el funcionamiento del corazón y la prevención de enfermedades cardiovasculares.

En este sentido, NORGE firmó hace un par de años un acuerdo, enmarcado dentro del "Programa PASFEC. Alimentación y Salud", con la Fundación Española del Corazón en la que se promulgaban las excelencias de estos productos. Los expertos en salud consideran que el salmón y el bacalao de Noruega, son fuente de elevadísimas propiedades nutricionales. El salmón, como pescado azul, debe consumirse entre una y tres veces por semana, para lograr la cantidad recomendable de ácidos grasos omega-3 (entre 2 y 3 gramos a la semana). El bacalao, por su parte, destaca por su bajo contenido en grasa y por su elevado valor en proteínas de alto valor bioló-

gico, vitaminas y minerales. Para beneficiarse de todas las propiedades que tienen estos productos es esencial respetar los productos durante su elaboración.

Desde septiembre del año 2008, Espen Hanson es el director regional de la oficina que el Consejo de Productos del Mar de Noruega tiene en España, cargo que ocupará hasta el 2012 cuando sea relevado por un nuevo directivo. Este noruego, excelente conocedor de la realidad pesquera española, considera que los principales objetivos de su mandato serán servir a la industria y al consumidor, siguiendo la línea marcada por sus antecesores.

MODELO DE SOSTENIBILIDAD

Los caladeros noruegos del Mar de Barents, explotados bajo control, tienen una capacidad completa de regeneración. Las normas impuestas por la administración noruega, que cuenta con la colaboración de organizaciones ecologistas, logran perpetuar la pesquería del bacalao. Según un estudio realizado el año pasado por la organización ecologista internacional WWF los bancos de bacalao del Mar de Barents son capaces de regenerar sus recursos, gracias al seguimiento que se realiza desde el ICES (Internacional Council for the Exploitation of the Seas) y a las medidas de control impuestas por la administración noruega. A grandes rasgos, los científicos establecen las cuotas de captura y los organismos públicos se encargan de repartir, gestionar y hacer respetar esas cuotas, tanto dentro de la propia Noruega como con la administración rusa.

Como prueba de la excelente calidad de estos productos, el Consejo de Productos del Mar de Noruega puso en junio del año pasado un distintivo de calidad al bacalao fresco noruego. Se trata de una etiqueta, con el lema "Quality Approved. Norwegian Fresh Cod", que lucen sólo los pescados de esta especie que cumplen con los rigurosos requisitos marcados por la administración noruega.

Esta etiqueta confiere a los agentes implicados en la comercialización del producto una gran información. Entre otras medidas, se garantiza que ha sido empaquetado en una planta homologada y manipulado exclusivamente por personal cualificado; que se ha enfriado antes del procesado y refrigerado permanentemente entre 0 y 2 grados hasta su destino; que se ha procesado el día de su

El salmón es fuente de ácidos grasos omega-3 y el bacalao es rico en proteínas y bajo en grasas



Salmon y bacalao son dos de los pescados noruegos más valorados por los consumidores españoles



captura o llegada al puerto; que se ha capturado siguiendo los criterios de sostenibilidad de los caladeros impuestos por las autoridades noruegas y que cuenta con una trazabilidad integral: con la posibilidad de conocer la fecha y planta del empaquetado, así como la fecha de llegada a puerto o sacrificio.

Tras los resultados obtenidos con las medidas implantadas en la pesca del bacalao y los resultados positivos en los bancos de esta especie, WWF ha recomendado que se apliquen estas normas en otras regiones y en otras pesquerías con el fin de lograr una explotación sostenible de los recursos.

ATRACCIÓN TURÍSTICA

El cangrejo rojo real se captura en las frías aguas del mar de Barents donde estos crustáceos pueden llegar a crecer hasta los dos metros de largo y pesar 11 kilos. El año 2007 marcó un punto de inflexión en lo que respecta a la presencia de este crustáceo en nuestro país.

Gracias a la iniciativa conjunta de la empresa noruega IceFish y la española Istopesca, Mercamadrid es uno de los pocos mercados del mundo donde se puede adquirir vivo el cangrejo rojo real procedente de Noruega. Esto se debe a que ambas empresas han desarrollado unos acuarios especiales para transportar, recibir y almacenar los ejemplares que llegan vivos de Noruega.

Una de las bazas con las que cuenta esta especie es el gran aprovechamiento que se

hace de su carne (hasta el 80 por ciento en los ejemplares enteros). Gracias a esto, el precio neto de su carne es ventajoso.

Esta circunstancia, unida al tamaño de las piezas, explica el interés que esta especie ha despertado en nuestros mercados. Según los responsables de Istopesca, en comparación con mariscos como el bogavante, el cangrejo real rojo presenta cifras mucho más competitivas.

Aparte de su excelencia culinaria, la captura del cangrejo rojo real es una atracción turística. En la Feria FITUR-09 la Oficina de Turismo de Noruega recibió el Premio al Mejor Producto de Turismo Activo por los safaris de cangrejo real que se realizan en el país nórdico. No es éste el primer premio que recibe esta actividad. La revista Geographic la ha seleccionado entre los 25 mejores productos de turismo activo del mundo.

La captura se desarrolla en la localidad de Kirkenes, en la región de Finnmark, en la Lapponia noruega: el único lugar del mundo donde se puede llevar a cabo. Se trata de una actividad en la que se combina aventura, gastronomía y naturaleza. Es una aventura completa por el clima, el paisaje y el equipamiento profesional que recibe el visitante pero también una aventura ligera que puede realizar cualquier persona, independientemente de su edad o estado físico. La actividad incluye una excursión en zodiac (con baño en las gélidas aguas, incluido), la pesca del cangrejo, y la posibilidad de degustar este delicioso manjar al calor de una chimenea. ■

Los caladeros noruegos del Mar de Barents, explotados bajo control, tienen una capacidad completa de regeneración

ANA DIAZ



Calentamiento global y los océanos

Futuro incierto

Los problemas que se ciernen sobre el planeta, y más concretamente sobre los océanos, van en aumento. Las secuelas se dejan notar. Si no se disminuye la presión actual los expertos auguran que los océanos, tal y como los conocemos en la actualidad, están en peligro.

De todas las emisiones de gases de efecto invernadero, los emitidos por las flotas equivalen al 3% del total de las de CO₂, lo que equivaldría, si contempláramos a la flota mundial como un estado, al sexto puesto en la relación de emisiones por países.

A pesar de todas las alarmas, de la cumbre de Copenhague no ha salido ninguna medida acorde con los síntomas que empiezan a percibirse. La UE, mejor, pero tampoco llega a la altura de las circunstancias. La Organización Marítima Internacional sí que parece más decidida a frenar las emisiones contaminantes.

Durante las tres última décadas, la industria naval ha crecido una media del 5% anual. En estos momentos, las emisiones producidas por los barcos que surcan las aguas de mares y océanos suponen, según datos de la Organización Marítima Internacional (OMI), el 3% de las emisiones de dióxido de carbono. En 2007, ese porcentaje significó la liberación de 1.120 millones de toneladas de CO₂. Una idea más aproximada de lo que ello supone nos la da el que si consideráramos a la flota mundial como si fuera un país, sería el sexto con más emisiones del mundo, superado por Japón (1.250 millones de toneladas); India (1.340) y Rusia (1.520). EE.UU. ocupa el primer lugar, con más de 6.000 millones de toneladas, seguido de China, que se estima supera los 5.000 millones de toneladas.

Antes de cualquier otra consideración, destacar que el transporte por



mar es el más eficiente y el menos contaminante, atendiendo al volumen de la mercancía transportada. Lo es diez veces más que el transporte por carretera y más de cien veces que el aéreo. Sin embargo, el volumen de este transporte, unido al crecimiento que sigue experimentando, hace que la OMI estime un incremento en las emisiones de CO₂ de hasta 1.480 millones de toneladas en 2020. Con estas estimaciones, y con la situación actual, se imponen medidas de control de estas emisiones.

Unas emisiones que, como ya se han señalado en otras informaciones aparecidas en esta revista, son las principales responsables del calentamiento global que está experimentando el planeta y de las consecuencias que ello está teniendo, aunque las grandes potencias, como se ha podido comprobar recientemente en la cumbre de Copenhague, siguen sin querer adoptar medidas que frenen este deterioro, aduciendo intereses económicos y de



Raúl Gutiérrez

desarrollo. Es como si este planeta no fuera el suyo y lo que ocurra en él no les afectara.

AMENAZA EVIDENTE

Desde la Revolución Industrial, las emisiones de CO₂ no han dejado de crecer. Los océanos han constituido un sumidero extraordinario que ha absorbido la mitad de esas emisiones, además del 80% del calor emitido a la atmósfera. Pero la capacidad de absorción también tiene un límite, y el mar ya está dando más que sobrados síntomas de ello. Uno de esos síntomas es la acidificación de sus aguas (el anhídrido carbónico está cambiando la composición química del agua), lo que está poniendo en peligro los arrecifes coralinos y a todos aquellos organismos que fabrican conchas y esqueletos de carbonato de calcio, lo que podría alterar muchas cadenas tróficas marinas, incluyendo aquellas de las que dependen los seres humanos.

Otra de las consecuencias es el calentamiento de las aguas. Ello podría acarrear la modificación de las corrientes oceánicas y el incremento de la intensidad de las tormentas. Entre

otros muchos efectos, reseñar el que podría poner en peligro el marisqueo en Galicia, como destaca Benito Peleteiro, investigador del Instituto Español de Oceanografía de Vigo (IEO). Los investigadores han registrado en 2009, temperaturas de hasta 26 grados en las aguas de la ría; y el año anterior, de 24, cuando lo normal era moverse entre los 12 y los 20 grados de máxima. Una situación que, de seguir así, puede acarrear graves problemas sobre este sector estratégico en Galicia

Pero la temperatura del agua no sólo puede resultar determinante para la supervivencia de una especie. La temperatura del agua -señaló Benito Peleteiro en unas recientes declaraciones-, ejerce una influencia determinante en la definición del sexo... El hecho de que la balanza se incline hacia un género u otro producirá un desequilibrio ecológico muy importante. Un aumento de la temperatura que también acarreará graves problemas a la actividad acuícola.

En pesca, estos cambios de temperatura están motivando el desplazamiento de las especies. Por el contrario, llegan otras que vienen buscando





Flota y cambio climático



Paco Guerrero

Greenpeace.

aguas más templadas para ellas. Así, según un informe elaborado por Greenpeace, se destaca que en aguas europeas viven ya 1.200 especies invasoras (seis veces más que hace cincuenta años). El problema derivado del alejamiento de las especies comerciales tradicionales hacia aguas más frías, es el mayor coste en tiempo y combustible para los pescadores (lo que a su vez incrementa la contaminación).

Son tan sólo algunas pinceladas de lo que ya se ha venido anunciado en ocasiones anteriores. También se ha insistido sobre las medidas que se empiezan a adoptar para paliar, en la medida de lo posible, el incremento de estas situaciones. Así, en la pesca, especialmente desde el periodo que marcó hace unos años el espectacular encarecimiento del combustible, se incrementaron las investigaciones para mejorar el diseño de los barcos pesqueros y la utilización de combustibles alternativos que redujeran el coste y la contaminación. Medidas que no sólo pueden redundar en una menor contaminación sino, al mismo tiempo, en un importante ahorro económico para los pescadores.

Un estudio promovido por la Xunta de Galicia, en colaboración con el Instituto de Energía de Galicia (Inega) y el Centro Tecnológico de la Pesca (Ce-



tpes), señala que los barcos pesqueros, en función de sus características, podrían llegar a ahorrarse entre un 5% y un 48% de ahorro medio en el consumo de combustible, lo que se podría traducir en la disminución de hasta 72.000 litros de combustible al año, lo que equivaldría a un ahorro de 30.000 euros por barco.

Algo similar se está realizando en los barcos mercantes. La delicada situación que está creando el cambio climático urge medidas que palien esta situación. La OMI parece decidida a actuar para lograr una mejora en la eficiencia energética y en la reducción de emisiones contaminantes (como el azu-

fre y el nitrógeno). De hecho, ya ha impulsado alguna de estas actuaciones. En cuanto a la disminución del consumo de combustible (lo que redundará en una disminución de la emisión de CO₂ a la atmósfera), se está estudiando la repercusión, de cara al ahorro de combustible y en la emisión de gases de efecto invernadero, derivada de la reducción de la velocidad de las embarcaciones.

Y los primeros resultados se presentan más que interesantes. Una reducción de un 10% en la velocidad de las embarcaciones supondría una reducción de hasta un 23% en las emisiones, como se señala desde Oceana, sin olvidar otras medidas complementarias como la utilización de grandes velas, ya disponibles comercialmente, que pueden reducir el consumo hasta un 30%.

Otra actuación a destacar es la que se lleva a cabo con la delimitación de Zonas de Control de Emisiones (ECA en sus siglas en inglés), que promueve la OMI a través de la aplicación del convenio Marpol, con el objetivo de disminuir los niveles de contaminación atmosférica mediante la prevención, reducción y control de las emisiones de óxidos de nitrógeno, azufre y materia particulada. En la actualidad se contemplan dos ECAs: en el mar Báltico y mar del Norte (que incluye el Canal de la Mancha).

Por su parte, los gobiernos de EE.UU. y Canadá realizaron un exhaustivo estudio para analizar el riesgo al que se ve sometida la salud humana y la degradación ambiental producto por las emisiones de los buques que hacen escala en sus puertos, que

son algunos de los criterios seguidos para en el Apéndice III del Anexo VI de Marpol. La futura ECA que están promoviendo incluye aguas hasta las 200 millas.

Son algunas de las actuaciones (que se desarrollan con más detalle en el siguiente reportaje) impulsadas por la OMI. Reducir las importantes emisiones derivadas del transporte marítimo supondría un alivio para el planeta, aunque deberán ir acompañadas de otras más. Los expertos han anunciado que el futuro de los océanos, tal y como los conocemos hoy en día, está en peligro.

Los grupos ecologistas han destacado que, con las pocas medidas adoptadas en la fracasada reunión de Copenhague, la temperatura del planeta se incrementará en casi tres grados. El incremento de sólo 1,5 grados centígrados puede ser irreversible para el planeta; 2 grados centígrados puede tener consecuencias catastróficas. Desgraciadamente, el compromiso de reducción, incluidas las medidas apuntadas por la UE, son más bien decepcionantes (los ecologistas solicitaban un compromiso unilateral del 30% de reducción de emisiones, como es el caso de la petición de Greenpeace, como revulsivo para que los países industrializados redujeran sus emisiones hasta un 40%, en su conjunto, porcentaje estimado como necesario para salvar el clima).

La reducción de ese 40% de las emisiones por parte de los países industrializados para el año 2020 equivaldría a mantener el incremento de la temperatura del planeta por debajo de los 2° C, evitándose así los efectos más catastróficos, como se señalaba anteriormente. Dada la situación actual, buena parte de las expectativas de cambiar el rumbo de los acontecimientos recae en la UE, constituyéndose en el revulsivo necesario para que los países industrializados, en su conjunto, se decidan a actuar de una forma más decidida. ■

RAÚL GUTIÉRREZ





La sostenibilidad del transporte marítimo



El ahorro de combustible, UNA MEDIDA LIMPIA

El transporte marítimo es el medio más eficiente de los existentes en cuanto a emisiones de CO₂, pero su intensa actividad hace que su emisión de gases contaminantes sea muy elevada.

Es por ello que, en los últimos años, se han planteado diversas iniciativas y convenios para reducir estas emisiones, principalmente en el seno de la Organización Marítima Internacional.

A pesar de que no se ha llegado a grandes acuerdos para la reducción de las emisiones de gases contaminantes en la reciente reunión de Copenhague, mejores noticias llegan desde la OMI, que parece decidida a reducir dichas emisiones, con el gran aliciente de que estas medidas podrían suponer un importante ahorro para los navieros.



Sede de la OMI en Londres

La preocupación por los efectos del cambio climático es una realidad de la que, después de quizás un período demasiado largo de escepticismo, se va tomando conciencia en toda la sociedad y, por su puesto, en los sectores productivos implicados. Una inquietud que en el caso del transporte marítimo ha

El transporte marítimo genera 100 veces menos dióxido de carbono (CO₂) por unidad transportada (tonelada- kilómetro) que el avión, y entre 4 y 18 veces menos que el camión

ocupado, ya desde hace algunos años, un importante número de iniciativas.

El sector del transporte en general es responsable del 23% de las emisiones de CO₂ a nivel mundial, aunque el modo marítimo es el más eficiente en términos consumo de energía de todas las modalidades de transporte. Su actividad genera 100 veces menos dióxido de carbono (CO₂) por unidad transportada (tonelada- kilómetro) que el avión, y entre 4 y 18 veces menos que el camión. Por poner un ejemplo, si los contenedores de un buque de 11.000 TEUs se transportaran por ferrocarril, sería necesario un tren de 77 km de largo y si los 1.300 millones de toneladas de carga que movieron los porta contenedores en 2008 hubiesen sido transportados en avión, las emisiones de dióxido de carbono habrían aumentado un 4.700%.

Dicho esto, no debemos olvidar que, según la Organización Marítima Internacional (OMI), los buques de más de 100 GT emitieron alrededor de 1.000 millones de toneladas de CO₂ a la atmósfera en 2007, un 2,7% del total de las emisiones mundiales y, si contemplamos las emisiones de todo el sector marítimo, el porcentaje aumentaría hasta el 3,3%. Es decir, incluyendo a los buques de navegación interior y a los pesqueros, una cifra comparable a lo que contamina una de las principales economías del mundo.

Estos datos son debidos, en parte, a que entre el 80% y el 90% del comercio marítimo mundial se realiza por mar. El comercio intercontinental, el transporte de materias primas a granel y la importación y exportación de alimentos simplemente no sería posible sin la existencia del transporte marítimo. Así, según los últimos datos facilitados por la OMI, en 2008, se transportaron casi 8.000 millones de toneladas y se emitieron cerca de 700 millones de toneladas de CO₂, un volumen que obliga a continuar trabajando en la búsqueda de soluciones. Por el momento, la reducción del consumo energético de los buques se plantea como una de las salidas más sencillas y eficaces para conseguir este objetivo. La rebaja en el consumo de combustible es directamente proporcional a la reducción de las emisiones de CO₂.





EL PAPEL DE LA OMI

No obstante, el impacto del transporte marítimo sobre el medioambiente se ha ido reduciendo de forma importante en los últimos años. Acciones como la drástica reducción de accidentes marítimos -un 90% en los últimos 15 años- y las mejoras técnicas, como la introducción de los motores diésel que ha conseguido rebajar las emisiones procedentes de los buques en un 25% son un claro ejemplo de ello. A pesar de este esfuerzo, y aunque ahora el comercio se encuentre pasando por una recesión, se prevé que la situación cambie, que la economía mundial siga creciendo y que, por lo tanto, la actividad comercial por mar retome su ascensión. En este sentido, las últimas previsiones apuntan que, de seguir con esta tendencia, las emisiones del transporte marítimo crecerán un 20% en 2020 y hasta el 200% en 2050.

A la implantación de las mejoras en las prácticas medioambientales del sector ha contribuido decisivamente la OMI, en cuyo seno se han adoptado las decisiones más importantes que competen al transporte marítimo en los últimos 60 años. Una institución ésta, dependiente de Naciones Unidas, de la que forman parte todos los estados marítimos mundiales. Concretamente, el Convenio

Hasta ahora, y así se mantiene tras la Conferencia sobre Cambio Climático celebrada en diciembre en Copenhague, las emisiones del transporte marítimo quedan excluidas del protocolo de Naciones Unidas

MARPOL 73/78 es todo un hito en la prevención de la contaminación del medio marino -ratificado por 149 países- y que se aplica, de forma combinada, entre los estados de bandera y los estados rectores de los puertos.



Las decisiones adoptadas en el marco de la OMI la sitúan, en opinión de la Cámara Internacional Naviera (ICS), como la organización más adecuada para seguir controlando todo lo relativo a las emisiones procedentes del transporte marítimo, ya que consideran que es la vía más efectiva para plantearlo de forma obligatoria, homogénea y coordinada, frente a una posible regulación local.

Esta postura se debe, entre otras cuestiones, a que con la "responsabilidad común diferenciada", que se ha venido aplicando a los países que figuran en el Anexo I del protocolo de Kyoto, se fijan compromisos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en términos generales. Es decir, los procedentes de una economía concreta cuando

el sector marítimo, por su carácter internacional, precisa de una regulación de colaboración multilateral. Así, estas medidas sólo afectan a un 35% de la flota mercante mundial lo que supone un inconveniente a la hora de reducir eficazmente las emisiones, especialmente si se tienen en cuenta que la mayoría de las empresas navieras tienen libertad de elegir el país de registro de sus buques pudiendo escoger un Estado que no esté incluido en esta lista. Frente a ello, la OMI ofrece el principio de trato no favorable para todos los estados bandera a que representa, evidentemente, respetando los acuerdos de cualquier Convención de la ONU sobre cambio Climático.

Aunque, según sostiene el analista y consultor comunitario en temas marítimos, Juan Carlos Arbex, la incorporación del transporte marítimo a los protocolos de Naciones Unidas tiene un coste *que podría sufragarse mediante tasas sobre los carburantes*. Ta-



...sas abonadas al 100% por buques con destino a naciones desarrolladas, que se reducirían por la utilización de buques eficientes. Las tasas serían anuladas totalmente en viajes con destino a países a países en desarrollo, con cargamento estratégico (agua potable, alimentos..) o con destino a estados insulares amenazados en su propia existencia por el cambio climático.

Hasta ahora, y así se mantiene tras la Conferencia sobre Cambio Climático celebrada en diciembre en Copenhague, las emisiones del transporte marítimo quedan excluidas del protocolo de Naciones Unidas y, por tanto, permanecen encomendadas a la Organización Marítima Internacional (OMI) que, de momento, no ha alcanzado acuerdos concretos, pero si ha avanzado muy notablemente en tres instrumentos técnicos, cuya implantación de momento es de carácter voluntario: El Índice de Eficiencia Energética, el Plan de Gestión de Eficiencia Energética del

buque y en el estudio de medidas de reducción de mercado.

Los gobiernos de la OMI han acordado también una serie de principios básicos para el desarrollo de las normas sobre emisiones de CO₂, que deben ser: Eficaces; obligatorias para todos los buques y banderas; económicamente eficientes; no distorsionar la competencia; basarse en el desarrollo sostenible sin limitar el comercio y el crecimiento; dirigidas a objetivos pero sin prescribir métodos concretos para alcanzarlos; estimular la investigación y desarrollo técnico en todo el sector marítimo; tomar en cuenta la tecnología; prácticas, transparentes libres de fraude y fáciles de administrar.

REDUCIR LAS EMISIONES DE CO₂

El Índice de Eficiencia Energética diseñado por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI se dirige a los

buques nuevos y es similar al que se aplica a vehículos y electrodomésticos. Por su parte, y dirigido a todos los buques, es decir, también a los ya están navegando se ha propuesto el Plan de Gestión de la Eficiencia del Buque, que permite evaluar y mejorar la eficiencia

De seguir con esta tendencia, las emisiones del transporte marítimo crecerán un 20% en 2020 y hasta el 200% en 2050

en relación con varios factores que influyen en las emisiones de CO₂. Entre ellos, la optimización de la planificación del viaje, la velocidad, la selección de la ruta en función del estado del mar, el uso de la potencia propulsora, hélices, timones, mantenimiento de la carena y el uso de diferentes tipos de combustible. Concretamente, factores como el diseño de los bulbos de proa se calcula que podrían ahorrar hasta un 20% del

MEDIDAS PARA LA REDUCCIÓN DEL CONSUMO ENERGÉTICO EN BUQUES EXISTENTES

Objetivo	Técnicas	Operacionales
Reducir resistencia	<ul style="list-style-type: none"> Recubrimientos autopulimentantes. Optimizar el bulbo de proa. 	<ul style="list-style-type: none"> Optimizar calado y trimado en cada condición de carga. Navegación meteorológica. Optimizar velocidad operativa.
Mejora rendimiento propulsivo	<ul style="list-style-type: none"> Limpieza, sustitución de la hélice o pulimentado. Instalación de toberas, aletas, etc 	<ul style="list-style-type: none"> Optimizar inmersión de la hélice en lastre.
Mejora rendimiento de la maquinaria	<ul style="list-style-type: none"> Recuperadores de calor. Alternador cola. 	<ul style="list-style-type: none"> Optimizar funcionamiento y mantenimiento.
Reducir emisiones	<ul style="list-style-type: none"> Depuradores de gases de escape (water scrubbers) 	<ul style="list-style-type: none"> Combustibles alternativos (biocombustibles)
Mejor coordinación		<ul style="list-style-type: none"> Coordinación con puertos, terminales, SSCC, astilleros

Fuente: ANAVE



Flota y cambio climático

consumo de combustible, o mejoras en el deslizamiento de los cascos mediante pinturas, fondo o costados con micro burbujas de aire pueden llegar a rebajar la factura hasta en un 15%.

Además, el carácter voluntario de estos planes permite a los armadores diseñarlos e implantarlos sin presiones de plazos concretos y pueden tener un coste cero o ser directamente rentables para el armador, dada la reducción en el consumo de combustible que suponen.

Desde ANAVE, en una jornada sobre eficiencia energética del buque celebrada recientemente, propusieron a sus asociados la aplicación de este tipo de medidas en sus barcos. Entre las posibles alternativas para lograr reducciones en el consumo de combustible en buques ya existentes diferencian: acciones de tipo técnico, que suponen modificaciones o sustituciones de equipos o características técnicas del buque, y actuaciones operacionales, basadas en la gestión del buque.

A más largo plazo, se están planeando desarrollos tecnológicos basa-

dos en el aprovechamiento de energías renovables, como la eólica o la solar -como ya adelantábamos el número 474 la revista MAR, correspondiente al mes de septiembre de 2008-. Proyectos como el *Skysails*, con velas de 600 m² y una capacidad de tiro de 16 t, o el *Aquasailor*, que funciona con la ayuda de placas solares, están ya en funcionamiento de prueba con excelentes resultados. No obstante, aunque desde el sector se piensa que sería posible conseguir reducciones en el consumo de combustible, no se prevé que, en un futuro cercano, se pueda dejar de depender de los combustibles fósiles.

MEDIDAS EMPRESARIALES

Existe un compromiso firme de los navieros por reducir las emisiones de CO₂ del transporte marítimo a nivel mundial, y así se ha puesto de manifiesto en la campaña divulgativa puesta en marcha por la Cámara Naviera Internacional del transporte marítimo. La opinión generalizada del sector es que sería posible reducir entre un 15% y un

20% del CO₂ emitido por los buques en 2020, gracias a combinaciones de medidas tecnológicas y operacionales, así como mediante la introducción de buques nuevos y de mayor tonelaje, siguiendo las pautas recomendadas por la OMI.

Para Manuel Carlier, director general de ANAVE, *este tipo de planes ha de ser específico para cada buque aunque ha de estar coordinado con la política energética general de la compañía y con el resto de la gestión de la empresa y del buque (Código ISM, ISO 14001). Para ello es preciso minimizar la carga de trabajo para el personal a bordo e implicar positivamente a la tripulación en la consecución de objetivos y en la mejora permanente. Además, se precisa una buena sintonía con otras entidades como los fletadores, puertos (intentando ajustar la hora aproximada del atraque para así acomodar la velocidad del buque), sociedades de clasificación, astilleros...*

En la última reunión del Comité de Protección del Entorno Marino (MEPC)



Ana Munguía

de la OMI, el sector marítimo danés propuso la puesta en marcha de una tasa sobre los combustibles que utilizan los buques para reducir los gases de efecto invernadero. En este sentido, propusieron que los ingresos obtenidos de dicha tasa se usen para crear un fondo que ayude a limitar las emisiones de CO₂ en países en vías de desarrollo.

Las empresas navieras tienen un gran incentivo para reducir su consumo de combustible y las emisiones asociadas de CO₂, ya que el gasto en combustible representa una proporción muy importante y creciente de los costes operativos de los buques, habiendo aumentado un 300% entre 2005 y 2008. Además, se prevé que los precios de los carburantes utilizados para la propulsión de los buques vuelvan a los niveles máximos alcanzados en 2008 e incluso se espera que aumenten un 50% adicional, como resultado del uso de combustibles destilados (con bajo contenido de azufre) que se derivará de la aplicación de las nuevas normas de la OMI (Anexo VI del convenio MARPOL) en las Zonas de Control de Emisiones (ECA) en 2015.

EMISIONES DE AZUFRE Y NITRÓGENO

Aunque, como ya hemos señalado, el transporte marítimo es el más eficiente en cuanto a las emisiones de CO₂, se debe reconocer también que en otros aspectos se encuentra en peor posición respecto a otros modos de trans-

Factores como el diseño de los bulbos de proa se calcula que podrían ahorrar hasta un 20% del consumo de combustible

porte. Hablamos de las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera como son el azufre y el nitrógeno.

En lo que se refiere a estos gases, en los dos últimos años la OMI se ha empleado en la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL donde se contempla



Tanque MARPOL

el control de la reducción de emisiones de azufre (SOx) y Nitrógeno (NOx). Estas sustancias, a diferencia del dióxido de carbono, son nocivos a corta y media distancia por lo que se han designado una serie de zonas especialmente sensibles: las conocidas como Zonas de Control de Emisiones (ECAs). Hasta el momento se han declarado como tales la zona del Mar Báltico, el Mar del Norte y el Canal de La Mancha.

Lejos de las zonas especialmente sensibles se permite consumir combustible con un contenido de azufre de alrededor del 4,5% en masa. Sin embargo, con carácter general, según lo acordado por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, el contenido máximo de azufre se deberá reducir hasta el 3,5% a partir del año 2012 y, a partir de 2020, al 0,5%.

Sin embargo, en las ECAs las limitaciones sobre el contenido de azufre de los combustibles será aún mayor: pasará del 1,5% al 1% durante este año y, a partir de 2015, se rebajará hasta el 0,1%. Estas medidas suponen que,

en el perímetro de las zonas especialmente sensibles, no podrá utilizarse fuel-oil y se deberá pasar a consumir únicamente combustibles destilados. Es evidente que esta circunstancia generará un incremento en los costes del transporte marítimo que parece que el sector, dados sus beneficios medioambientales, están dispuestos a asumir.

Lo que sí preocupa a las asociaciones de navieros es que, como consecuencia de la regulación de las emisiones, el transporte marítimo pueda perder competitividad frente a la carretera. Según mantienen los armadores, cada tonelada que se trasladara a este último modo de transporte provocaría un aumento notable de las emisiones de CO₂, con lo que el resultado medioambiental neto sería negativo. Por ello, desde estas asociaciones se pide que, antes de apoyar cualquier sistema de comercio de emisiones u otro mecanismo para la reducción de emisiones, se hagan reservas que excluyan el Short Sea Shipping (SSS) o se establezcan las medidas compensatorias adecuadas. ■

A. MUNGUÍA



Mejoras a bordo AL ALCANCE DE TODOS

Si existe un lugar en España donde asesorarse sobre cómo ahorrar combustible a bordo, ese es el Centro de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR) que, en sus 80 años de existencia, ha realizado más de 30.000 ensayos cuyos resultados han supuesto un ahorro aproximado en combustible de 24.000 millones de euros.



En el Centro se realizan estudios por encargo tanto para organismos públicos como privados y se colabora con universidades españolas y extranjeras.

El Centro de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo es un organismo autónomo, dependiente del Ministerio de Defensa, que se dedica a asesorar a cualquier entidad, empresa, armador, astillero o persona física sobre cómo optimizar el rendimiento y operatividad de los buques. Las mejoras en las condiciones de navegabilidad permiten el incremento y la mejora de las condiciones de seguridad a bordo y tienen una repercusión directa en el ahorro de combustible. Si tomamos como ejemplo el que de cada barco estudiado en el CEHIPAR se han construido dos, y que, de la mejora de las hélices y de los diseños de los buques, se ha logrado un ahorro medio del 5% para una potencia media instalada de 10.000

CV, se podría calcular que el ahorro en combustible que ha sido posible gracias a las investigaciones del Centro ronda los 24.000 millones de euros (3,8 billones de pesetas).

En tan sólo ocho días, los expertos del área técnica del CEHIPAR realizan los conocidos como “análisis express” que, por unos 9.000 euros, constituye un diagnóstico muy fiable sobre la adecuación de la forma, potencia, hélice, maniobrabilidad y comportamiento en el mar del mercante, pesquero o barco deportivo en el que posteriormente basarse para establecer medidas que hagan posible un mejor rendimiento del buque.

El CEHIPAR, uno de los diez canales de experiencias hidrodinámicas más importantes del mundo, cuenta con las

herramientas y tecnología más avanzada para desarrollar sus tres funciones fundamentales: la mejora de la hidrodinámica en los proyectos de buques, la experimentación y la investigación.

LA PISCINA MÁS LARGA DE ESPAÑA

Para poder desarrollar estas tres tareas, el CEHIPAR dispone de unas importantes instalaciones a las afueras de Madrid. El recinto, que puede ser visitado por particulares previa solicitud en la página web del Ministerio de Defensa, se compone de varios edificios. En el primero de ellos, se encuentra el túnel de cavitación y el canal de aguas tranquilas que, con sus 320 metros de largo, es la piscina más larga de España. Una luz más bien tenue permite evitar que el agua se estropee (hablamos

del mismo agua con que se llenaron las piscinas en 1928). En su centro, se encuentra un carro móvil suspendido sobre raíles del que se enganchan los modelos a escala con los que se pretende experimentar. Estas maquetas de madera se someten a condiciones hidrodinámicas, también a escala, que permiten evaluar la resistencia al avance, la autopropulsión y el arrastre cuyos resultados van siendo registrados al mismo tiempo por un ordenador.

La prueba da comienzo cuando el carro, con el prototipo enganchado, empieza a ganar velocidad a lo largo de esta gran piscina en la que se han probado barcos a velocidades de hasta 72 nudos y alcanzado los 11 metros por segundo.

El túnel de cavitación, otra de las instalaciones más modernas del Centro, está ubicado a la sala contigua al Canal y se utiliza para analizar la erosión o la generación de vibraciones de las hélices, así como su funcionamiento en condiciones de presión que reproducen a las reales.

Dejamos el edificio que acoge estas dos grandes instalaciones y accedemos a otra de parecidas dimensiones: el laboratorio de dinámica del buque. Este espacio acoge una piscina de 150 metros de longitud capaz de reproducir todo tipo de oleaje gracias a 60 paletas, parecidas a las de los aviones, situadas en una de las paredes del canal y que son capaces de recrear una mar arbolada. Este sistema resulta de enorme utilidad a la hora de probar el comportamiento ante condiciones adversas de plataformas petrolíferas y de los barcos en distintas situaciones. Además, en su empeño por reproducir lo más fielmente la realidad no olvida ningún detalle y por tanto no podía faltar una capa de 50 centímetros de virutas de acero inoxidable que simulan la capacidad de absorber el oleaje que tiene la arena. En el momento de la visita de esta revista al CEHIPAR, un grupo de investigadores holandeses estaba realizando pruebas en la instalación. Las

comprobaciones que están llevando a cabo se realizan con total secretismo, ya que los diseños en experimentación son inéditos y no quieren que nadie se los "copie".

Algo similar ocurrió cuando se sometieron a análisis los veleros olímpicos 490 y Tornado, cuya estancia en el Centro estuvo rodeada de misterio: grandes lonas cubrían los cristales de las naves y la entrada era restringida pero cuyos resultados fueron inmejorables. Se redujo la resistencia al avance en un 2%. El buen hacer de los tripulantes de estos barcos y las mejoras aplicadas sirvieron para que se consiguieran las medallas de oro y plata en las olimpiadas de Atenas.

COLABORACIÓN EN INVESTIGACIONES

El CEHIPAR dedica también parte de sus esfuerzos a la investigación y desarrollo. Prueba de ello son las relaciones

que mantiene con instituciones como la Cooperative Research Ships (CRS), la Internacional Towing Tank Conference y otras compañías y universidades españolas, europeas y americanas.

Actualmente, sus principales líneas de trabajo en estos campos se centran

Los expertos del área técnica del CEHIPAR realizan "análisis express" por unos 9.000 euros

en la investigación con equipos para la captación de energías renovables, entre los que se encuentran: estudios sobre aerogeneradores sujetos al fondo marino o flotantes; generadores para aprovechar la energía de las olas y de las corrientes submarinas. Además de, como ya hemos señalado, la participación en programas de investigación europeos. ■

A. MUNGUÍA

Los expertos del Centro experimentan con el diseño de las hélices y estudian cómo mejorar su rendimiento. Foto cedida por Pepe Díaz (Revista Española de la Defensa)





Foto de familia de los altos responsables de Transportes de la UE asistentes a la reunión de A Coruña.

Reunión informal de Ministros de Transportes de la UE

La Unión Europea sancionará penalmente LOS PEQUEÑOS VERTIDOS

La seguridad marítima protagonizó gran parte de la Reunión de Ministros de Transportes de la Unión Europea celebrada en A Coruña, el pasado 12 de febrero. Las iniciativas adoptadas y a adoptar por la UE, así como el hito que supuso en la prevención y en la lucha contra la contaminación la tragedia del Prestige, fueron constantes en los discursos de los participantes en la jornada que, bajo el lema "Por un mar más seguro y más limpio", estuvo presidida por el ministro de Fomento español, José Blanco.



Los estados miembros cuentan con 16 buques anticontaminación listos para actuar en un plazo máximo de 24 horas, a los que se van a sumar en breve dos más: uno en el Mediterráneo oriental y otro en el golfo de Vizcaya

Igualmente, José Blanco se comprometió a trasponer en los próximos meses la directiva que regula la Comisión de Investigación de Incidentes y Accidentes Marítimos *para mejorar el análisis de los siniestros y actuar con mayor eficacia y rapidez en la determinación de sus causas de manera puntual y precisa*, declaró el ministro español.

“POR UN MAR MÁS LIMPIO Y MÁS SEGURO”

El anuncio se realizó en el marco de la jornada sobre seguridad marítima “Por un mar más limpio y más seguro” que precedió a la Reunión Informal, en la que participaron 10 ministros y representantes de 30 países europeos (los 27 de la UE además de Noruega, Islandia y Suiza). El encuentro fue inaugurado por la Secretaria de Estado de Transportes, Concepción Gutiérrez, quién explicó que el nuevo Plan de Salvamento contará con seis líneas programáticas que estarán referidas a los medios, los centros, la formación, la seguridad en los pesqueros, la coordinación y la investigación y desarrollo.

Respecto a la seguridad en los pesqueros, la Secretaria de Estado anunció que se intensificará el sistema de control de seguridad de los barcos de pesca a través de un mayor número de inspecciones aleatorias y del desarrollo de una normativa específica adicional, que regulará la construcción y la vida útil de este tipo de barcos.

LA TRAGEDIA DEL PRESTIGE

La mayor parte de los ponentes de la jornada coincidieron en resaltar el hito que supuso la tragedia del Prestige para la puesta en marcha de medidas preventivas y respuestas eficaces ante este tipo de incidentes, así como para la aprobación de varios paquetes normativos comunitarios en esta materia. Entre estas iniciativas cabe destacar la supresión de los petroleros monocasco, la armonización de los criterios para acoger en un lugar de refugio a un buque en dificultades o la creación de un fondo para indemnizar a las víctimas de daños sufridos por la contaminación procedente de hidrocarburos transportados por buques.

Pero, quizás la iniciativa más sobresaliente haya sido la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) con base en Lisboa cuyo presidente ejecutivo, Willem de Ruyter, también presente en la jornada, destacó cómo, desde la tragedia gallega, Europa está mejor preparada *para reaccionar contra*

En su intervención durante el acto de clausura de la jornada sobre seguridad marítima, José Blanco, además de destacar la fortaleza del sistema español de Salvamento Marítimo, aprovechó para anunciar que el nuevo Plan de Salvamento Marítimo 2010-2018 será una realidad antes del próximo verano.

Con este Plan, que tendrá una duración de ocho años, de acuerdo con el horizonte fijado para la política de transporte marítimo de la Unión, *afianzaremos el sistema español de salvamento marítimo, consolidando los importantes logros alcanzados hasta ahora, aumentando la eficacia en la utilización de las capacidades incorporadas, la coordinación con otras administraciones y organismos para así fortalecer nuestro sistema de prevención adelantó el titular de Fomento.*

77.000 toneladas de crudo en la climatología atlántica. Ahora mismo, los estados miembros cuentan con 16 buques anticontaminación listos para actuar y a los que se van a sumar en breve dos más: uno en el Mediterráneo oriental y otro en el golfo de Vizcaya. Todos ellos bajo un régimen de alquiler, ya que de otra forma sería muy costoso, pero operativos y disponibles para cualquier incidente en un máximo de 24 horas.

VÍA PENAL PARA PEQUEÑOS VERTIDOS

De Rüter anunció también que la Comisión Europea va a proponer nueva legislación para que los pequeños vertidos sean sancionados por vía penal. Escapes que suceden casi a diario frente a las costas europeas y cuyo volumen total supera al de las grandes catástrofes. Una tarea que, para este responsable de la seguridad marítima europea, no es fácil y necesita de la colaboración activa de todos los estados dado que es fundamental la celeridad a la hora de verificar las infracciones. *Todos los años se identifican cientos de incidentes y no todos los estados son igual de activos al hacer este tipo de seguimiento* destacó el presidente de la Agencia, quién tam-

El Sistema Automático de Identificación (AIS) en un futuro se utilizará también para reducir los trámites burocráticos e inspecciones en puerto a los que se somete a los buques



El ministro alemán de Transportes flanqueado por la directora general de Marina Mercante y el ministro de Fomento español en la cubierta del "Don Inda"

bién aprovechó para hacer un llamamiento a la implicación de los países de la Unión en el control de vertidos, en la línea que viene trabajando España, uno de los países más comprometidos en este empeño.

Una herramienta indispensable en la tarea de control de los barcos que navegan por aguas comunitarias es el Sistema Automático de Identificación (AIS), que estará operativo en marzo y que, en un futuro, servirá también para reducir los trámites burocráticos e inspecciones en puertos a los que se somete a los buques, acercando el procedimiento a lo que ocurre con el transporte de mercancías por carretera.

Otra de las medidas que resaltó de Rüter fue la incorporación de los buques pesqueros a los sistemas de posicionamiento por satélite de EMSA, una iniciativa que ya forma parte de un proyecto piloto que comparten España, Francia e Italia.

También el vicepresidente del Parlamento Europeo, Miguel Ángel Martínez, subrayó los pasos dados para sancionar a los buques que realicen pequeños vertidos de forma reiterada *el Parlamento se dio cuenta de que estas acciones no se castigaban de manera adecuada porque se consideraban de forma individual* añadió Martínez.

Por su parte, el director general de Energía y Transportes de la Comisión Europea, Mattias Ruete, incidió sobre la importancia del factor humano en la actividad marítima y alertó sobre que la búsqueda de competitividad no puede suponer un recorte de los derechos de los trabajadores.

Cerró el acto la directora general de la Marina Mercante, Isabel Durantez, quien desglosó aspectos del nuevo Plan de Salvamento y las últimas medidas adoptadas por Marina Mercante. *Hay deberes por hacer en materia de normativa de la UE* dijo Durantez, por lo que anunció la trasposición de seis directivas y la adecuación dos reglamentos de la UE a nuestra normativa en el próximo año medio. *Queremos cumplir los plazos en la trasposición* sentenció la Directora.

ALEMANIA NO QUIERE MÁS NORMATIVA

La clausura oficial de la jornada corrió a cargo del ministro de Transportes alemán, Peter Ramsauer, el flamante comisario de Transportes de la UE, Siim Kallas, y del ministro de Fomento español, José Blanco, quién al comienzo de su intervención volvió a recordar a los tripulantes del helicóptero de Salvamento Marítimo, "Helimer 207", accidentado días antes en Almería, dejando tres fallecidos y un herido.



El ministro de Fomento, el secretario general de Transportes y la directora general de Salvamento Marítimo visitan, junto a otros responsables europeos, la exposición instalada en el vestíbulo de Palexco

La participación del ministro alemán se puede calificar de cierta complacencia, ya que se mostró satisfecho con los logros obtenidos en los últimos años en materia marítima, inclinándose por dejar todo “más o menos” como está. Los grandes progresos, tanto de la UE como de la Organización Marítima Internacional (OMI), en opinión de Ramsauer, son suficientes para enfrentarse a los retos en seguridad marítima y lucha contra la contaminación. Añadir más normas no sería oportuno *eso sólo traerá mayor burocracia y puede poner en peligro un sistema que funciona* añadió. Iniciativas como la puesta en marcha de un servicio de guardacostas comunitario es un claro ejemplo de las reticencias alemanas a nuevas regulaciones en esta materia en el marco de la Unión.

Por su parte, Siim Kallas respondió a estas declaraciones y aseguró que la Comisión no está preparando *cambios drásticos, sino que ahora lo que corresponde es incorporar las últimas disposiciones normativas para reforzar la seguridad marítima*. En esta tarea será la EMSA la encargada de velar porque los Estados pongan en práctica correctamente las medidas acordadas, tanto en el seno de la UE como a nivel internacional por la OMI.

El comisario de Transportes, que se interesó personalmente por los detalles del hundimiento del Prestige y por cómo se dio respuesta a esta catástrofe, también hizo un llamamiento a la lucha contra el cambio climático y, en línea con lo expresado por el director general de Energía y Transporte de la CE sobre la importancia del factor humano para garantizar la viabilidad del sector, anunció que ésta será

España traspondrá seis directivas y adecuará a nuestra legislación dos reglamentos relativos al sector marítimo en el próximo año medio

NO FALTÓ NADIE

Un amplio despliegue policial anunciaba a los ciudadanos y ciudadanas de A Coruña que algo se estaba cocinando en su ciudad. Apostados en puentes y calles las fuerzas de seguridad vigilaban el paso de las comitivas que portaban a los representantes de 30 países europeos.

El vestíbulo de Palexco hervía actividad. 125 periodistas, casi el mismo número que de altos representantes acreditados, que fueron unos 160, y muchas caras conocidas del sector marítimo y de la política española estuvieron el día 12 en Galicia.

No faltó a la cita casi ningún presidente de las autoridades portuarias como tampoco lo hizo el responsable de Puertos del Estado, Fernando González Laxe, que durante la presentación del acto de clausura aprovechó para glosar sobre Galicia, Europa y el mar. También escuchaban atentamente las directoras de Salvamento Marítimo y del Instituto Social de la Marina así como representantes de la patronal naviera, tanto española como europea, o miembros de la junta directiva de algún que otro colegio profesional. Pero, a esta amplia representación la unía un solo objetivo lograr “Un mar más seguro y más limpio”.

A. MUNGUÍA

materia para un foro de debate que tiene previsto organizar su departamento.

“LA LUZ NUNCA DEBE APAGARSE”

La jornada se complementaba con una exposición divulgativa sobre las tareas y funcionamiento de los Centros de Salvamento Marítimo, una demostración del sistema de predicción de oleaje mediante boyas y una muestra de faros titulada “La luz nunca puede apagarse”, todo ello ubicado a la entrada al recinto del Palacio de Exposiciones y Congresos de A Coruña, donde tuvo lugar el acto.

Además, las grandes cristaleras del Palacio y el soleado día coruñés permitían ver amarrados en el muelle al buque polivalente de Salvamento Marítimo “Don Inda”, uno de los más potentes de la UE de su gama, y al recogedor “Urania Mella” que, tras clausurar el acto, recibieron la visita de los altos representantes presentes en la jornada. ■

A. MUNGUÍA

FOTOS CEDIDAS POR SALVAMENTO MARÍTIMO

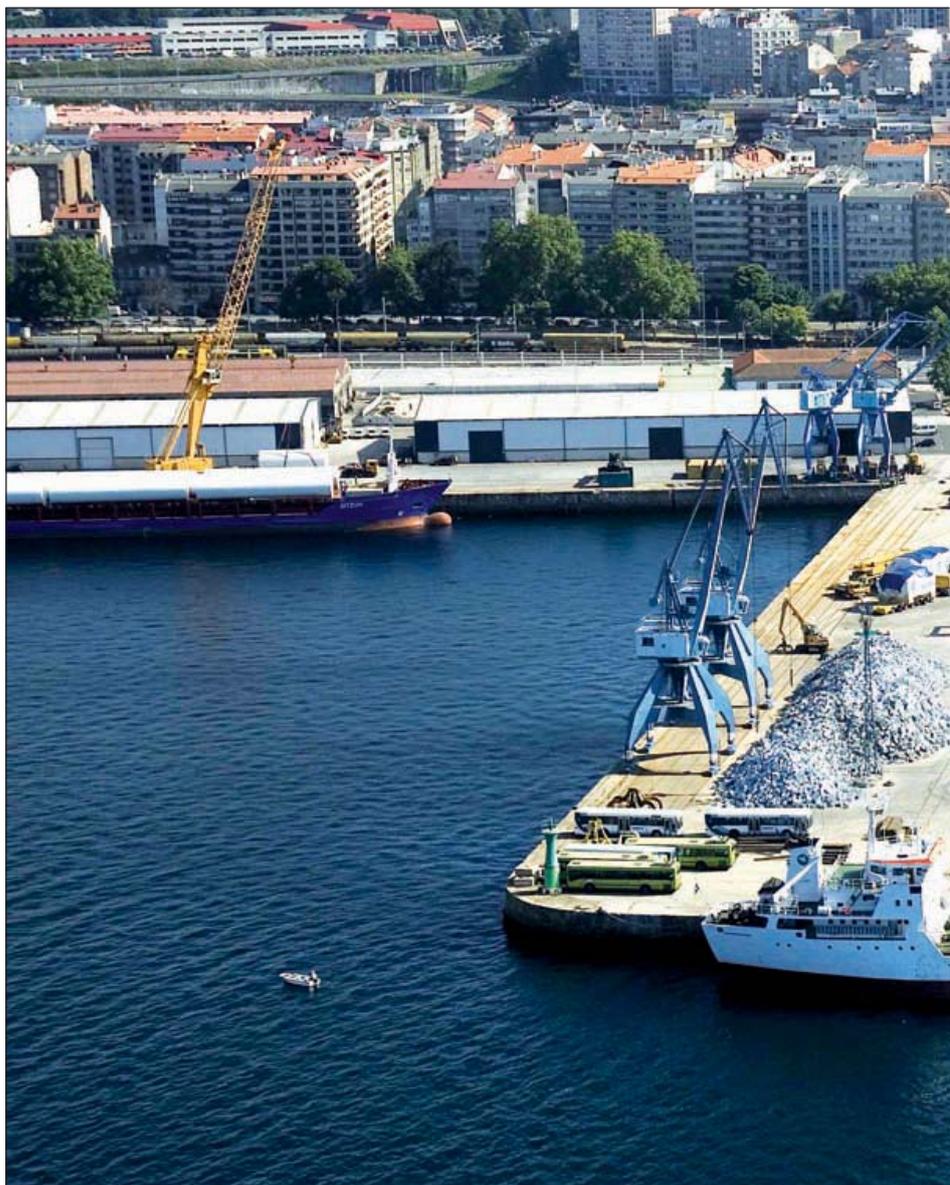
Paralizada la ampliación del PUERTO DE VIGO

El puerto de Vigo, uno de los más rentables del sistema portuario, no pasa por su mejor momento debido al descenso sufrido en los tres tráficos más importantes de esta dársena: contenedores, embarque y descarga de coches y pesca fresca. A los problemas causados por la caída de tráficos, que afecta al ámbito económico, se añade, en el ámbito de la competencia, el acuerdo alcanzado entre Renfe y la dársena de Oporto para conectar la ciudad lusa con Madrid, Zaragoza y Barcelona. Y, última hora, se ha sumado a la lista un problema en el ámbito jurídico: la paralización por orden judicial de las obras de ampliación del nuevo muelle del Areal que han generado profundas divisiones desde su gestación hace más de una década.

El principal puerto de Galicia por tráfico de mercancía manufacturada de alto valor se encuentra, de nuevo, con su proyecto estrella bloqueado tras desestimar el Juzgado de Instrucción el recurso que presentó la Autoridad Portuaria, presidida por Corina Porro, contra la paralización cautelar de las obras del nuevo muelle del Areal. Esta circunstancia deja a la dársena gallega sin una importante zona de atraque hasta que no haya una decisión definitiva.

La ampliación, gestada a mediados de los noventa y calificada por la presidenta actual como muy relevante para el Puerto de Vigo, fue firmada el pasado 19 de octubre de 2009. Para la ejecución de la obra se dispone de un presupuesto de 46,65 millones de euros y hay un plazo de ejecución de 32 meses. El proyecto pretende la ampliación de los muelles comerciales en 750 metros lineales de atraque con 14 metros de calado medio y 49.000 metros cuadrados de explanada que combina, por un lado, escombros y restos extraídos del fondo marino previamente tratados; por otro, columnas sobre las que se instalarán tableros de hormigón en el frente. Este método de construcción de muelle de pilotes, que supone un tercio de los nuevos atraque, es más eficaz desde el punto de vista medioambiental ya que permite una mayor circulación de las corrientes marinas, reducción del impacto en la Ría de Vigo.

El proyecto de ampliación, que ha contado desde su gestación con la oposición de los políticos del partido socialista y vivió sus años más tensos entre 2003 y 2007 cuando Pérez



Mariño llegó a la alcaldía con la intención expresa de impedir la concesión de licencia, ha creado gran división desde sus inicios.

La paralización de la ampliación del muelle deja a la dirección y empresas portuarias ante un futuro incierto. Puesto que, aunque estaba previsto que los muelles Areal y Transversal estuvieran fuera de servicio durante los tres años previstos para la ejecución del relleno de los 49.000 metros cuadrados, la paralización de las obras y la imputación de Corina Porro y de la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM), María Jesús Rodríguez, por impulsar la obra sin existir un plan de usos de los espacios portuarios añade más incertidumbre a la expansión del puerto en un momento en el que

La ampliación cuenta con un presupuesto de 46,65 millones de euros. El deficiente funcionamiento de la inspección fronteriza desvía las descargas de pesca a otros puertos

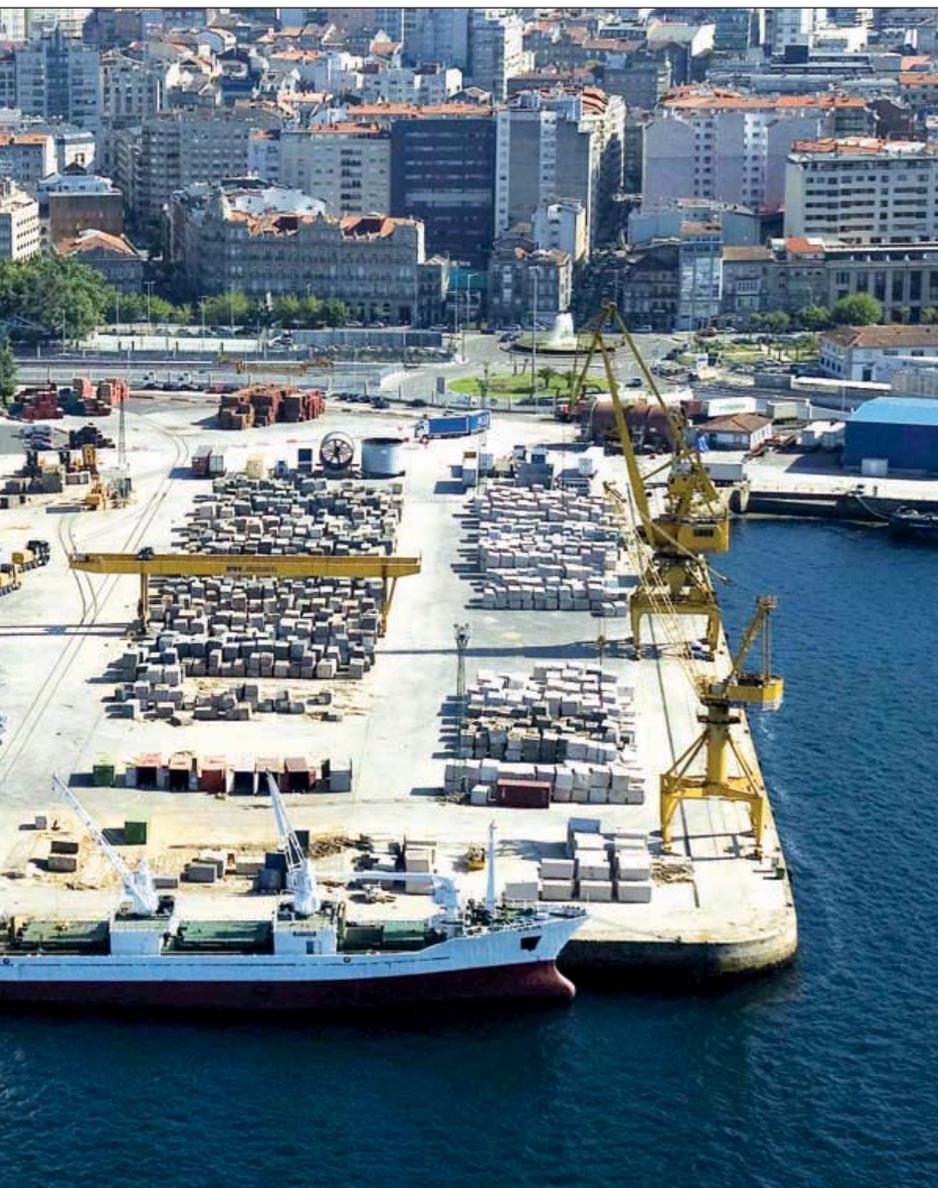
la caída de los tráficos y la competencia de directa de otras dársenas hacen mella en la comunidad portuaria.

INSPECCIÓN

El tráfico de Pesca también ha experimentado descensos, aunque únicamente la pesca congelada ya que el tráfico de pesca fresca se ha mantenido en las cerca de 89 mil toneladas que se movieron en el puerto en 2008. Por su parte el volumen de carga y descarga de pesca congelada ha descendido en torno al 8 por ciento respecto del ejercicio anterior pasando de las más de 615 mil toneladas de 2008 a las 525 mil toneladas de 2009. El problema se debe en parte, según los empresarios portuarios, a las demoras provocadas por el deficiente funcionamiento del Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) del puerto de Vigo, que han supuesto el desvío a otras dársenas de 120.000 toneladas. El puerto de Vigo, El mal funcionamiento de la gestión documental del PIF está causando que las mercancías —especialmente congelada y perecedera— se demoren demasiado en sus trámites con el consiguiente incremento del coste de transporte. Esta circunstancia ha hecho que se desvíe carga otros puertos cercanos como Leixoes (Oporto) y que algunas empresas se estén planteando su deslocalización. Las instalaciones, que han sido recientemente ampliadas pasando de 6 a 8 bocas de inspección para sanidad exterior e incrementando su espacio para laboratorios y oficinas, aún no están operativas.

Aunque Vigo sigue siendo el primer puerto de España en descarga de pesca fresca, este hecho, entre otras causas, ha provocado que la actividad en las lonjas viguesas correspondiente el mes de octubre arroje un volumen de 7.451 toneladas descargadas, una cifra que manifiesta la tendencia a la baja que se viene registrando a lo largo de todo el 2009 y que, en volumen, supone 500 toneladas menos de pesca fresca respecto a septiembre de este mismo año que entraron en Vigo en octubre.

Este balance, que incluye toda la mercancía que sale a subasta a través de las lonjas viguesas (incluida la que llega por camiones de otros puertos) tiene una lectura positiva y es que, aunque octubre fue peor que septiembre del 2009, el mismo mes comparado con el 2008 (período de inicio del comienzo de la crisis) arroja un saldo positivo de casi 500 toneladas. Todas estas cifras permiten concluir que la actividad de descarga de pesca fresca





pescado fresco registró, con 62.902 toneladas, seguido del de A Coruña, con 34.606 toneladas, y el puerto de la Bahía de Cádiz, con 15.543 toneladas. Por otra parte hay que destacar que a lo largo del pasado mes de septiembre los puertos españoles recibieron un total de 20.222 toneladas, un -2,29 por ciento en relación con el mismo mes de 2008, cuando se descargaron en total 20.696 toneladas, según este mismo informe de Puertos del Estado de Fomento.

CONEXIÓN IBÉRICA

Otra causa que puede hacer que el puerto de Vigo pierda tráficos es el acuerdo ferroviario alcanzado entre algunos de los principales puertos portugueses como Lisboa y Oporto y Renfe para enlazar las ciudades portuguesas con Madrid, Barcelona, Zaragoza y Valencia. Esta línea de expansión de Renfe ha creado recelo entre las dirigentes de los puertos gallegos ya que permite la conexión de las dársenas portuguesas con las grandes ciudades españolas y los núcleos de distribución de mercancías mediante un transporte rápido.

El servicio, que se realizará tres veces por semana con una capacidad máxima de 2.880 toneladas y 264 contenedores por sentido de circulación, se presenta como una oferta intermodal que conecta estos puntos a unos precios ajustados realizando los trayectos entre las

atenúa su caída en consonancia con los primeros indicadores económicos que apuntan ya un inicio de recuperación del mercado.

De acuerdo con los datos estadísticos publicados por el Ministerio de Fomento, el movimiento de pesca en los puertos españoles subió un 13,84 por ciento llegando casi hasta las 245 mil toneladas. El puerto de Vigo continúa liderando este segmento seguido del puerto de A Coruña con 43 mil toneladas que suponen un incremento del 33 por ciento. Gijón es el puerto que ha experimentado un crecimiento mayor con un incremento de más de 80 por ciento respecto al ejercicio anterior. Los descenso más notables los sufren el puerto de Almería con una caída del 13,41 por ciento y Baleares que pasa de 2.926 a 1.291 toneladas perdiendo más del 55 por ciento.

Además de Vigo, también registran descensos porcentuales significativos los puertos de Algeciras (-5,45%), Marín y Arousa (-16,89%). El informe refleja que aumentaron sus descargas los puertos de Gijón, Santander, Ferrol-San Cibrao, A Coruña y Pasajes. Según este balance, el puerto de Vigo continúa siendo el que más entradas de



los puertos lusos y Madrid en un plazo máximo de 15 horas. Esta oferta supera la conexión existente entre los puertos de Vigo y A Coruña con León y Madrid. Pues, aunque gana en frecuencia—cinco trenes semanales en cada sentido—, pierde en tonelaje ya que tienen 1000 toneladas de capacidad. Esta conexión ha sido vista por los dirigentes de los muelles gallegos como una apuesta por la calidad y el servicio del puerto de Oporto que pone en alerta a sus dirigente ya que éste está en competencia directa con los puertos gallegos y mueve 15,6 millones de toneladas frente a los 5,4 millones de toneladas que movió el puerto de Vigo.

Para la compañía ferroviaria española este acuerdo con los puertos del país vecino (Iberian Link) no es sino abrir una línea más de negocio que se añade a la de los puertos gallegos que ya están en la red y ahora se amplía la conexión con otros puertos.

El puerto de Vigo es un complejo industrial y mercantil que tiene una gran importancia en el desarrollo autonómico de la comunidad concentrada en su área de influencia y para superar la actual situación tiene que buscar respuestas consensuadas a largo plazo que resuelvan los problemas que inquietan a los miembros de la comunidad portuaria. ■

J.M.S.

FOTOS : AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO



EL PUERTO EN CIFRAS

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
Superficie total del puerto (Incluido el 60,58 del Puerto Seco - PLISAN)	5.495.228 m ²
Tráfico portuario total en toneladas	5.064.076 toneladas
Tráfico total de mercancía general año 2008 (88%)	4.102.402 toneladas
Nº de toneladas en contenedores anuales (58%)	2.364.172 toneladas
Nº total de TEUS manipulados año 2008	247.873
Cantidad de vehículos movidos año 2008	543.000 unidades
Tráfico anual de contenedores Ro-Ro año 2008	30.785 unidades
Descarga anual de pesca fresca	88.870 toneladas
Descarga anual de pesca congelada	660.162 toneladas
Nº de muelles (incluidas instalaciones en concesión) (Especificaciones en el cuadro 2.2 de la Memoria 2008)	30
Nº de grúas	40
Nº de lonjas y superficies de cada una:	
Lonja de altura	35.000 m ²
Sala de subasta de altura	6.000 m ²
Lonja de bajura y grandes peces	16.164 m ²
Sala de subasta de bajura y grandes peces	3.036 m ²
Lonja de mariscos	583 m ²
Nº anual de pasajeros en línea regular (tráfico de ría)	1.037.149
Nº de embarcaciones pesqueras con puerto base en Vigo	993
Nº medio de cruceros que hacen escala a lo largo del año	110
Nº de cruceristas 2006	216.118
"Cifra de Negocio" 2008	30 millones de euros



Un marinero muerto al naufragar el *Ficha Segundo*

El naufragio del arrastrero *Ficha Segundo* con base en Ribeira (A Coruña) a 20 millas al noroeste de Cabo Estaca de Bares provocó la muerte de Javier García Pouso engrasador del barco. El siniestro pudo haber sido provocado por un golpe de mar que primero escoró y, posteriormente, volcó el pesquero arrojando al mar a los ocho tripulantes que fueron recogidos por el *Marpal Segundo*, otro arrastrero de la misma empresa que faenaba en pareja con el siniestrado. A pesar del rápido rescate el marinero murió poco después a bordo del barco.



Tras el vuelco del barco saltó la radiobaliza y se puso en marcha el dispositivo de salvamento desplazándose hasta el punto del siniestro la guardamar Concepción Arenal y la lancha Salvamar Alioth, aunque los tripulantes fueron rescatados por el *Marpal Segundo* que puso rumbo a puerto. El helicóptero de rescate Pesca 2 trasladó al hospital de Burela a dos marineros. Uno de ellos, de origen peruano, aquejado de síntomas de hipotermia y el otro, familiar del fallecido, para ser tratado de hipotermia leve y crisis de ansiedad. Los otros cinco marineros llegaron al puerto de Burela a la caída de la tarde donde fueron recibidos por el armador, la consellera del mar, representantes de la cofradía de pescadores

y otras autoridades para desde allí ser trasladados a Ribeira. Rosa Quintana, también acudió al sepelio oficiado en la localidad de Ribeira el miércoles.

Las diligencias que se tramitarán en el marco de la investigación para averiguar las causas del hundimiento, según anunció el capitán marítimo de Burela, Rafael Casanueva, serán realizadas por la capitania de Vilagarcía de Arousa debido a su proximidad con la residencia de los tripulantes. Se espera que los tripulantes del barco, que en estas fechas capturaba lirio y caballa, declaren sobre lo sucedido a bordo en los próximos días ante los responsables de capitania y los técnicos de la Comisión que Investiga de Siniestros Marítimos.

Aunque se desconocen las causas

del hundimiento del barco, un arrastrero con casco de acero y 27 metros de eslora que fue construido en 1996, todo apunta que debido a la fuerte marejada que se registraba en la zona en el momento del naufragio, esté pudo haberse producido cuando un golpe de mar desplazó el aparejo en el momento en que los marineros estaban metiendo a bordo las capturas. Esta circunstancia pudo haber hecho volcar el arrastrero. Según ha declarado el armador del barco, Ramón Martínez Parada, "fue la fatalidad la causante del siniestro, estaba de ser ya que la costa lucense no es que sea más peligrosa que otras". La recuperación del barco del fondo del mar depende ahora de la compañía aseguradora.

Vía de solución para la tripulación del Bermeotarrak 4



La representante de la Federación Internacional de Transportes (ITF), Luz Baz, y el presidente de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, Javier Puertas, anunciaron que el importe por la venta de las 300 toneladas de atún congelado cargadas en las bodegas del atunero del Bermeotarrak 4 permitirá pagar los sueldos pendientes de los 25 tripulantes del barco.

La inmovilización del barco el pasado 13 de enero en medio de la ría de Arousa se produjo por orden judicial cuando el atunero de 75 metros de eslora y abanderado en Belice iba a entrar en puerto. La orden se debe a que sobre la casa armadora pende un embargo por una deuda de 400.000 euros.

La tripulación, compuesta inicialmente por 27 marineros de los cuales 7 tienen nacionalidad española (5 gallegos y dos vascos) y 20 procedentes de los países africanos de Senegal, Ghana y Costa de Marfil, temió desde el principio que si no arribaban a puerto no podrían abastecerse de combustible y agua para mantener en buen estado el atún almacenado. Si el atún se maladaba también se perdían los beneficios de la posible venta y, por tanto, una parte proporcional de los salarios de los tripulantes.

Después de dos semanas y media fondeados en la ría, las gestiones de la representante de la ITF, Luz Baz, con representantes de las distintas admi-

nistraciones han posibilitado que el atunero pudiera atracar en el puerto de Vilagarcía. El presidente de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, Javier Puertas, subrayó que se había permitido el atraque "por razones de seguridad y humanitarias" ya que el barco no tenía casi ni combustible ni agua y corría el riesgo de quedar a la deriva y chocar contra las bateas y por que abordó cundía la tensión ya que los marineros africanos no entendían la situación.

Desde ITF se señala que el armador se ha desentendido de la tripulación tanto en lo que se refiere a pago de salarios como avituallamiento por lo que se planteaban la situación como de "abandono". Según la representante de la federación de transporte, la cantidad adeudada por la empresa armadora a la tripulación está en torno a 200.000 euros; por tanto, el importe de la venta de la carga debería ser primero para saldar esta deuda. Al cierre de esta edición, la prioridad era pagar de inmediato los salarios pendientes a los africanos para que pudieran regresar a sus países.

BREVES

• Gastos de vigilancia de los atuneros en el Índico

El Gobierno vasco ha acordado sufragar con dinero público la cuarta parte de los gastos de vigilancia contratados por los atuneros que faenan en el Índico durante este año (en 2009, por la incorporación de vigilantes, recibieron 209.000 euros), tras aprobar un convenio con los armadores, según explicó la consejera vasca de Pesca, Pilar Unzu. Ese 25% equivale a 1,4 millones de euros, aunque la previsión de esta partida se hace en función de los buques que faenan allí y el número de personas de seguridad que embarquen. El Gobierno central aportará otra cuarta parte, acercándose así la aportación de ambas administraciones a los 3 millones de euros.

• El puerto de Tarragona pierde un 4,8% de sus tráficos

La dársena catalana cerró 2009 con un tráfico total de mercancías de 31.667.118 toneladas. Esta cifra, aunque representa un descenso del 4,8% respecto de 2008 (33.276.690 toneladas), no es mala del todo si se compara con la caída media que han experimentado los tráficos del resto de las dársenas del sistema portuario situada entorno al 13 por ciento. Por tráficos, la carga general ha jugado un papel positivo al aumentar un 104,8 por ciento pasando de 1,5 millones de toneladas en 2008 a los 3,1 millones movidos durante el pasado ejercicio. Dentro de este segmento hay que destacar el tráfico de mercancías contenerizadas que ha experimentado un incremento del 471 por ciento debido a la llegada de la naviera DP World para explotar la terminal de contenedores del muelle de Andalucía. El comportamiento más negativo se debe al segmento de graneles sólidos, especialmente los energéticos, que han registrado descensos superiores al 20 por ciento respecto de los 12,4 millones de toneladas manipuladas en 2008.

BREVES

• **Mariscadora de Rianxo condenada por agresión**

La presidenta de los mariscadores de a pie de Rianxo, Vicenta González Reboiras, fue condenada por la jueza de Padrón el pasado día 3 de febrero como la autora de una falta de lesiones a indemnizar a Vanesa Seco Gago -mariscadora en la misma agrupación- con 660 euros por los perjuicios causados. Además, González fue condenada a una pena de 30 días de multa, a razón de seis euros diarios, con responsabilidad de un día de privación de libertad por cada dos cuotas impagadas, que supone un total de 180 euros. De acuerdo con la sentencia, el día 3 de febrero, cuando Seco estaba al lado de la cofradía de la localidad sacando objetos de su vehículo, Vicenta González paró su coche, se bajó y golpeó mientras la insultaba. Vanesa Seco tuvo que ser atendida de sus lesiones en el centro de salud de Rianxo.

• **Jurel a precio de merluza**

Las escasas capturas de jurel han forzado a que las pocas cajas que se subastan de esta pesquería alcancen precios entre los 18 y 50 euros dependiendo del tamaño de las piezas. Si en primera venta el precio de los pocos ejemplares de esta especie pelágica oscila entre 1,2 y 3,5 euros el kilo, en algunas pescaderías se vende más caro el kilo de jurel que el de merluza. Las escasez de capturas ha forzado a la flota cerquera y arrastrera de litoral a quedar amarradas a puerto o a utilizar el paro forzoso para realizar algunas reparaciones en los barcos adelantándose al amarre que suelen realizar a finales de febrero o primeros de marzo para preparar los barcos para la primavera y el verano.

• **Cita del sector Naval en Vigo**

Navalia, la Feria para la promoción de la construcción naval abrirá sus puertas, por tercer año consecutivo, entre los días 18 y 20 de mayo, en Vigo. El encuentro, que acogerá a 500 expositores, un 10% más que la edición pasada, y a unos 25.000 visitantes, figura ya entre las cinco ferias más importantes del mundo de su clase.

Xunta y cofradías buscan incrementar la producción de los bancos de marisqueo



Las cofradías de pescadores de Aldán, Bueu, Pontevedra, Lonxa de Campelo, Lourizán, Raxo y O Grove han firmado 11 convenios con la Consellería do Mar que tienen como fin, por un lado, paliar los efectos negativos de la sobreexplotación de los recursos y, por otro, mejorar la gestión e incrementar la capacidad de producción de los bancos de marisqueo para generar nuevos empleos en el sector. Los acuerdos, que tendrán vigencia hasta el 31 de diciembre de 2010 y podrán ser prorrogados, son iguales a los ya firmados por otras cofradías de otras provincias gallegas.

El director general de Ordenación y Gestión de los Recursos Marinos, Pablo Fernández Asensio, y los representantes de siete cofradías pontevedresas han firmado once convenios para mejorar la gestión, conservación, protección y sostenibilidad de la explotación de los recursos marinos dotados con un importe de 394.800 euros. La vigencia de los convenios se extiende hasta el último día del presente año, pero podrá ser prorrogada.

Dentro de los convenios, existen dos tipos de acuerdos. Por un lado, están los que se centran en reducir los efectos negativos que tiene la sobreexplotación de los recursos marinos. En este ámbito se contemplan operaciones de salvaguarda del medio marino y sus especies, estableciendo condiciones de acceso a las zonas de pesca. A través de las restricciones de acceso se pretende mejorar las condiciones para la producción (cuidado, control y seguimiento de los bancos

de marisqueo) y luchar contra el furtivismo que, en momentos de crisis económica, se produce con mucha frecuencia. Para acabar con este problema, según Asensio Fernández, es necesaria la colaboración del sector.

El segundo tipo de acuerdos están encaminados a mejorar la gestión de las zonas de producción incluyendo acciones dirigidas a la implantación de técnicas de semicultivo, la elaboración de planes de explotación y proyectos de regeneración de zonas de producción y el control y la evaluación de la producción efectiva de los bancos naturales de marisqueo.

La Consellería do Mar se compromete a destinar los medios humanos y materiales necesarios para poner en práctica las acciones propuestas en los acuerdos. Además, desde la administración autonómica, en colaboración con las cofradías, se hará un seguimiento de las acciones así como también se tomarán las medidas necesarias para que se lleven a cabo.

Penas de cárcel por el uso de dinamita para pescar

Los cuatro armadores de Camariñas, imputados por la utilización de dinamita para pescar en los años 2006 y 2007, han sido condenados por la Audiencia Provincial de A Coruña por tenencia y tráfico de explosivos. El sector de cerco confía en que estas condenas, sobre un caso que supuso un gran revuelo en su día en la Costa da Morte, sirvan para erradicar esta práctica ilícita y nociva.



Cuatro años de cárcel para los hermanos Campaña Carril, al considerarse probado la tenencia y tráfico de explosivos, el cual manipulaban para su utilización en la pesca de cerco y el suministro a terceras personas, y tres años al patrón Manuel Caamaño, armador del "Gallego José", por adquirir explosivos y utilizarlos en la pesca. Esa es la condena dictada por la Audiencia Provincial de A Coruña y recurrida por los condenados. Desde la Xunta de Galicia, que ejerció de acusación particular, se solicitaron mayores penas de cárcel de las que finalmente se dictaron. También pedían mayores penas el fiscal, que solicitaba siete años, y la letrada del Estado, que incrementaba la petición para los hermanos Campaña hasta los ocho años de cárcel.

Desde la Consejería del Mar de la Xunta declinaron valorar la sentencia aunque sí señalaron que esperan que esta condena sirva para que tomen

conciencia de los riesgos que conlleva este tipo de prácticas ilegales.

Benito González, como presidente de la Federación Gallega de Cofradías, lamentó el que "unos compañeros tengan que ir a la cárcel por un tranche así" y, al mismo tiempo, esperaba que sirva para erradicar definitivamente esta práctica nociva que "cada vez emplean menos marineros".

Sin embargo, en Camariñas se sigue prestando un total apoyo a los condenados, considerando excesiva la condena ya que, como señala un armador que ocultó su nombre, en unas declaraciones recogidas por la prensa, decía que "no mataron a nadie y no hicieron mal a nadie".

No parece que desde otros sectores se opine lo mismo, ya que la utilización de los explosivos acaba desertizando el mar, al aniquilar también huevos y plancton marino. Eso sin contar que la utilización de la dinamita va en perjuicio de los propios pescadores que tratan de realizar una "pesca sostenible".

BREVES

Pese a la crisis, en estas fechas la muestra ya ha logrado vender el 70% del espacio ferial y prevé un volumen de negocio de 7.000 millones de euros. Entre las empresas que participan, un 20% lo hace por primera vez, siendo las holandesas y noruegas las que más espacio acaparan. Entre las novedades de esta edición hay que destacar la participación de China, Singapur y Argentina y con la presencia del presidente del Gobierno, José Luís Rodríguez Zapatero, en su Comité de Honor como muestra de su apoyo no sólo al evento sino también al sector.

• Dudas sobre el futuro de las almadrabas

A escasos días para que se inicie la campaña de la almadraba en la provincia de Cádiz, los trabajadores gaditanos ven como empresarios y administración se pasan una y otra vez esta patata caliente. Las empresas almadraberías presionan a la administración para que se consiga más cuota de atún -procedente de otros países o mediante el traspaso de cuota de otras modalidades pesqueras-. La administración afirma que nada ha cambiado respecto de lo acordado en enero.

Los trabajadores, por su parte, se concentran frente al ayuntamiento de Tarifa para obtener alguna información que despeje las dudas sobre sus puestos de trabajo.

• Pesca ilegal en el estuario del Guadalquivir

El Servicio de Inspección Pesquera de la Junta de Andalucía y el Seprona de la Guardia Civil se han incautado 210 artes de pesca ilegales e inmovilizado 26 embarcaciones en una operación contra la pesca ilegal en el estuario del Guadalquivir, en el entorno de la reserva marina de Doñana. La organización ecologista Oceana ha emitido un comunicado felicitando a la Guardia Civil y a la Junta por esta actuación, ya que este tipo de pesca ha contribuido a esquilmar especies como la anguila, al producirse en una zona determinante para la sostenibilidad de los recursos pesqueros. ■

ARTROSIS

Uno de los problemas de salud que genera más quejas y motiva más conversaciones especialmente con el paso de los años es la artrosis.

El estudio EPISER de la Sociedad Española de Reumatología ha analizado la prevalencia -o número de casos- de artrosis sintomática en la población general y ha revelado que el 10,2% de la población tiene artrosis de rodilla y el 6,2%, de manos.

La **artrosis** (de "artos": articulación y "osis": degeneración) es una enfermedad producida por el desgaste del cartílago, un tejido que hace de amortiguador protegiendo los extremos de los huesos y que

favorece el movimiento de la articulación. Cualquier persona que haya contemplado la necesidad de rodamientos y de líquido lubricante en maquinarias industriales comprenderá fácilmente la misión que tiene el cartílago articular en el esqueleto.

El hueso, que no está preparado para soportar las presiones y los roces continuos de la articulación, se lesiona poco a poco y se altera la estructura de la articulación. La consecuencia es una pérdida de la función, con una limitación creciente por fuertes molestias. En la artrosis, este dolor brota con la movilización de la articulación y cesa en reposo, a diferencia de lo que ocurre en la inflamación propia de la artritis reumatoide, donde el dolor no remite en reposo.

Habitualmente se localiza en la columna cervical y lumbar; algunas articulaciones del hombro; los dedos de las manos; la articulación de la raíz del pulgar; la cadera; la rodilla y la articulación del comienzo del dedo gordo del pie.

¿POR QUÉ SE PRODUCE?

No se conoce, de forma definitiva, la causa de la artrosis. Las investigaciones realizadas hasta la fecha sugieren que existen determinados factores que aumentan el riesgo de padecer esta enfermedad: la obesidad (especialmente incrementa el riesgo de padecer artrosis en la rodilla), la herencia genética, la raza, el exceso o la falta de ejercicio y sobrecargas e impactos que repercuten en la articulación, como ocurre en algunas ocupaciones o actividades laborales.

La artrosis no se debe a ciertos tipos de clima ni a los componentes de la dieta. A veces los pacientes pueden tener más dolor cuando baja la presión atmosférica o hay más humedad, aunque ello no signifique que la lesión haya empeorado.

SÍNTOMAS

Aunque puede ser asintomática -en la columna es frecuente encontrar signos radiográficos de artrosis sin que el individuo tenga dolor- la característica fundamental de la artrosis es el *dolor*.

El dolor suele aparecer cuando se exige un esfuerzo a la articulación enferma, bien sea de movimiento o de carga (para las articulaciones de los miembros inferiores y de la columna lumbar) y en general empeora a medida que avanza el día. Más adelante, con el progreso de la enfermedad, el dolor puede aparecer con el reposo o el descanso nocturno.

Si una persona padece de artrosis, después de un rato de reposo o descarga (sentado o acostado) puede notar que le cuesta empezar a mover la articulación enferma, que ésta se ha vuelto *rígida*, como si estuviera "mal engrasada". Esto le puede condicionar un cierto grado de discapacidad funcional. También pueden notarse *crujidos* con el movimiento de las articulaciones. La artrosis de rodilla o cadera puede causar *dificultad* para levantarse de una silla, salir de un coche o subir y bajar escaleras.



Otros síntomas que pueden aparecer son:

- Que la articulación se agrande y ensanche (en la parte superior y lateral de las articulaciones de los dedos de las manos).
- Episodios de hinchazón y derrame en las articulaciones, con acumulación de líquido en las mismas.
- Atrofia muscular, por dolor y pérdida de la función.
- En la artrosis de la rodilla o de las manos, alteraciones en el alineamiento de los huesos (piernas arqueadas, desviación dedos).
- En la artrosis de la columna vertebral se produce dolor de cuello o de la región lumbar, dificultad para el movimiento y contractura de los músculos de la región afectada. En ocasiones, por irritación de los nervios que salen entre las vértebras, el dolor puede transmitirse a las extremidades, especialmente a las inferiores, con crisis de ciática.

¿CÓMO SE DIAGNOSTICA?

El diagnóstico se fundamenta mediante la radiología u otras pruebas de imagen que permiten comprobar hasta qué punto está desgastada la articulación. Su detección no es sencilla. Mientras que una persona puede tener mucha artrosis y no sufrir dolor, otra puede tener poca artrosis y, en cambio, padecer mucho dolor. El principal problema es que esta enfermedad no se diagnostica de inmediato.

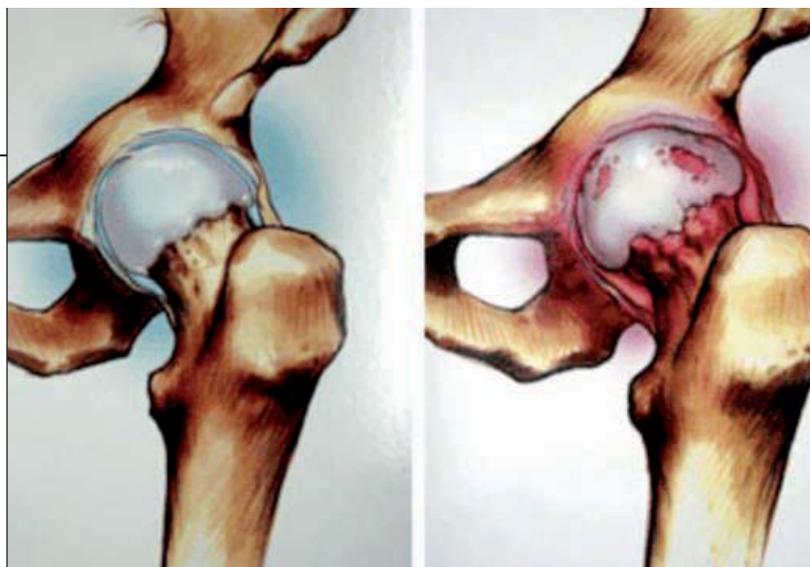
TRATAMIENTO

Una vez que se desarrolla, la artrosis no tiene marcha atrás. El cartílago no se regenera y, por lo tanto, cuando se inicia su desgaste, lo único que se puede conseguir con la medicación actual es frenarlo. La premisa más importante para que el tratamiento funcione es la colaboración del paciente.

A) Fármacos

El tratamiento farmacológico depende de los síntomas del paciente. Se sustenta en dos pilares:

1. Control del dolor. Mediante el uso de distintos tipos, en función del perfil y las necesidades de cada paciente, pues la sensación dolorosa varía mucho de uno a otro y no se correlaciona con el desgaste articular. Se utiliza desde el paracetamol a los fármacos como el tramadol o los opiáceos, que se administran cuando el dolor es más intenso.
2. Frenar el desgaste. Se trata con fármacos que contienen sustancias del cartílago que se degradan en la enfermedad. Actúan como un suplemento, ya que apenas producen efectos adversos y son elementos constituyentes para el propio cartílago, hasta el punto de que en Estados Unidos no se les considera fármacos, sino nutracéuticos (nombre que reciben los alimentos funcionales). Entre ellos figuran el ácido hialurónico, que se administra por vía inyectada intraarticular, el condroitín sulfato, el sulfato de glucosamina y, el más reciente de todos, la diacereína.



La Sociedad Internacional de Investigación en Osteoartritis (OARSI) recomienda que se administren al menos durante seis meses seguidos. El problema es que muchos pacientes se cansan y abandonan el tratamiento. Pese a todo, y aunque su efecto sea lento y no muy pronunciado, ésta es la única arma terapéutica que existe en la actualidad para frenar la evolución de esta enfermedad.

Se están investigando nuevas opciones farmacológicas, como la aplicación de colágeno o de tratamientos biológicos como el tanezumab. Un estudio de fase II con este fármaco, publicado en Estados Unidos, ha demostrado que es eficaz para tratar el dolor artrósico porque actúa bloqueando el estímulo doloroso en el cerebro.

B) Medidas no farmacológicas

La fisioterapia juega un papel muy importante para mantener la fuerza muscular y la movilidad articular. *El ejercicio aeróbico* (natación, paseo) practicado regularmente ayuda al control de la enfermedad y a prevenir la atrofia muscular. Se debe planificar un programa de ejercicios para cada enfermo, complementado en los casos necesarios con *electroterapia* (onda corta) y *termoterapia* (calor local). Los aparatos *ortopédicos* pueden ser útiles en determinados momentos de la evolución de la enfermedad para permitir cierto reposo articular y evitar daños mayores como desviaciones, bloqueos o caídas. *Eliminar o atenuar la obesidad* resulta particularmente útil y necesario en la artrosis de rodilla, y también puede disminuir el dolor en otras articulaciones de carga, como la cadera y la columna lumbar.

C) Medidas quirúrgicas

Indicadas en las fases tardías de la enfermedad, cuando existe dolor refractario o importante trastorno funcional. Existen cuatro procedimientos quirúrgicos: la osteotomía (para corregir la distribución de cargas), la *artroscopia* (con lavado y desbridamiento intraarticular), la *artrodesis o fusión articular* (útil en columna y pequeñas articulaciones) y la *artroplastia o sustitución articular* por una prótesis, muy útil en cadera y rodilla. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MADRID. MADRID.

EXPOSICIÓN SOBRE ACUICULTURA EN MADRID

La Fundación OESA y el Museo Nacional de Ciencias Naturales, perteneciente al CSIC, acaban de firmar un acuerdo de colaboración para organizar, en el primer semestre del año, una exposición sobre acuicultura. La exhibición llevará por título "¿Acuicultura? Descúbrela" que se mostrará en las instalaciones del Museo

La muestra acercará la realidad de la acuicultura española a la sociedad, desde sus orígenes a nuestros días, explicando los procesos productivos que se emplean en la cría de las distintas especies que podemos encontrar en nuestros mercados, así como sus características nutricionales y gastronómicas; destacando su trazabilidad, la seguridad alimentaria que representan y su frescura y calidad, tanto organoléptica como nutricional. También se mostrará el papel que juega la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación o la importancia de la acuicultura en la lucha contra la pobreza y la desnutrición a través de la cooperación.

La exposición tendrá una faceta divulgativa e interactiva con talleres, visitas guiadas y actividades paralelas como conferencias, proyecciones audiovisuales y degustaciones de productos.



PRUEBAS DE APTITUD EN LA MERCANTE

El Boletín Oficial del Estado del pasado 1 de febrero publica la convocatoria de pruebas de aptitud para obtener los títulos de Piloto de Segunda, Oficial de Máquinas de Segunda y Oficial Radioeléctrico de Segunda de la Marina Mercante. Las pruebas se realizarán dentro del año 2010 en dos convocatorias ordinarias: la primera, durante el mes de mayo y, la segunda, en el mes de noviembre. El plazo de presentación de solicitudes finalizará el 30 de abril de 2010, para la primera convocatoria, y el 29 de octubre para la segunda.

Los exámenes de Pilotos de Segunda y Oficiales de Máquinas de Segunda, se llevarán a cabo en las Escuelas Superiores de la Marina Civil de Gijón y La Coruña; en la Escuela Técnica Superior de la Marina Civil de Santander; en la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao; en las Facultades de Náutica de Cádiz y Barcelona, y en la Escuela Superior de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Santa Cruz de Tenerife.

Los de Oficiales Radioeléctricos de Segunda de la Marina Mercante tendrán lugar en la Facultad de Náutica de Cádiz y en la Escuela Técnica Superior de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Santa Cruz de Tenerife.

Quienes deseen participar en estas pruebas deberán rellenar la solicitud que se acompaña a la resolución del BOE y entregarla, bien en el registro de la Dirección General de la Marina Mercante en Madrid o bien en los centros donde quieran examinarse.

PLAN INTEGRAL DE GESTIÓN DEL MEDITERRÁNEO

Desde el pasado 2 de febrero y hasta finales del 2012 está en vigor el nuevo Plan Integral de Gestión para la Conservación de los Recursos Pesqueros en el Mediterráneo. Con este plan se pretende regular el ejercicio de la pesca en las modalidades de arrastre, cerco, artes fijos y menores y palangre de superficie en el caladero mediterráneo español, estableciendo medidas que contribuyan a la conservación y recuperación de sus recursos; especialmente de la merluza, la gamba roja y el boquerón.

Las medidas que contempla el Plan se aplicarán a los buques de pabellón español que pesquen en el Mediterráneo. Entre otras, se establece una época de veda de pesca con palangre, entre el 1 de octubre y el 30 de noviembre de cada año en el que esté vigente el plan. Queda prohibida la pesca de arrastre de fondo a profundidades superiores a 1000 metros en todas las aguas marítimas exteriores del litoral mediterráneo español y la pesca de arrastre de fondo en las aguas marítimas exteriores del litoral de la provincia de Almería, sólo podrá ejercerse en fondos superiores a 100 metros, entre el 1 de mayo y el 30 de junio de cada año.

Más información en el BOE del 1 de febrero de 2010.

NUEVA DIRECTORA DE SALVAMENTO MARÍTIMO

M^a Esther González Saavedra es la nueva directora de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, organismo dependiente del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Marina Mercante. Sustituye en el cargo a Pilar Tejo quien estuvo al frente del mismo durante cinco años.

La nueva directora, de 56 años, nació en Cedeira (A Coruña). Es ingeniera agrónoma y funcionaria de carrera. En 1994, ingresó en el Cuerpo Superior de Ingenieros Agrónomos de la Xunta de Galicia, en cuyo ámbito llevó a cabo la creación de la Agencia Gallega de Emergencias, la aprobación de la Ley de Emergencias de Galicia y la reorganización de la operatividad de los distintos cuerpos profesionales a su cargo.

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

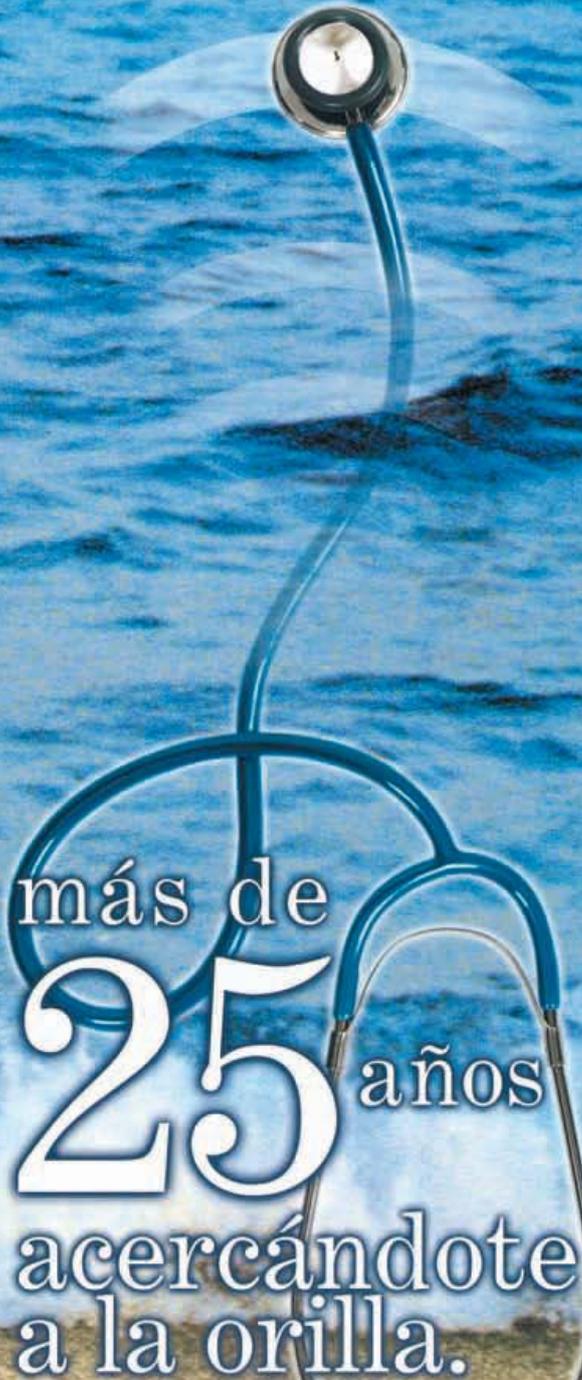


UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



Siempre
hay alguien
escuchándote
al otro lado...



más de
25 años
acercándote
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español