

Mar

Nº 486
Octubre 2009

Presupuestos 2010

Austeros y solidarios

Aumentan los fondos en
protección social

**Secuestrado
el pesquero
"Alakrana"
por piratas
somalíes**

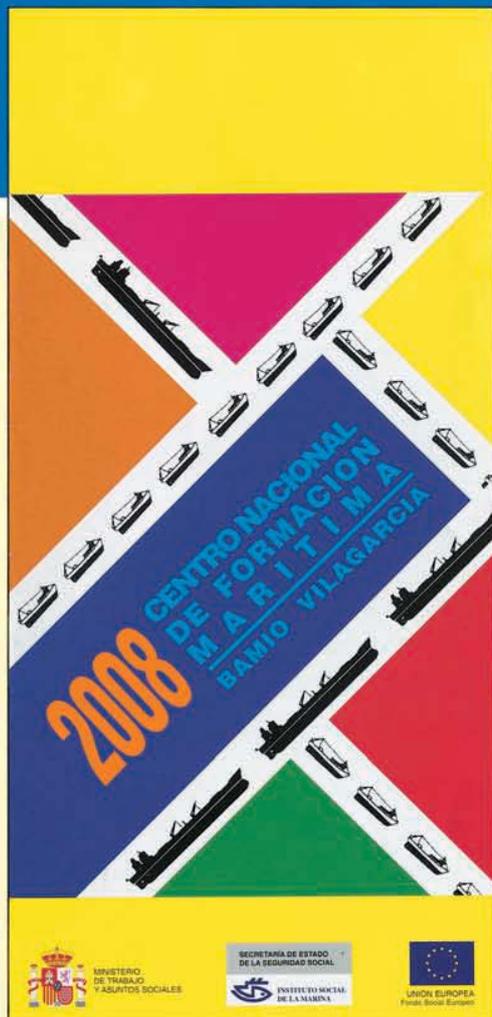
**Cuenta atrás para la ley
de pesca sostenible**

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



Crisis y prioridades en el gasto



El gobierno presentó en las últimas semanas el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado (PGE), para 2010 cuyos debates ya se han iniciado en el Parlamento. Se trata de unas cuentas públicas que se deben enmarcar en el contexto de una crisis económica que afecta a todo el mundo, de la que España no es ajena, y que se ha traducido en un descenso de la actividad económica que conlleva un recorte en los ingresos del Estado.

De acuerdo con esas circunstancias, los PGE responden a una política de austeridad en las disponibilidades financieras para la mayor parte de los departamentos ministeriales. Ello se ha reflejado en un descenso medio de las mismas en el entorno del 4%.

En periodos como éste de ajuste en las cuentas públicas, dar una prioridad a los gastos constituye el principal ejercicio de un gobierno. Es lo que diferencia a unas políticas de otras y eso es

lo que se ha hecho en el proyecto de las cuentas que debe aprobar el Parlamento: poner por delante las inversiones productivas para contribuir a una salida de la crisis en función de los recursos disponibles y, sobre todo, mantener y seguir consolidando la política de prestaciones sociales con especial atención a quienes en estas situaciones son los más vulnerables y los más necesitados.

De acuerdo con esos planteamientos, frente a los recortes habidos en otros departamentos, el

Ministerio de Trabajo e Inmigración, lejos de experimentar ajustes en sus disponibilidades financieras, ha registrado un incremento medio en su conjunto en el entorno del 5% hasta una cifra, en números redondos, de 161.000 millones de euros. De ese volumen, algo más de 120.000 millones de euros están destinados al pago de pensiones no contributivas, con un incremento de unos 5.000 millones de euros. Para las políticas de empleo, mejoras de las condiciones de acceso a un puesto de trabajo, mantenimiento del empleo o protección del desempleo, el incremento de los fondos es de casi un 40% hasta los 40.000 millones de euros.

Estas cifras suponen que uno de cada dos euros de los Presupuestos Generales del Estado se destina, de una u otra manera, al gasto social. En ese contexto, 90 de cada 100 euros de esos fondos, están gestionados por el Ministerio de Trabajo e Inmigración. Dentro de la crisis económica y el des-

censo en los ingresos, se ha dado especial prioridad a la política de empleo y hacer un máximo esfuerzo para cubrir las necesidades de los desempleados. Por otra parte, las pensiones siguen siendo un objetivo prioritario asegurando a las mismas el mantenimiento del poder adquisitivo con especial atención a las pensiones mínimas con una subida de entre un 2% y un 4,9%, en todo caso, en un porcentaje superior a las previsiones de inflación. ■



EL MUNDO SIMBÓLICO DE LOS PESCADORES DE ÁGUILAS

Autor: Juan Ruiz Parra.

Edita: Consejería de Educación de Murcia, Ayuntamiento de Águilas y Cofradía de Pescadores de Águilas

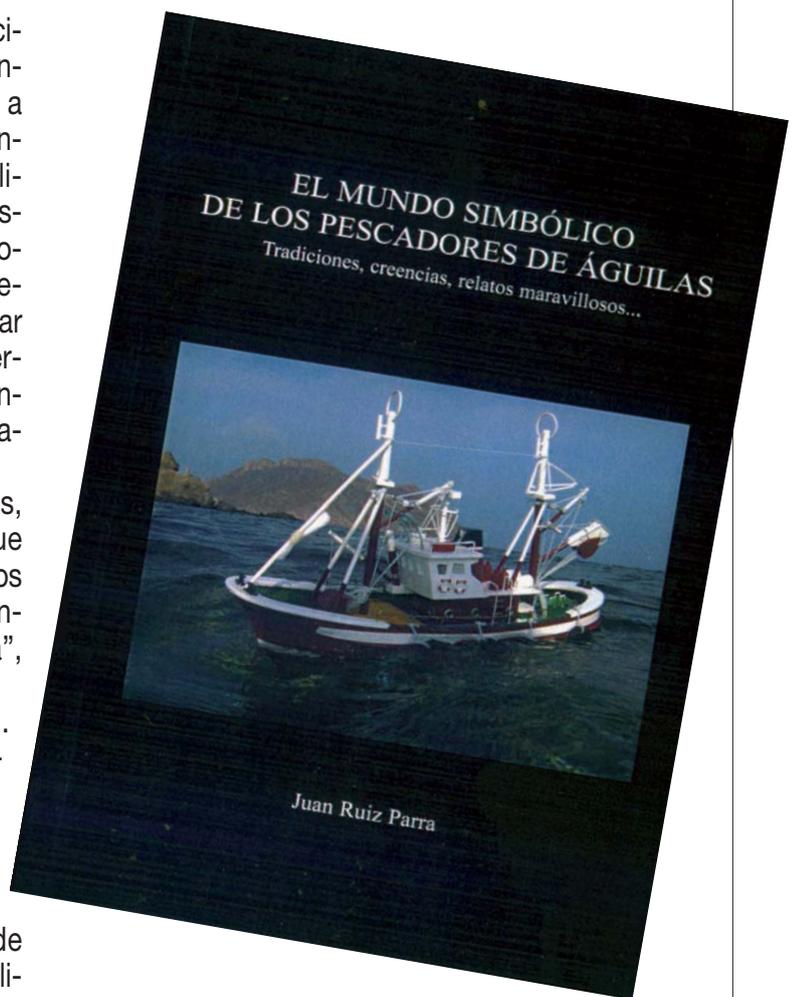
Buscar una explicación a lo desconocido. El ser humano ha necesitado encontrar respuestas y, si no acertaba a ello, las atribuía a conceptos trascendentes de naturaleza anímica o religiosa. El mar, con su fuerza e inmensidad ha suscitado una muy variada gama de ideas y emociones, y cada pueblo ha respondido, a esas preguntas y emociones, desarrollando “su particular panteón y un rico elenco de genio marinos. Fuerzas espirituales o sagradas que eran las responsables del comportamiento atribuido a los océanos”.

El ir encontrando respuestas o explicaciones, con el paso del tiempo, no fue óbice para que junto a la interpretación racional de determinados fenómenos coexistieran las anteriores, “ignorando toda compatibilidad lógica e interpretativa”, hasta nuestros días.

Tradiciones, creencias, relatos maravillosos... Plasmar ese mundo simbólico en el caso concreto de la zona murciana de Águilas es el trabajo que aborda Juan Ruiz Parra, licenciado en Antropología Social y Cultural y especialista en Oceanografía y Recursos Marinos.

Encuestas realizadas a través de alumnos de centros educativos de Águilas, que debían realizar las preguntas allí formuladas a personas que conocieran relacionadas con la pesca, así como entrevistas personales a profesionales del mar, sirvieron para recoger la información con la que está elaborado el presente libro, en el que se trata de recoger ese mundo simbólico en este rincón del Mediterráneo. Un mundo de mitos y creencias relacionadas con el mar que se está perdiendo. Para evitar que ello ocurra, en la medida de lo posible, el autor plantea este trabajo, así como un homenaje a ese rico legado.

Juan Ruiz, natural de este mismo lugar y dedi-



cado profesionalmente a la enseñanza, aunque ocasionalmente también realice trabajos periodísticos, destaca cómo los pescadores, a lo largo de las entrevistas realizadas, hacen referencia a técnicas de pesca que ya no se practican y que presentan interesantísimas particularidades. Algo que pretende sea objeto de un próximo trabajo.

Para obtener esa publicación, los interesados pueden dirigirse al propio autor a través del correo electrónico juanruizparra4@gmail.com. ■

Editor:



e n este número

Nº 486 - octubre 2009

Directora general:

Pilar López-Rioboo 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/ Alameda, 1 - Tel. 93 443 96 00.

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 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/ Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00.

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

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

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

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

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

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

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

Churruga, 2. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 591 99 20
y 91 591 99 07. Fax 91 591 99 19.
revista.mar@ism.seg-social.es

Imprime: GRAFOFFSET, S.L.
C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.
Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 793-09-001-1

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.

Ministerio de Defensa



6

SECUESTRO DEL PESQUERO "ALAKRANA".

Un grupo de piratas secuestró frente a las costas de Somalia al pesquero vasco "Alakrana" con 36 tripulantes a bordo.



12

PRESUPUESTOS 2010. El Parlamento debate el proyecto de Presupuestos para 2010 marcado por la crisis, la austeridad y el mantenimiento de la protección social.



22

PESCA SOSTENIBLE .

El gobierno ha elaborado el anteproyecto de ley de Pesca Sostenible

- 6 Secuestro del pesquero español, "Alakrana"
- 10 Presupuestos Ministerio de Trabajo en Inmigración
- 18 Presupuestos ISM
- 20 Presupuestos Pesca
- 21 Presupuestos Puertos
- 22 Anteproyecto de Ley de Pesca Sostenible
- 30 Nuevas medidas contra la pesca ilegal
- 32 Debate sobre los recursos de atún
- 36 Acuerdo ONU sobre transporte marítimo
- 40 Autopistas del Mediterráneo
- 42 Operación Estrecho
- 46 Foro de recursos marinos
- 50 La acuicultura en Murcia
- 56 La Administración electrónica
- 58 La inmigración de Marruecos
- 60 Puerto de Barcelona
- 66 Entrevista autoridad portuaria
- 68 De costa a costa
- 72 El ISM, en el Subcomité de Vigilancia de la Gripe A
- 74 Noticias breves

Piratas somalíes **SECUESTRARON** el pesquero "Alakrana"



La acción de los piratas que operan frente a las costas de Somalia volvió a golpear a un barco español. El pesquero vasco "Alakrana", con base en el puerto de Bermeo y propiedad de la empresa Echebaster Fleet, fue secuestrado al pasado uno de octubre cuando se hallaba faenando a 413 millas de las costas de Somalia con 36 tripulantes a bordo de los que siete son vascos, nueve gallegos y el resto de diferentes nacionalidades de países africanos y asiáticos.

El secuestro reabrió el debate entre los partidos políticos y en el propio sector y la Administración sobre las medidas a emplear para proteger a los barcos pesqueros que operan en esas aguas.

Al cierre de este número, la tripulación se mantenía secuestrada en el barco que se hallaba fondeado a varias millas de la costa y vigilado por la fragata española "Canarias", mientras en España, el juez Baltasar Garzón envió a prisión a dos de los presuntos piratas capturados cuando trataban de llegar a tierra en Somalia a bordo de una lancha.

La flota atunera española que opera en esas aguas sufrió el secuestro del pesquero "Playa de Bakio" en 2008. Aunque todo son estimaciones, en medios del sector se considera que las acciones de los piratas contra todo tipo de embarcaciones les reportan anualmente a los señores de la guerra entre 28 y 100 millones de dólares.

El "Alakrana" es un barco de última generación, botado en el astillero de Murueta en el País

Los 36 tripulantes, de los que 16 son españoles, se hallan retenidos en el barco

Vasco en enero de 2006 con un coste de unos 30 millones de euros. Tiene 104 metros de eslora, motores de 6.160 caballos y una capacidad para 1.600 toneladas

El secuestro se produjo tras la existencia en las mismas fechas de varios intentos de abordaje por parte de los piratas a diferentes pesqueros, según habían denunciado los armadores. En el caso del "Alakrana", el asalto fue de madrugada y, como es habitual, cuando el barco se hallaba con las redes tendidas, lo que le hace prácticamente imposible iniciar una maniobra de huida y ponerse a salvo de las lanchas piratas. En la operación participaron un total de 13 piratas armados con fusiles y lanzagranadas,

El capitán del barco, Ricardo Blanch sólo pudo lanzar un escueto comunicado donde señalaba su posición y que habían sido objeto de un secuestro.

Recibido el mensaje, en el marco de la operación "Atalanta" puesta en marcha por los países comunitarios para defender a los barcos que



transitan o pescan en esas aguas, la fragata "Canarias" enfiló rumbo hacia el pesquero que en ese momento se hallaba a 800 millas de distancia. Igualmente se envió a la zona al avión P-3 Orion para seguir la evolución de los acontecimientos. El objetivo de los efectivos de la operación "Atalanta", en la que también participaba la fragata francesa "Germinal", era seguir el rumbo del barco e impedir que el mismo llegara a tierra, cosa que se logró al optar los secuestradores por fondear el mismo a varias millas frente a la costa en la zona central de Somalia. En el seno de Moncloa se constituyó una Comisión de Coordinación compuesta por los Ministerios de Presidencia, Defensa, Exteriores y Medio Ambiente, junto con el Centro Nacional de Inteligencia, para hacer un seguimiento de la situación.

Apenas ocurrido el secuestro, se produjo un primer debate so-



bre la zona donde se había producido el mismo. Desde las autoridades de Defensa, se indicó que, en el marco de la operación "Atalanta", se había comunicado a varios pesqueros, entre los que se hallaba "Alakrana", que estaban fariendo fuera de la zona de seguridad donde era posible acudir con más rapidez en el caso de un ataque de piratas y que ello conllevaba un peligro complementario. La polémica fue zanjada desde la propia Administración para señalar que en ese momento el objetivo prioritario no eran los debates sobre la zona, sino la seguridad de los pescadores y la necesidad de que los mismos volvieran sanos y salvos a sus casas.

Desde el momento del secuestro, el barco pesquero se halla vigilado por la fragata "Canarias". La presencia en esas aguas del barco de guerra hizo que en los días posteriores se produjera la detención de dos de los supuestos piratas cuando, a bordo de una pequeña embarcación, abandonaban el "Alakrana", para dirigirse a tierra. En la detención, uno de los presuntos piratas resultó herido. El juez de la Audiencia Nacional, Baltasar Garzón reclamó el traslado de los mismos a España, por considerar que su acción se había producido sobre un barco con bandera española. Aunque los responsables de Defensa no eran partidarios de esa actuación, se cumplieron las órdenes del juez y los mismos fueron interrogados en la Audiencia Nacional. Los presuntos piratas señalaron responder a los nombres de Abduy Willy y Raagesey, a quienes el juez acusó de asociación ilegal y solicitó 36 años por detención ilegal uno por cada uno de los pescadores, un año por robo con violencia y uno más por uso de armas. Los detenidos confesaron haber recibido unos 2.500 euros por participar en el secuestro de la embarcación. Los presuntos piratas fueron enviados a prisión.

En nombre de la banda de piratas, el cabecilla Sugulle Alí, ha señalado en las últimas semanas la conveniencia de negociar la liberación de los pescadores ya que el único objetivo de los secuestradores es obtener dinero.

La flota atunera que faena en aguas del Índico lo hace desde hace un cuarto de siglo y está compuesta por 15 atuneros, más tres barcos auxiliares de pabellón español y matriculados especialmente en Galicia y País Vasco junto a otros ocho atuneros y 10 barcos auxiliares más de capital español con bandera de Seychelles. Esta flota tiene unas capturas anuales de unas 200.000 toneladas, el 40% de las necesidades de la industria conservera española. En los barcos faenan cerca de 3.000 trabajadores, una parte importante de los cuales son de terceros países y, según los datos manejados por el sector, perciben unos ingresos mensuales de entre



1.500 y 3.000 euros en función de las capturas. La pesquería del atún en aguas Indico se halla regulada por la Comisión de Túnidos del Indico.

DEBATE SOBRE LA SEGURIDAD

La seguridad de esos barcos atuneros españoles que faenan durante estos meses en aguas del Océano Indico a más de 500 millas de las costas Somalia, había constituido en las semanas precedentes al secuestro de "Alakrana" uno de los debates más importantes en el sector de la pesca ante la intensificación en estas fechas de la actividad de la flota en esas aguas y, la posibilidad de unos mayores ataques por parte de los piratas al pasar el periodo de monzones en la zona se ha traducido en un aumento de los riesgos para los barcos donde trabajan unas de 3.000 personas.

Aunque desde los medios militares que se hallan desplazados en la zona se indicaba que en las últimas semanas no se han producido ataques reales de los piratas a los barcos españoles, desde el sector se aseguraba que, al menos seis embarcaciones habían sido objeto de un seguimiento o intento de agresión y que se pudieron evitar al dejar de pescar y emprender la fuga.

Desde el pasado año, para proteger, tanto a los barcos atuneros que operan en la zona, como para garantizar el paso de las más de 20.000 embarcaciones que transitan por esas aguas, entre las que se hallan los buques que transportan alimentos, diferentes países han desplazado a la misma efectivos militares. Entre esos efectivos se halla la Fuerza Aeronaval Europea en el marco de la "Operación Atalanta" donde España participa con una fragata, "Numancia", ahora relevada por "Canarias", junto con el avión patrulla marítima el P3

Pesqueros españoles con bandera de Seychelles han iniciado la contratación de seguridad privada a bordo

seguridad para garantizar el trabajo de los barcos en los caladeros donde, consecuencia de las acciones de los piratas, se teme una fuerte reducción de las capturas. Para los armadores, las medidas dispuestas hasta la fecha han tenido un resultado positivo, pero se habían considerado insuficientes dada la gran extensión de agua donde operan y las dificultades que entraña tener una seguridad inmediata para cada barco.

MILITARES O PRIVADOS

Para hacer frente a esa situación, desde el PNV se planteó en el Congreso de los Diputados una moción por la que reclamaba la necesidad de que la Administración española diera luz verde para embarcar a militares en cada uno de los pesqueros debidamente armados para hacer frente a las posibles agresiones de los piratas. Esta moción abrió un amplio debate en el Congreso en relación con esta posibilidad que suponía seguir el modelo articulado por la Administración francesa en cuyos barcos sí hay militares a bordo.

El Partido Socialista se posicionó desde un primer momento en contra de esa posibilidad por considerar que ello no se contemplaba en la Ley Orgánica de la Defensa Nacional al tratarse de un espacio privado como es un barco y en aguas internacionales. Esta postura fue compartida por Izquierda Unida y por Unión Progreso y Democracia. A favor del mismo, junto al PNV, estuvieron los populares, CIU, Bloque Nacionalista Gallego, Coalición Canaria y Na-Bai. En la votación, la moción fue derrotada por 173 votos contra 165.

En medios militares tampoco se veía adecuado el embarque de personal en los barcos de pesca.



El debate de esta moción había estado precedido por una serie de encuentros entre los representantes de los armadores con las ministras Carme Cachón de Defensa y con Elena Espinosa como responsable de Pesca, desde donde se invitó al sector a tomar medidas de autoprotección y seguridad en cada uno de los barcos de forma privada.

Rechazada la moción, la contratación de personal de seguridad en los barcos fue la puerta que abrió la Administración a los armadores como la vía para que los piratas desistieran de llevar a cabo sus ataques contra los atuneros. En principio, el personal de seguridad solamente tiene permitido el uso de armas cortas. Interior dio luz verde para que en estos casos, el personal de seguridad tuviera la posibilidad de utilizar fusiles y rifles de repetición para tener mayores garantías a la hora de repeler un ataque.

Ante esta situación, algunas empresas de seguridad se apresuraron a señalar su disposición a preparar y ofrecer ese tipo de personal para trabajar en esos barcos o con una remuneración mensual de unos 5.000 euros. Entre esas empresas, a la cabeza de la oferta, incluso ya seleccionado personal, se puso la firma valenciana Levantina de Seguridad cuyo máximo accionista, José Luis Roberto se halla integrado en un grupo ultra.

Sin embargo, la opción de contratar seguridad privada no fue aceptada inicialmente por las patronales atuneras representadas en ANABAC y OPAGAC. Para las dos organizaciones pesqueras, las declaraciones de empresas de seguridad señalando estar preparando personal para embarcar en los atuneros, respondían puramente a los intereses particulares de las mismas, pero en ningún caso reflejaba el sentir de los armadores del sector. ANABAC y OPA-

En España, el juez Garzón envió a prisión a dos de los presuntos piratas que fueron capturados por los marinos españoles

GAC recalcan que renunciaban expresamente a recurrir a los servicios de compañías de seguridad privada para la protección de sus buques por considerar que se trataba de una vía insuficiente y de imposible encaje legal. Para los armadores, de cara a lograr el mejor sistema posible de seguridad para las tripulaciones que faenan en el Índico, ningún sistema privado se puede comparar a la profesionalidad y garantía legal que suponen los infantes de marina españoles. En su opinión, su saber hacer en un medio tan complicado como la mar, así como el estricto cumplimiento que llevan a cabo de los protocolos de seguridad militar, aseguraban que todas sus acciones se ajustarían a derecho. Los armadores señalaban finalmente que la única vía era el embarque de los infantes de marina en los barcos con pabellón español y se ofrecían a costear los gastos que ello suponía para la flota.

El total rechazo de la Administración a embarcar militares a bordo de barcos pesqueros se ha traducido en la decisión de los primeros armadores españoles con barcos con sede en Seychelles a embarcar personal de seguridad británica conocido como "soldados fortuna" que puede suponer para cada barco un coste de unos 24.000 euros mensuales.

Para la lucha contra la piratería en la zona, desde la Administración española se ha reclamado a Bruselas el envío de más medios militares a esas aguas. España también respalda la idea de otros países miembros de dar más apoyos para la formación y modernización de la policía de ese país en tierra para que la misma tenga una mayor eficacia en la lucha contra la piratería. ■

VIDAL MATÉ

AUSTERO **y** SOLIDARIO

“Los presupuestos para el año 2010 se caracterizan por ser austeros, mantener e incrementar la protección social y promover el cambio del modelo productivo”. Con estas palabras, el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, definía el contenido de los presupuestos de su Departamento para el próximo año. Respecto a la cobertura por desempleo, señaló que supera el 76 por ciento, dos puntos más respecto al presente ejercicio. Y los fondos destinados a protección por desempleo, mejorar el acceso al empleo y las condiciones de trabajo, se incrementan un 39 por ciento, al ascender a una cifra superior a los 40.000 millones de euros. Respecto a la inmigración y emigración, el presupuesto cuenta con 323 millones de euros, de los que 139 son destinados a las políticas de los ciudadanos españoles en el exterior. Respecto a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, dijo que se va a mantener el esfuerzo que ha permitido aumentar las inspecciones un 30 por ciento en el año 2009 y, durante 2010 seguirá incrementándose el cuerpo de inspectores.

En otro orden, y a preguntas de los periodistas, el ministro hizo una reflexión sobre las bonificaciones a los contratos, que tienen como objetivo que un determinado colectivo pueda ser contratado en condiciones más favorables que lo harían en el Régimen General. *“Pero todos los expertos –subrayó– coinciden en que cuando se van universalizando las bonificaciones pierden justamente ese objetivo. De esta manera los 2.800 millones de euros que gastamos en esas bonificaciones debemos distribuirlos de manera diferente. Por ejemplo, si a mi me preguntan*



“ Estos presupuestos se caracterizan por ser austeros, mantener e incrementar la protección social y promover el cambio del modelo productivo (Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración) ”



cuál debe ser el colectivo de referencia prioritario, contestaría que los jóvenes. Por lo tanto hay que dedicar una parte importante a hacer atractiva la contratación de las personas jóvenes. Y esa es la voluntad del ministerio que, de una manera lo más rápidamente posible y, con la participación de los agentes sociales, obtengamos un acuerdo antes de que finalice el año”.

SEGURIDAD SOCIAL.

“Todos los pensionistas van a comprobar cómo su pensión va a ganar poder adquisitivo, ya que las pensiones subieron más que la inflación

Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración. A su derecha, Consuelo Rumí, Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración y Leandro González, Subsecretario del Departamento. A su izquierda, Maravillas Rojo, Secretaria General de Empleo y Octavio Granado, Secretario de Estado de la Seguridad Social.

real esperada para este año”, manifestó el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, durante la presentación de los presupuestos de su área.

Por otra parte informó que la Seguridad Social registrará un superávit de 2.880 millones de euros en el año 2010 y, en el presente ejercicio, pese a la crisis, los resultados estarán consolidados y serán muy favorables.

Además, según Octavio Granado, “la Seguridad Social mantendrá en 2010 una buena salud financiera que permitirá incrementar el gasto en pensiones contributivas en más de 5.000 millo-

nes de euros en relación con este año”.

Para el próximo ejercicio, los responsables de la Seguridad Social han realizado un presupuesto consolidado que se eleva a 120.552 millones de euros que, por duodécimo año consecutivo y, en medio de una difícil coyuntura económica, registrará un superávit de 2.880 millones de euros, gracias a la diferencia entre unos ingresos de 119.452 millones de euros y unos gastos de 116.572 millones.

El presupuesto para el próximo año crece menos que el del 2009, ya que el gasto en pensiones este año se ha moderado por el menor crecimiento del número de pensionistas y por la contención de la inflación, con lo cual el presupuesto del próximo ejercicio incorpora el ahorro obtenido este año.

PENSIONES

El gasto en pensiones contributivas refleja una subida del 5,79 por ciento lo que supone 5.213,3 millones de euros más que en 2009 y un volumen total de 95.324,4 millones. Esto es consecuencia de que las pensiones contributivas, con carácter general, tendrán una subida del 1 por ciento, mientras que las pensiones con complementos a mínimos aumentarán una media del 4 por ciento, al establecerse un incremento para este tipo de prestaciones, entre el 2 y el 5 por ciento.

En las pensiones mínimas recae el mayor esfuerzo de mejora sobre todo en aquellos pensionistas y familias cuyo ingreso lo constituye una pensión con complemento a mínimos. Se

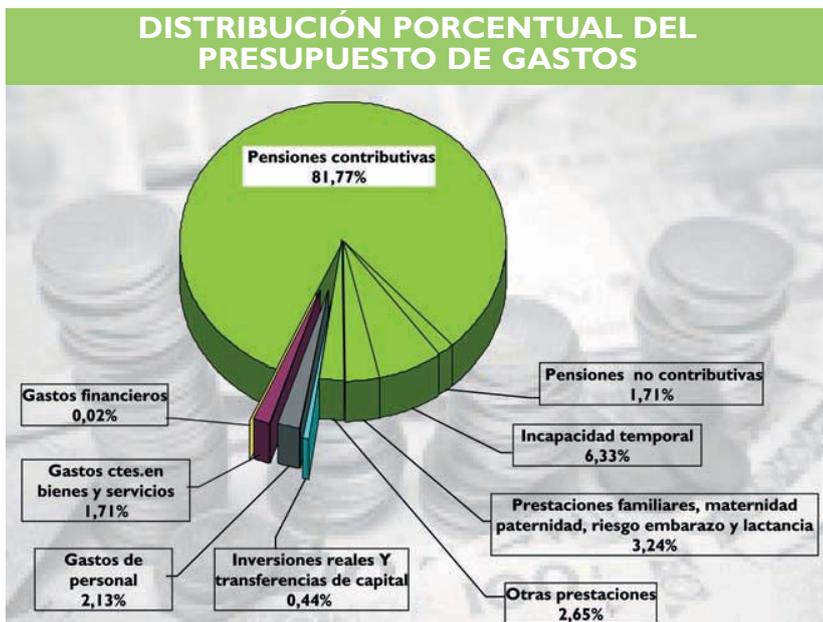


Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración.

Ocho de cada diez pensionistas de mínimas tendrán una subida superior al 4 por ciento

trata, en general de personas jubiladas con cónyuge a cargo y una sola pensión, o bien personas viudas y jubiladas que vivan solas. Casi 2,5 millones de pensionistas de un total de 2.643.269 perceptores de mínimos tendrán una subida superior al 4 por ciento.

El gasto en prestaciones familiares, maternidad, paternidad y riesgo en el embarazo y lactancia aumenta un 2,63 por ciento. El gasto en Incapacidad Temporal asciende a 7.373,1 millones que suponen una reducción del 0,40 por ciento, concretamente 29,7 euros menos en re-



lación a este año. Esto se debe a la cada vez más eficaz actuación inspectora.

INGRESOS Y APORTACIONES

Los ingresos previstos para el próximo año ascienden a 119.451,7 millones de euros. Las cotizaciones sociales aportan 107.376,6 millones, con un aumento del 0,95 por ciento. En las mismas, las que corresponden a empresas y trabajadores, se elevan a 96.043,6 millones, un 0,82 por ciento más que en 2009, y las cotizaciones que realiza el Servicio Público de Empleo, para los desempleados ascienden a 11.333 millones, lo que significa un 2,10 por ciento más.

Para el próximo año los tipos de cotización no suben, por lo que las bases de cotización crecerán lo que suban los salarios, el aumento de la productividad y de la cualificación. La base máxima aumenta un 1 por ciento y, de nuevo en el próximo año se contempla una reducción de la tarifa por contingencias profesionales.

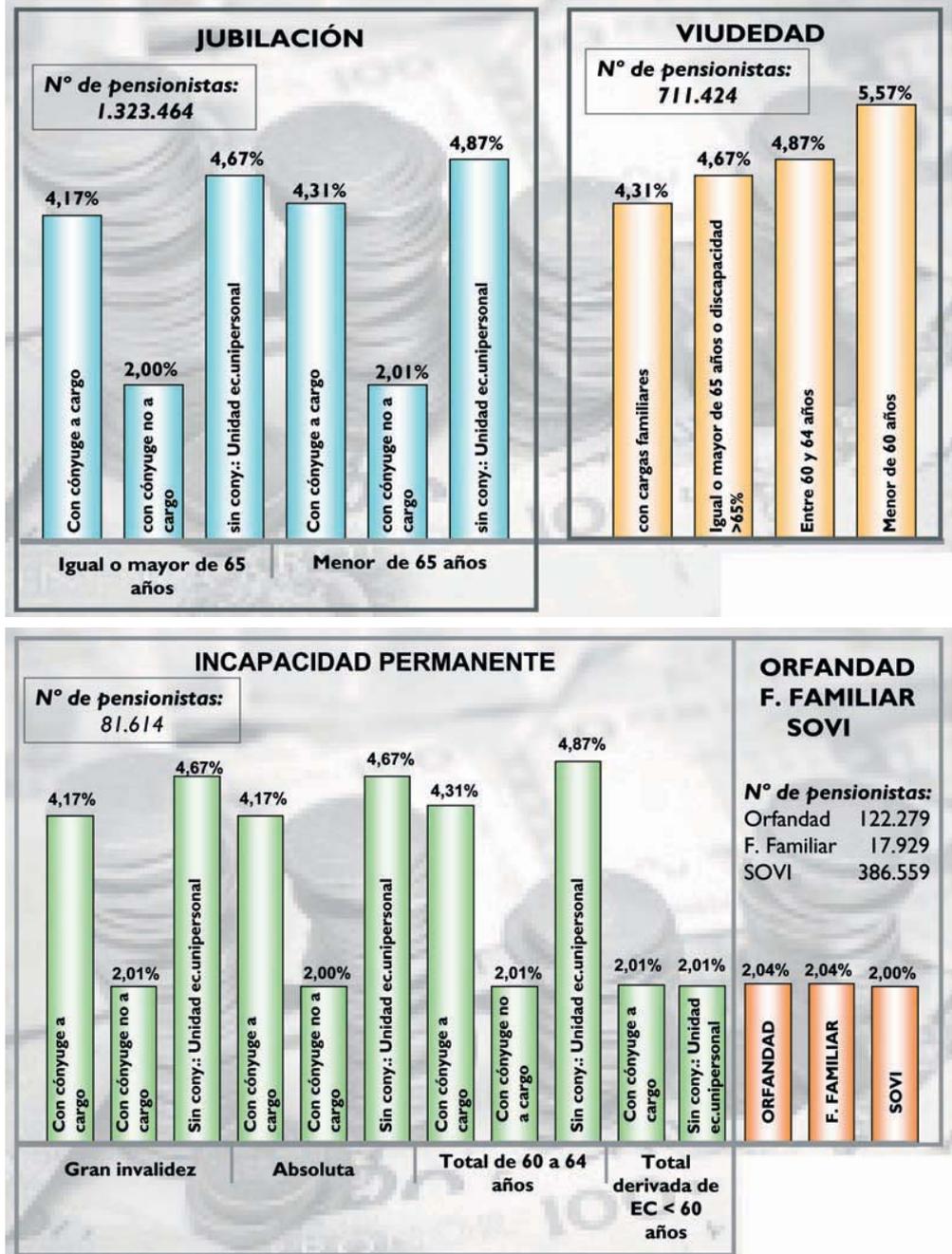
FONDO DE RESERVA

Además de atender a las prestaciones del Sistema, los ingresos previstos para 2010 generarán unos excedentes de 2.249 millones de euros y del 678 millones destinados a la "hucha" de la Seguridad Social y al Fondo de Prevención y Rehabilitación, respectivamente.

El proyecto de presupuestos no determina la cuantía del Fondo de Reserva al cierre del ejercicio de 2009, ya que según una norma aprobada en el pasado mes de marzo, sobre medidas urgentes para el mantenimiento y el fomento del empleo y la protección de las personas desempleadas, las dotaciones al Fondo de Reserva en 2009 con cargo a los excedentes de 2008 se retrasan, para facilitar a los empresarios que los precisen, aplazamientos en el pago de las cotizaciones. Hasta ese

INCREMENTO DE LAS PENSIONES MÍNIMAS

Total pensionistas con pensiones mínimas..... 2.643.269



momento habrá que esperar para saber a cuanto ascenderá dicho fondo en 2009 y por tanto estimar su volumen en 2010.

EMPLEO

"Esta secretaría presenta un presupuesto para atender a las personas y, entre otras características, se destina una nueva partida, en el con-

BENEFICIARIOS Y CUANTÍAS DE PENSIONES MÍNIMAS PARA 2010
 (Incrementos 2009-2010)

CLASE DE PRESTACIÓN	Número de pensionistas en cuantías mínimas Septiembre 2009	IMPORTE 2009 euros mes, sin desviación IPC	IMPORTE 2010 euros mes, sin desviación IPC	SUBIDA 2010 (%)
JUBILACIÓN				
Titular con 65 o más años				
Con cónyuge a cargo	285.460	696,19 €	725,20 €	4,17%
Con cónyuge no a cargo	666.341	546,55 €	557,50 €	2,00%
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	310.322	561,55 €	587,80 €	4,67%
Titular menor de 65				
Con cónyuge a cargo	11.206	651,63 €	679,70 €	4,31%
Con cónyuge no a cargo	39.420	509,28 €	519,50 €	2,01%
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	10.715	524,28 €	549,80 €	4,87%
INCAPACIDAD PERMANENTE				
Gran invalidez (contiene a los mayores de 65 años)				
Con cónyuge a cargo	1.797	1.044,29 €	1.087,80 €	4,17%
Con cónyuge no a cargo	2.473	819,83 €	836,30 €	2,01%
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	1.619	842,33 €	881,70 €	4,67%
Absoluta				
Con cónyuge a cargo	7.302	696,19 €	725,20 €	4,17%
Con cónyuge no a cargo	14.005	546,55 €	557,50 €	2,00%
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	10.416	561,55 €	587,80 €	4,67%
Total de 60 a 64 años (**)				
Con cónyuge a cargo	7.949	651,63 €	679,70 €	4,31%
Con cónyuge no a cargo	24.371	509,28 €	519,50 €	2,01%
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	6.949	524,28 €	549,80 €	4,87%
Total derivada de EC menor de 60 años				
Con cónyuge a cargo	843	358,20 €	365,40 €	2,01%
Con cónyuge no a cargo	1.454	343,20 €	(*)	
Sin cony.: Unidad ec.unipersonal	2.436	358,20 €	365,40 €	2,01%
VIUDEDAD				
Titular con cargas familiares	13.270	651,63 €	679,70 €	4,31%
Titular => 65 años o discapacidad >65%	629.530	561,55 €	587,80 €	4,67%
Titular entre 60 y 64	39.038	524,28 €	549,80 €	4,87%
Titular menor de 60	29.586	421,41 €	444,90 €	5,57%
ORFANDAD	122.279	175,82 €	179,40 €	2,04%
FAVOR FAMILIAR	17.929	175,82 €	179,40 €	2,04%
SOVI (pensiones revalorizables)	386.559	368,33 €	375,70 €	2,00%
TOTAL	2.643.269			

(*) 55% de la Base mínima de cotización del Régimen General.

texto de las políticas activas, que permite avanzar en la flexibilidad de la gestión de las mismas, bien para programas por el empleo o bien a programas para la formación". De esta manera, Maravillas Rojo, Secretaria General de Empleo, comenzó a explicar su presupuesto.

En líneas generales se destinan más de

40.000 millones de euros para garantizar la protección por desempleo y mejorar el acceso al empleo y las condiciones de trabajo. El presupuesto contempla un aumento del 39,3 por ciento, concretamente 11.395 millones de euros más que este año. Estos recursos permiten dar respuesta a mejorar las condiciones de acceso

y mantenimiento del empleo, para los que se destinan 7.796 millones de euros, con un incremento del 2,2 por ciento, frente a un descenso de 3,1 por ciento en 2009. Esta partida presupuestaria permitirá el acceso y mantenimiento del empleo a casi 9 millones de personas. Además se incorpora una nueva partida de 250 millones de euros que permite actuar de manera flexible en programas de empleo o de formación en las comunidades autónomas. El conjunto de programas para el empleo y la formación se incrementan un 2,4 por ciento lo que supone 4.946 millones de euros.



Octavio Granado, Secretario de Estado de la Seguridad Social.

PROTECCIÓN POR DESEMPLEO.

El otro objetivo prioritario es mantener el sistema de protección por desempleo al que se dedicará 30.612 millones de euros, lo que significa un aumento del 58,7 por ciento, en cifras absolutas, 11.320 millones de euros más que los destinados en este año. La previsión del gasto, que se lleva a cabo teniendo en cuenta los gastos efectuados hasta hoy y las previsio-



La Seguridad Social registrará un superávit de 2.880 millones de euros el próximo año

El gasto en pensiones contributivas registra un incremento de 5.000 millones de euros en relación a este año

nes del Gobierno sobre la tasa de paro, se distribuye de esta manera: A prestaciones contributivas, 24.625 millones de euros (+61,3%); al Régimen Especial Agrario se destinan 790 millones de euros y a la Renta Activa de Inserción 465 millones de euros.

FORMACIÓN Y EMPLEO ESTABLE

En políticas activas de empleo, los gastos del Servicio Público de Empleo Estatal (SPEE) se destinan a programas para el empleo, a programas de formación y a la promoción del empleo estable mediante bonificaciones. Estas políticas promovidas por el SPEE y gestionadas en un 72,6 por ciento por las comunidades autónomas, dispondrán de 7.796 millos de euros. Esta partida se desglosa de la siguiente forma: para planes de empleo y formación, promoción de la actividad económica, inserción de personas con discapacidad, itinerarios de empleo y modernización de los servicios públicos de empleo, 2.250 millones de euros para atender a 1.840.000 personas; para formación profesional para el empleo 2.696 millones de euros. La formación para trabajadores cuenta con 1.491 millones de euros y, para las personas que están en paro, 944 millones. El número de beneficiarios se calcula en 3.850.000.

En cuanto a las bonificaciones para fomentar el empleo indefinido, el presupuesto previsto asciende a 2.850 millones de euros, un 1,8 por

BENEFICIARIOS ESTIMADOS EN PROGRAMAS DE EMPLEO Y FORMACIÓN EN 2010

Empleo	1.840.000
Formación para el empleo	3.850.000
Promoción empleo estable -Bonificaciones-	3.100.000

ciento más que en 2009, al incluirse más colectivos en las medidas aprobadas en este año. De las bonificaciones se beneficiarán en torno a 3.100.000 trabajadores.

GARANTÍA DE SALARIOS

La protección social también se extiende a garantizar el salario así como las indemnizaciones de los trabajadores ante la insolvencia de la empresa para la que trabajan o estar esta en suspensión de pagos. Esta protección la gestiona el Fondo de Garantía Salarial (FOGASA) que cuenta con un presupuesto de 1.334,4 millones de euros. Los gastos para prestaciones ascienden a 900 millones, cantidad que representa un incremento del 63,3 por ciento, como consecuencia del aumento de expedientes tramitados por este organismo, que ha visto aumentada su tramitación de expedientes en un 103 por ciento y un 86 por ciento en pagos. Para el próximo año se pretende atender a 160.000 trabajadores.

COOPERATIVAS Y AUTÓNOMOS

Como vía de generación de empleo durante 2010 se continuará potenciando la formación,



Consuelo Rumi, Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración.

El Gobierno destina 323 millones de euros a Inmigración y Emigración

difusión y el fomento de la economía social, es decir las cooperativas y sociedades laborales, así como el trabajo autónomo y la responsabilidad social de las empresas, que contarán con una partida presupuestaria que asciende a 7,3 millones de euros. Además, el Servicio Público de Empleo Estatal dedica 100 millones de euros a la promoción de empleo autónomo, cooperativas y sociedades laborales 4,5 millones más que en el presente año.

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

La cantidad total destinada a la lucha contra los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se sitúa en 350 millones de euros, cantidad en la que se incluyen los recursos de la Inspección de Trabajo y los que destinan las Mutuas de Accidentes Laborales y actividades preventivas, así como los de las Fundaciones para la prevención de accidentes de trabajo.

FONDO SOCIAL EUROPEO

Hay que resaltar la importancia que para las políticas de empleo realizan las diferentes administraciones españolas así como las aportaciones del Fondo Social Europeo (FSE), cuya gestión la lleva a cabo la Secretaría General de Empleo. La previsión es que el FSE distribuya



PROTECCIÓN POR DESEMPLEO

Un 58,68% de incremento en las prestaciones por desempleo

(miles de €)

Prestaciones y cuotas S.S.	Presupuesto Inicial 2009 (1)	Presupuesto Inicial 2010 (2)	Diferencia (2) - (1)	Porcentaje (2) / (1)
Contributiva	15.269	24.625	9.356	61,27 %
Subsidio	2.837	4.732	1.895	66,80%
Subsidio REASS	815	790	-25	-3,11 %
Renta activa de inserción	371	465	94	25,52 %
Total	19.292	30.612	11.320	58,68 %

Garantía salarial

Prestaciones y cuotas S.S.	Pto. Inicial 2009(1)	Presupuesto 2010 (2)	Diferencia (2) - (1)	% (2) / (1)
Total	551.200	900.000	348.800	+ 63,3

1.431 millones de euros que, con la cofinanciación correspondiente se convierten en 1.978 millones de euros.

INMIGRACIÓN Y EMIGRACIÓN

La Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, Consuelo Rumi, destacó que en los presupuestos de su competencia aparece un concepto nuevo, el retorno voluntario de inmigrantes que cuenta con una dotación de 2 millones de euros.

El presupuesto global asciende a 323 millones de euros para desarrollar las políticas de inmigración y emigración. La distribución de este presupuesto se produce en tres grandes áreas. En primer lugar, la inmigración, que cuenta con 8,6 millones de euros, en segundo término, la integración de los inmigrantes, con una dotación de 175 millones de euros y, por último, el capítulo dedicado a la emigración al que se destinan 139 millones de euros.

La política migratoria del Gobierno se sustenta en la lucha contra la inmigración ilegal, en la cooperación con los países de origen y en el desarrollo del Plan Estratégico de Ciudadanía e Integración 2007-2010. En materia de emigración, el reconocimiento de los españoles en el exterior como ciudadanos de pleno derecho tal y como queda establecido en el Estatuto de la Ciudadanía Española en el Exterior, junto con la modernización de la acción pública dirigida a ellos. Estas acciones seguirán siendo una prioridad del Gobierno.

Las prioridades en materia de emigración, capítulo que cuenta con 139 millones de euros, se encuadran en el Estatuto de la Ciudadanía Española en el Exterior, centrándose, entre otras en las siguientes actuaciones: mantenimiento y



Maravillas Rojo, Secretaria General de Empleo.

Más de 40.000 millones de euros para garantizar la protección por desempleo, mejorar el acceso al empleo y las condiciones de trabajo

extensión de las prestaciones por razones de necesidad para los residentes en el exterior y los retornados (113,7 millones de euros); refuerzo de los programas dirigidos a jóvenes (5 millones de euros); apoyo e impulso a las nuevas organizaciones de españoles de descendientes de emigrantes en el exterior (3,8 millones); potenciación del asociacionismo (2,5 millones); ayudas extraordinarias para emigrantes carentes de recursos económicos y para la Oficina Española del Retorno (1,5 millones).

PRESUPUESTO GLOBAL

Por último el Subsecretario del Departamento, Leandro González dio un dato muy significativo: el 90 por ciento del gasto social lo gestiona el Ministerio de Trabajo e Inmigración. La Seguridad Social con un presupuesto de 120.000 millones de euros y el total del gasto social asciende a 161.000 millones de euros. También es muy significativa la disminución de los gastos de funcionamiento, en el marco de una política de austeridad al pasar de 252 millones de euros en 2009 frente a los 238 presupuestados para el próximo año. También destacó que la plantilla de Inspectores de Trabajo seguirá aumentando en 2010.

En definitiva el presupuesto del Ministerio de Trabajo e Inmigración, a la vez que austero, mantiene e incrementa la protección social y, buena prueba de ello, queda reflejado en los Presupuestos Generales del Estado, en los que de cada 2 euros, dedica 1 al gasto social. ■



Ana Diaz

Presupuesto del **ISM**

Más del 90 por ciento del presupuesto del Instituto Social de la Marina, se destina a pensiones. Concretamente de un presupuesto global que asciende a 1.809 millones de euros, para el pago de prestaciones, tanto contributivas, como no contributivas, se dedican 1.629,3 millones.

Por otra parte el gasto de gestión directa del Instituto asciende a 1.756 millones, lo que supone el 97,1 por ciento del presupuesto total, mientras que la dotación a las Comunidades Autónomas por la gestión de los servicios sanitarios y sociales asumidos, se eleva a 53 millones de euros, el 2,9 por ciento restante.

La asistencia sanitaria absorbe casi el 5 por ciento al contar con una dotación de 90 millones de euros, de los que más de 4 millones son para atender la atención primera y especializada de salud, 38,5 millones para medicina marítima y, 47 millones son para llevar a cabo las transferencias

a las Comunidades Autónomas por los servicios sanitarios asumidos.

La dotación para servicios sociales asciende a 26 millones, de los que 19 millones financian la acción asistencial, formación y gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar. Las transferencias a las Comunidades Autónomas para financiar los servicios sociales cuentan con 6,2 millones de euros.

Por último, el presupuesto del ISM destina 6,4 millones de euros para la gestión de afiliación, cotización y recaudación voluntaria así como la dirección y servicios generales. ■



PRESUPUESTO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA PARA 2010

ÁREA GRUPO DE PROGRAMA PROGRAMA	NÚMERO DE PERSONAS	IMPORTES EN MILES EUROS	PORCENTAJES		
			S/GRUPO	S/ÁREA	S/PTO
1 Prestaciones económicas	154	1.629.350,22		100,00	90,07
11 Gestión de prestaciones económicas contributivas	154	1.629.335,22	100,00	100,00	90,07
1101 Pensiones contributivas	112	1.582.078,26	97,10	97,10	87,46
1102 Incapacidad temporal y otras prestaciones	42	47.256,96	2,90	2,90	2,61
12 Gestión de prestaciones económicas no contributivas		15,00	100,00	0,00	0,00
1202 Protección familiar y otras prestaciones		15,00	100,00	0,00	0,00
2 Asistencia sanitaria	341	89.665,66		100,00	4,96
21 Atención primaria de salud	42	2.150,52	100,00	2,40	0,12
2121 Atención primaria de salud	42	2.150,52	100,00	2,40	0,12
22 Atención especializada		2.094,62	100,00	2,34	0,12
2223 Atención especializada		2.094,62	100,00	2,34	0,12
23 Medicina marítima	299	38.548,16	100,00	42,99	2,13
2325 Medicina marítima	299	38.548,16	100,00	42,99	2,13
27 Transferencias a CC.AA. por los servicios sanitarios asumidos		46.872,36	100,00	52,27	2,59
2799 Dotaciones transferibles a CC.AA. para la cobertura de las prestaciones sanitarias asumidas		46.872,36	100,00	52,27	2,59
3 Servicios sociales	221	26.024,79		100,00	1,44
34 Otros servicios sociales	221	19.846,30	100,00	76,26	1,10
3434 Acción asistencial y social	24	2.335,91	11,77	8,98	0,13
3435 Acción formativa y gestión de empleo de los trabajadores del mar	122	14.954,20	75,35	57,46	0,83
3437 Gestión de desempleo de los trabajadores del mar	75	2.556,19	12,88	9,82	0,14
36 Transferencias a CC.AA. por los servicios sociales asumidos		6.178,49	100,00	23,74	0,34
3699 Dotaciones transferibles a CC.AA. para la cobertura de los servicios sociales asumidos		6.178,49	100,00	23,74	0,34
4 Tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes	1.230	63.872,13		100,00	3,53
41 Gestión de cotización y recaudación	96	3.476,97	100,00	5,44	0,19
4161 Gestión de afiliación, cotización y recaudación voluntaria	96	3.476,97	100,00	5,44	0,19
45 Administración y servicios generales de tesorería y otros servicios funcionales comunes	1.134	60.395,16	100,00	94,56	3,34
4591 Dirección y servicios generales	1.134	60.395,16	100,00	94,56	3,34
TOTAL GASTOS	1.946	1.808.912,80			100,00

RECORTE en las inversiones portuarias

El recorte de la inversión en infraestructuras para equilibrar las cuentas públicas del 2010 está entorno al 3,9 por ciento y afecta a casi todos los ámbitos, aunque de forma desigual. En las inversiones dependientes del ministerio de Fomento, el ámbito portuario sufrirá un recorte del 8,9 por ciento siendo uno de los más afectados junto a las infraestructuras hidráulicas y a las medioambientales. Este recorte se produce en un momento de contracción económica que las principales dársenas del país hayan sufrido en el primer semestre una caída media de los tráficos del 20 por ciento.

El ajuste de las cuentas públicas también afectará a la inversión en infraestructuras que cuenta con una partida de 21.240 millones de euros para el 2010. Esta cifra supone una caída del 3,9 por ciento invirtiendo una tendencia de altos incrementos en el gasto en presupuestos anteriores. Aunque este recorte quedaría reducido al 2,4 por ciento si se añade a esta partida el gasto corriente y las transferencias territoriales ligadas a las infraestructuras.

A pesar del cambio que supone el recorte presupuestario, el Estado, como afirmó la vicepresidenta segunda y ministra de Economía, Elena Salgado, "mantiene el esfuerzo inversor en infraestructuras por su contribución al cambio de modelo económico". Aunque este nuevo modelo no contempla a todas las infraestructuras de la misma forma. Así, las inversiones en obra hidráulica, medioambiental o portuaria sufren recortes mientras que la otra cara de la moneda esta representada por la obras en aeropuertos y en el tren de alta velocidad (AVE).

El ministerio de Fomento, con un 46,3 por ciento de las inversiones reales en las cuentas públicas para el próximo año, invertirá 1.419,23 millones de euros en las veintiocho Autoridades Portuarias que gestionan los puertos de nuestro país. Esta inversión supone una caída del 8,9 por ciento respecto de la presupuestada para el presente ejercicio y será implementada en más del 99 por ciento a través del ente público Puertos del Estado que canaliza 1.408,28 millones dejando al Estado con una aportación inferior a los once millones de euros sobre el total.

El proyecto de presupuestos prevé que un 37 por ciento de las inversiones se dedique a la construcción y puesta en servicio de más de 11 kilómetros de muelles y línea de atraque. Un 22 por ciento será destinado a la creación 340 hectáreas de superficie de agua brigada y mejora de los accesos portuarios. El 11 por ciento se empleará en la adaptación de 363 hectáreas de superficie terrestre que permitirán a las empresas operadoras mejorar y ampliar los servicios que ofrecen. El 30 por ciento restante de las inversiones será destinado a otros ámbitos como el medioambiente, las relaciones puerto-ciudad, dársenas pesqueras, etc.

Entre las dársenas que más dinero recibirán para obras de mejora y ampliación destacan los puertos de El Musel, Barcelona y A Coruña. ■

J.M.S.



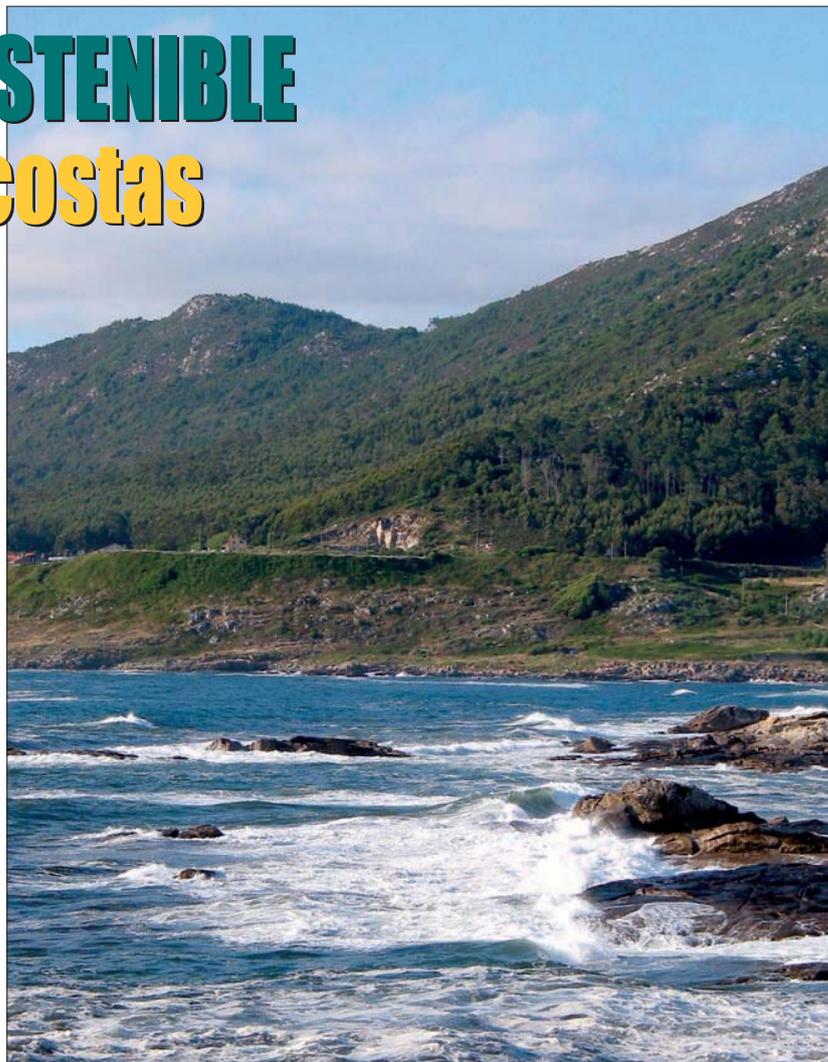
DESARROLLO SOSTENIBLE en el mar y las costas

Lograr un desarrollo sostenible por el cual se pueda compatibilizar la conservación de la biodiversidad con el desarrollo pesquero, así como la protección y conservación del medio litoral con un uso y disfrute público, son algunos de los objetivos más importantes que se contemplan en el proyecto de los Presupuestos para el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino para el próximo ejercicio. La ministra del departamento, Elena Espinosa enmarcó estos próximos Presupuestos en el contexto de una economía global en crisis y a la necesidad de llevar a cabo una política de austeridad, pero dando prioridad a las inversiones productivas.

El Presupuesto total del Ministerio se eleva a 12.784 millones de euros, un 3,3% menos que el año pasado, cifra a la que se suman otros 939 millones de euros de transferencias internas. La aportación del Estado a los mismos se eleva a 4.200 millones de euros, lo que supone un recorte del 13% sobre el ejercicio anterior. El resto de los fondos son ayudas comunitarias tanto en el marco de la Política Agrícola Común, como en el de la Política de Pesca. En este contexto de recortes, los responsables de la Administración apuestan por el mantenimiento de las políticas activas para apoyar las producciones

Según el proyecto de Presupuesto para 2010, para las políticas del mar en general se van a destinar 451,3 millones de euro. De esa cifra, la mayor parte el 61,7% se va a destinar a la sostenibilidad de la costa y del mar; un 27,7% para la política de mercados pesqueros y un 10,6% para la protección de los recursos de la pesca y el desarrollo sostenible.

De esa cifra de 451,3 millones de euros, 172,8 millones se van a destinar a la protección de los recursos y mercados de la pesca. El 72,4% de esos fondos serán para las estructuras y los



Raúl Gutiérrez

El presupuesto del MARM contempla el destino de 451,3 millones de euros para el mar y la costa

mercados y un 27,6% para la protección de los recursos y el desarrollo sostenible. El objetivo de los gastos es compatibilizar la conservación de los recursos con la actividad pesquera y la creación y mantenimiento de reservas y áreas marinas protegidas,

Para la sostenibilidad de la costa, los fondos se elevan a 278,5 millones de euros con el objetivo de lograr una mayor y mejor protección del dominio público marítimo y terrestre de los sistemas litorales y marinos, así como la garantía del acceso y uso público de la costa y la recuperación del borde marítimo en los tramos urbanizados y degradados. De ese volumen de fondos, el 56% serán para lograr o mejorar las dotaciones para uso público, un 20% para el control en la regresión de la costa, un 10% para los sistemas litorales naturales, un 6% para el conocimiento de los ecosistemas litorales, otros 6% para el dominio público terrestre y marítimo y otro 2% para fines diversos. ■ V. M.

El texto del anteproyecto ha sido remitido a las organizaciones del sector

Cuenta atrás para la **LEY DE PESCA SOSTENIBLE**



En esta nueva ley, según la información oficial, las principales modificaciones se concretan en la incorporación a la misma de los principios de sostenibilidad y pesca responsable. La lucha contra la pesca ilegal constituye uno de los objetivos centrales de la misma, con un importante desarrollo en la normativa para la posibilidad de imponer sanciones por infracciones cometidas por personas de nacionalidad española en aguas fuera del territorio nacional, sea cual sea su domicilio. Otro objetivo de esa nueva disposición sería la de reforzar los principios de conservación, protección y regeneración de los recursos de la

pesca desde la perspectiva de la sostenibilidad.

Junto a unas mayores competencias para perseguir la pesca ilegal en cualquier caladero o actividad comercializadora, se pretenden establecer muchos mayores mecanismos de control sobre las importaciones para que todo producto de la pesca que entre en territorio nacional tenga su correspondiente carnet y sea posible saber el lugar y sistema de captura. La incautación de ese tipo de productos puede estar a la orden del día. En este anteproyecto se pretenden endurecer los regímenes sancionadores contra la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada. En la misma línea se amplían los supuestos de acciones

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino ha iniciado la cuenta atrás para la aprobación de la futura Ley de Pesca Sostenible que sustituirá a la Ley de Pesca Marítima del Estado del año 2001. El texto del anteproyecto ha sido remitido al conjunto de la organizaciones más representativas del sector para que hagan una valoración de mismo y aporten sus sugerencias de cara a la elaboración del texto definitivo que vaya a ser aprobado inicialmente por el gobierno.



tipificadas como infracciones y se contempla el mandato al gobierno para poner en marcha un Plan de Acción Nacional de Lucha contra la Pesca Ilegal.

La Administración española considera que la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada es en la actualidad una de las mayores amenazas para la explotación sostenible de los recursos acuáticos, es un peligro para la biodiversidad en los mares y se halla totalmente enfrentada con la filosofía que subyace en la Política Pesquera Común. De acuerdo con ese planteamiento, ese objetivo se contempla ya en el primer párrafo del anteproyecto de la nueva disposición entre cu-

yos fines figura el “*velar por la explotación equilibrada y responsable de los recursos pesqueros, favoreciendo su desarrollo sostenible y adoptar las medidas precisas para proteger, conservar y regenerar dichos recursos y sus ecosistemas*”

POLÍTICA DE RECURSOS

Para garantizar la mejora y conservación de los recursos de la pesca, el anteproyecto contempla la posibilidad de que el Ministerio pueda adoptar, entre otras, las medidas siguientes: limitación del número de barcos en función de su incidencia en el esfuerzo pesquero para un caladero; limitación del tiempo de la actividad pesquera, cierre de una pesquería; limitación en el uso de redes, tamaño de los artes, número de anzuelos u otras medidas que pudieran incidir en la regulación del esfuerzo pesquero de cada barco y la reducción de las capacidades de pesca. Igualmente podrá establecer tallas biológicas o peso de las especies a capturar, la aplicación de vedas, la declaración de zonas de protección pesquera, reservas marina, zonas de repoblación o zonas de acondicionamiento marino.

El censo de la flota pesquera operativa será el instrumento más importante para la gestión de la misma donde se deben hallar todos los barcos que pueden ejercer la actividad de la pesca. Todo barco deberá llevar a bordo la correspondiente autorización administrativa. La licencia de pesca es de carácter intransferible. Si se produjera la transmisión de la titularidad del buque, el nuevo propietario lo deberá

comunicar al Ministerio. La no utilización sin causa justificada de una licencia durante un periodo de dos años consecutivos se interpreta como la renuncia de su propietario al acceso del buque a la pesquería para la que fue autorizado, pero con la baja definitiva en el censo correspondiente. La Administración podrá autorizar temporalmente un cambio en las condiciones del ejercicio de la actividad de pesca contempladas en una licencia y, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer cambios en las condiciones de pesca o la concesión de permisos temporales.

POSIBILIDADES DE PESCA

La Administración, para mejorar la gestión y el control de la actividad en el sector, podrá hacer una distribución de posibilidades de pesca entre

**La lucha
contra la
pesca ilegal
no regulada ni
reglamentada
constituye uno
de los
principales
objetivos**



barcos o grupos de una pesquería utilizando la Reserva Nacional considerando la actividad pesquera desarrollada en la zona por el barco, sus datos técnicos u otros parámetros del buque. La no utilización de las mismas durante un periodo consecutivo de dos años sin causa justificada, supondrá la pérdida de esas posibilidades de pesca. Si se trata de posibilidades de la flota española en un tercer país, se podrán transferir las mismas a otro barco de pabellón español. El barco del que se hayan transferido las posibilidades de pesca deberá ser desguazado. Para seguir en activo, deberá disponer de posibilidades de pesca en otras aguas. Las posibilidades de pesca son transferibles, previa autorización del Ministerio e informe de las comunidades autónomas, bajo algunos de estos requisitos: evitar acumular en un barco más posibilidades de pesca de las que pueda utilizar; fijar un límite mínimo o establecer un techo máximo de posibilidades de pesca en una empresa o grupos de empresas. No es preciso la autorización administrativa cuando las posibilidades de pesca se transfieren entre barcos de una misma empresa.

Para una mejor gestión de los recursos de la pesca, el Ministerio contará con una Reserva Nacional. En el caso de transmisión de posibilidades de pesca entre barcos de empresas diferentes, un 10% de las mismas pasarán a la Reserva Nacional. Si se trata de desguaces con ayuda pública, ese porcentaje sería del 15% y del 20% en el caso de un plan de ajuste del esfuerzo pesquero. También irán a la Reserva Nacional las posibilidades de pesca perdidas por

Habrá más controles para evitar la captura y comercialización de productos de la pesca ilegales

no utilizar la licencia sin causa justificada durante dos años.

Un punto importante para el control de la actividad de la pesca son los mecanismos para obtener en todo momento una información sobre la actividad de las flotas. Los barcos pesqueros llevarán a bordo, como en la actualidad, un diario de pesca donde deben reflejar todos los detalles de su actividad. Toda la información se deberá registrar por medios técnicos y remitirla a diario a la autoridad competente, salvo barcos pequeños que por su tamaño queden exentos. Todas las descargas que se hagan en territorio nacional deberán llevar una declaración de desembarque donde se refleje el volumen especies o zonas de procedencia. Se el desembarque se hace fuera de territorio español, también tienen la obligación de comunicar esos datos al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Igualmente, se exigen declaraciones

para los transbordos en alta mar que han sido, en muchos casos, una de las vías para encubrir actuaciones de flotas ilegales.

CONTROLES A INSPECCIÓN

Los inspectores tendrán la condición de agentes de la autoridad en aguas exteriores y podrán actuar en el mar, en el muelle o en puerto. Todas las operaciones de transbordo o desembarco de los productos de la pesca deberían haber sido comunicadas previamente a las autoridades competentes de la Administración central y no se podrán realizar las mismas hasta recibir la consiguiente autorización. Para desembarcar productos de la pesca procedentes de terceros países, los capitanes deberán comunicar el puerto y la hora donde está prevista la operación y no se podrá hacer si el Ministerio no confirma haber sido informado.

Para prevenir y desalentar la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada, se contemplan una serie de obligaciones y prohibiciones. Entre las obligaciones se halla la necesidad de conservar durante cinco años los documentos sobre capturas y procedencia de las mismas, la obligación de comunicar a las autoridades competentes por parte de capitanes, operadores, armadores etc.. las sospechas de que se puedan estar cometiendo actos ilegales o comunicar el enrole en buques de un tercer país de titulados españoles.

Entre las prohibiciones destaca la compra de barcos de pesca que lleven bandera de un país no cooperante contra la pesca ilegal o la exportación



tación de barcos a esos Estados; los acuerdos comerciales con esos países o el cambio de pabellón de un barco español por el de un país no cooperante.

La autorización de construcción de un barco de pesca conllevará el establecimiento de un puerto base para el mismo. Los cambios de puerto base en una misma comunidad autónoma deberán ser autorizados por el gobierno regional y por el Ministerio en caso de cambios de puertos base entre comunidades autónomas. Los cambios de puerto base en ningún caso pueden significar perjuicios o recorte de derechos laborales de los trabajadores.

El anteproyecto de ley contempla la política de comercialización de los productos de la pesca partiendo de las exigencias sobre trazabilidad y normalización de los mismos y para evitar la venta de los productos procedentes de pesquerías ilegales no declaradas ni reglamentadas. Objetivo de la Administración es que todos los productos estén perfectamente identificados a lo largo de la cadena desde la pesca a la venta, quedando totalmente prohibida la tenencia, transporte, tránsito, almacenamiento, transformación, exposición y venta de productos de la pesca que no cumplan las exigencias legales en tallas o peso, así como la pesca ilegal. Gobierno y Comunidades Autónomas podrán adoptar medidas para fomentar los procesos de transformación de los productos de la pesca, así como para la promoción y mejora de la calidad de los mismos. La investigación pesquera es otro de los objetivos en el marco de un Plan Nacional

Habrá un mandato al gobierno para poner en marcha un Plan de Acción Nacional contra la pesca ilegal

FLOTA PESQUERA

De acuerdo con los compromisos comunitarios en materia de planificación de la flota pesquera, el anteproyecto contempla las diferentes actuaciones que se pueden acometer por un país miembro para adecuar la misma a las posibilidades de pesca. En esta línea se contemplan diferentes salidas vía construcción, modernización o reconversión de barcos de acuerdo con las competencias administrativas o exigencias a la hora de aportar bajas en función de la evolución de las posibilidades de pesca de los caladeros. Se aborda la adaptación de la flota a la situación de las pesquerías con medidas que van desde las paradas temporales a las paradas definitivas o salida de barcos hacia un tercer país.

INFRACCIONES

En el capítulo de las infracciones y sanciones, el anteproyecto plantea la necesidad de poner en marcha nuevos mecanismos para los controles sobre la actividad en la misma línea de lograr unas pesquerías más sostenibles.

El régimen sancionador será de aplicación para las infracciones cometidas en territorio nacional o en aguas bajo la soberanía o jurisdicción española, a las cometidas a bordo de buques pesqueros españoles por nacionales españoles con independencia del lugar donde se hayan cometido los hechos.

En materia de responsabilidad se establecen dos categorías, los responsables principales y los solidarios.



Entre los responsables principales se hallan las personas físicas o jurídicas que cometan las infracciones, cuando las mismas correspondan a capitanes o patronos. También será responsable el titular de la licencia y la persona física o jurídica que tenga la capacidad para organización la actividad o la dirección de una pesquería en la empresa. Si la responsabilidad recae sobre una persona jurídica, también son responsables sus administradores. Igualmente serán responsables principales los titulares de centros de primera venta en cuestiones como la identificación, talla o procedencia del producto.

Cuando una infracción sea imputable a varias personas, deberán responder de la misma de forma solidaria desde los propietarios de la embarcación que llevó a cabo la captura pasando por los transportistas hasta los comercializadores, lonjas, importadores, etc..

Las infracciones administrativas previstas en este anteproyecto de ley prescribirán en un plazo de tres años para las faltas muy graves, en dos años para las graves y en seis meses para las faltas leves. Las sanciones impuestas por cometer infracciones muy graves prescribirán en un plazo de tres años, en dos años para las graves y en un año para las leves.

Las personas físicas y los representantes de las personas jurídicas están obligados a prestar toda su colaboración con los funcionarios que lleven los procesos de investigación en materia de pesca ilegal, no declarada ni reglamentada, poniendo a su disposición todo tipo de libros de contabilidad u otros documentos que se les reclamen. Los barcos aprehendidos serán liberados sin dilación, previa constitución de una fianza que, en ningún caso, podrá exceder de la sanción que le pudiera corresponder. Los artes y

No utilizar la licencia de forma continuada durante un periodo de dos años sin causa justificable supondrá la pérdida de la misma

aparejos de pesca antirreglamentarios incautados deberán ser destruidos. Los artes reglamentarios serán devueltos al interesado. El pescado decomisado, si es antirreglamentario, se distribuirá entre centros benéficos o entidades privadas sin ánimo de lucro. Si la pesca es reglamentaria, se podrá subastar en lonja y los fondos quedarán en poder de la autoridad competente que lleve el proceso sancionador.

En la clasificación de las infracciones, solamente se consideran como leves la realización de faenas de pesca que dificulten la actividad de otros barcos o por fallos en la calificación del pescado a la hora de la venta. Prácticamente, el resto tienen calificación de graves o muy graves.

El anteproyecto de ley contempla hasta más de una treintena de infracciones graves referidas al ejercicio de la actividad. Entre otras se halla realizar la misma sin licencia, pescar en fondos prohibidos, en caladeros no permitidos, en zonas de veda o espacios protegidos, no cumplir las normas sobre esfuerzo pesquero, no respetar la distancia entre barcos, no llevar o manipular los dispositivos de control vía satélite, eliminación de pruebas, no cumplir la obligación de notificar transbordos o desembarques, no colaborar con las autoridades, desembarcar o pescar en lugares no autorizados, manipulación de la matrícula del barco o realizar pesca en una modalidad diferente a la autorizada

Entre las infracciones graves por no cumplir las obligaciones documentadas se podría destacar la alteración de los datos de las licencias, no llevar a bordo el diario de pesca o no cumplimentar correctamente el mismo, alterar datos sobre capturas o desembarques, no llevar a bordo la licencia o al no correcta identificación de las cajas de capturas.



Las infracciones graves relativas a las especies contemplan como graves, fundamentalmente las actividades de capturas y tenencia bordo de especies no autorizadas o sin cuota, así como el incumplimiento de la normativa sobre topes máximos permitidos.

Finalmente, en relación el uso de artes y aparejos, son infracciones graves el incumplimiento en materia de medidas técnicas de los mismos, la tenencia en el barco de artes ilegales o el empleo de dispositivos que reduzcan la selectividad de los mismos.

En relación con la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada se considerará una infracción grave cuando los barcos que operan en aguas exteriores no cumplan la normativa comunitaria sobre descargas en los puertos autorizados para su mayor control.

Finalmente, el anteproyecto contempla como infracciones muy graves, el ejercicio de la actividad de la pesca sin estar en el Censo de Flota, faenar en zonas de protección pesquera, obstruir la actividad de la pesca de otros barcos, lograr autorizaciones de pesca con datos falsos, desarrollar la actividad en aguas de soberanía española sin permisos por otros barcos comunitarios, tener, transbordar o desembarcar pescado sin justificar su origen, tener a bordo o utilizar explosivos, resistirse a la autoridad u obstruir su trabajo, desembarcar productos de la pesca de terceros países sin autorización previa o haber cometido en los últimos cinco años dos infracciones graves.

En materia de pesca ilegal, no declarada ni reglamentada, se considerarán infracciones muy graves el ejercicio de esa actividad, el apoyo de la misma o participando en su explotación con barcos incluidos en la lista de ese tipo de em-



Se endurecerán las sanciones para este tipo de actividades

barcaciones, participar en transbordos u otras operaciones de pesca, transporte o importaciones de ese tipo de capturas procedentes de la pesca ilegal, la alteración de datos sobre el comercio de ese tipo de productos, cambiar nombre o matrícula de los barcos, ocultar pruebas o cualquier otra actividad encaminada al desarrollo de las pesquerías ilegales.

En el capítulo de ordenación del sector de la pesca y de la comercialización de los productos pesqueros, serían infracciones graves no cumplir las condiciones mínimas de calidad o tallas, el transporte sin la documentación exigida, modificación de la potencia de los buques sin el permiso correspondiente, cambio de base de un barco sin permiso, no cumplir los descansos de pesca establecidos, venta de productos no autorizados, ejercer la actividad sin la titulación correspondiente, desembarque o descarga de pro-



ductos diferentes a las establecidas legalmente o identificación incorrecta de las cajas o embalajes. Se considerarán infracciones muy graves, la obtención de subvenciones, ayudas o autorizaciones con datos falsos, así como la resistencia o desobediencia a la autoridad competente

SANCIONES

El anteproyecto contempla una amplia tabla de sanciones que van desde los 60 euros en la parte más baja para una falta leve, hasta el techo de los 300.000 euros para las sanciones muy graves. Una falta leve puede ir de 60 a 600 euros. Una grave de 601 a 60.000 euros y una muy grave de 60.001 a 300.000 euros. A la hora de imponer una multa, las autoridades tendrán en cuenta algunas circunstancias como el beneficio que pensara obtener el infractor, el tamaño

Existirá una Reserva Nacional que se nutrirá de parte de las posibilidades de pesca cuando haya transferencias entre los barcos

de la embarcación y el posible resultado de su actividad, la naturaleza de la empresa, así como los daños que una actuación pudiera causar sobre los fondos y los ecosistemas marinos.

Las sanciones muy graves por la pesca ilegal podrían llegar a cinco veces más del valor de los productos de la pesca con un techo de los 300.000 euros. Si el infractor es reincidente, la sanción se podría multiplicar por ocho el valor de la pesca, siempre con ese techo de los 300.000 euros.

En las infracciones graves por la actividad de pesca marina en aguas exteriores, se podrían aplicar sanciones accesorias entre las que destacan la inhabilitación para ejercer la actividad de la pesca en un periodo de cinco años, la incautación de artes y otros aparejos, el decomiso de los productos y la suspensión, retirada o no renovación de la licencia durante un periodo no superior a los tres años. Si se trata de infracciones muy graves, las sanciones accesorias contemplan las mismas medidas que en el caso de las infracciones graves, salvo que se eleva hasta un techo de cinco años la retirada o no renovación de la autorización para la pesca en lugar de tres, junto a la imposibilidad de obtener préstamos o subvenciones y la incautación del barco. En materia de pesca ilegal se contempla igualmente el reintegro de las subvenciones o ayudas obtenidas en los últimos cinco años.

Las sanciones accesorias en materia de ordenación de la pesca y su comercialización pueden contemplar, en el caso de una falta grave, decomiso de los productos obtenidos ilegalmente, la suspensión retirada o no renovación de las autorización durante un periodo no superior a los cinco años o la inhabilitación para el desarrollo de las actividades pesqueras durante un periodo de cinco años. Si la falta es muy grave, además de las medidas anteriores, podrían conllevar la imposibilidad de obtener ayudas en un plazo máximo de cinco años.

Una vez dictada la resolución de una sanción se pone fin a la vía administrativa, aunque el infractor podrá solicitar la suspensión condicional de la misma siempre que concurren los siguientes supuestos: que no haya sido sancionado en los últimos cinco años y que la cuantía de la sanción no supere los 30.000 euros.

La función inspectora de las comunidades autónoma en materia de ordenación pesquera se inicia en el mismo momento del desembarque o descarga de las capturas. En materia de comercialización de los productos de la pesca, ese momento es después de la primera comercialización en las lonjas y desde su primera comercialización cuando no pasen por las mismas.

La competencia sancionadora en materia de pesca marítima en aguas exteriores compete a los delegados del gobierno para faltas leves, al director general de Recursos Pesqueros para in-

fracciones graves, al secretario general de Pesca Marítima para infracciones muy graves cuando la cuantía no exceda de los 150.000 euros y al Ministro de Medio Ambiente cuando supere esa cifra. En materia de ordenación del sector y de la comercialización de los productos pesqueros, la competencia sancionadora compete a las comunidades autónomas.

ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN

El anteproyecto de ley contempla la constitución del Consejo Nacional Pesquero como órgano de coordinación entre la Administración central y las comunidades autónomas. Este Consejo estará formado por el secretario general del Mar, los directores generales de la Secretaría General del Mar y un representante de cada una de las comunidades autónomas.

Igualmente habrá un Comité Consultivo como órgano de asesoramiento y consulta entre la Administración central y el sector donde estarán presentes las organizaciones más representativas del sector de la pesca junto con los representantes de la Administración general del Estado bajo la presidencia del Secretario General del Mar.

Igualmente se contempla la constitución de mecanismos de coordinación entre los Ministerios de Medio Ambiente, Fomento y Trabajo Inmigración para cuestiones como el Censo de la Flota Operativa, el listado de los buques y los afiliados a la Seguridad Social.

Finalmente, el anteproyecto contempla encomendar al gobierno la elaboración y aprobación de un Plan de Acción Nacional contra la pesca ilegal.

El anteproyecto prevé la existencia de un Registro de Profesionales del sector de la pesca en el Ministerio de Medio Ambiente donde deberán inscribirse todas las personas que estén en posesión de una titulación náutico pesquera.

REPRESENTATIVIDAD

Las Cofradías de Pescadores se siguen definiendo como "corporaciones de derecho público, sin ánimo de lucro, representativas de intereses económicos, que actúen como órganos de consulta y colaboración de las administraciones competentes en materia de pesca marítima y de ordenación del sector pesquero". Las mismas gozarán de personalidad jurídica plena y capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

Podrán ser miembros de las Cofradías los ar-



J. M. Salamanca

También irán a la Reserva Nacional las posibilidades de pesca perdidas por no ejercer la actividad durante dos años consecutivos

madores de buques de pesca y los trabajadores del sector extractivo.

Las funciones de las Cofradías se concretan en actuar como órganos de consulta con las administraciones públicas competentes y ejercer las funciones que les encomienden la Administración General del Estado y las Comunidades autónomas; prestar servicios a sus miembros y representar y defender sus intereses y administrar los recursos propios de su patrimonio.

A nivel estatal habrá una Federación Nacional de Cofradías donde se podrán integrar las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones. Los órganos de representación de las cofradías son la Junta General, el Cabildo y el Patrón Mayor, siendo elegidos todos los cargos entre los miembros de la cofradía por sufragio libre, igual y secreto. Los cargos elegidos para los órganos representativos tendrán una duración de cuatro años y pueden ser reelegidos por nuevos periodos de igual duración tantas veces como se regule en cada comunidad autónoma. Tanto la Junta General como el Cabildo, deberán estar compuestos por igual número de trabajadores que de armadores. El patrón mayor será elegido por la Junta General entre sus miembros y al mismo le compete la dirección de la cofradía.

Desde la perspectiva económica, el anteproyecto reconoce y regula las funciones de las organizaciones de productores, así como la representatividad en el sector de asociaciones de armadores, organizaciones sindicales y demás entidades asociativas a efectos de interlocución y colaboración. ■

VIDAL MATÉ

La pesca ilegal representa hasta el 20% del volumen total de capturas

Greenpeace/Gleizes



La Comisión **ESTRECHA EL CERCO** a la pesca ilegal y no declarada

La amenaza de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) es tan grave que está poniendo en peligro a la propia Política Pesquera Común (PPC) y a los esfuerzos de la Comunidad, a nivel internacional, para promover un mejor control de los océanos. El Reglamento 1005/2008 es el arma del que se dota la Comisión Europea para pasar a la ofensiva y hacer frente a este grave problema. El 1 de enero de 2010 entrará en vigor

Después de una amplia consulta sobre las medidas a adoptar contra las malas prácticas en la pesca, el 27 de octubre de 2007 la Comisión presentó una propuesta de Reglamento para afrontar esa grave situación que está amenazando la explotación de los recursos pesqueros. El 24 de junio de 2008 se logró el acuerdo entre los Estados miembros sobre dicho Reglamento para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

(INDNR), y el 29 de septiembre fue formalmente adoptado por el Consejo Europeo. La próxima fecha en el devenir del Reglamento (CE) 1005/2008 será 1 de enero de 2010, día en el que finalmente entrará en vigor.

Los prolegómenos de este Reglamento los hallamos en 2001, en el plan internacional concebido por el Comité de Pesca (COFI) de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) para “prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”. Para la aplicación de este Plan en el ámbito de la Unión Europea, la Comisión adoptó en 2002 uno de actuación comunitaria. Desde entonces, y aunque se lograra un aumento en el control de las actividades pesqueras, los resultados han dejado bastante que desear.

Por ello, la Comisión tiene depositadas mu-

chas esperanzas en que este nuevo Reglamento sí resulte efectivo y pueda frenar la salvaje explotación a la que están siendo sometidas las distintas pesquerías y que están afectando seriamente el equilibrio marino. Un freno que deberá coordinar actuaciones en mar y en tierra. Hasta el momento, como se señalaba anteriormente, no se ha logrado poner coto a una actividad que representa unos ingresos superiores a los 10.000 millones de euros al año y que representa entre un 15% y un 20% del volumen total de capturas (la FAO eleva esta cifra hasta el 30% en algunas pesquerías importantes).

POR MAR Y TIERRA

Pero no es sólo en el mar donde reside el problema, sino, y especialmente, en tierra. Y es que la Comunidad Europea, además de ser la tercera potencia a nivel mundial en materia de pesca, es también el mayor importador de productos pesqueros del mundo. En 2005 se estima que, como mínimo, la Comunidad importó derivados de la pesca INDNR por valor de 1.100 millones de euros. La alta demanda de productos procesados, unido a la falta de mecanismos de control que permiten que estas capturas ilegales se blanqueen con suma facilidad, convierten a la Comunidad en un mercado muy atractivo para estos operadores.

Para detener estas actuaciones, la Comunidad introduce un régimen de certificación de capturas para mejorar el "rastreo" de todos los productos pesqueros marinos importados, con independencia de los medios de transporte.

El Reglamento se aplicará a todas las actividades pesqueras y en todos los rincones, ya que todas ellas están relacionadas con la Comunidad a través del comercio.

En cuanto a las inspecciones de los buques pesqueros de terceros países en los Estados miembros, el Reglamento mejora el marco para el control portuario. Las operaciones de transbordo se someterán a mejores normas de control. Estas operaciones, entre barcos de terceros países y comunitarios, solamente se podrán realizar en puertos designados en Estados miembros. Se realizarán inspecciones en al menos el 5% de todos los desembarcos y transbordos por buques de terceros países cada año. Si se demuestra que el buque en cuestión se ha dedicado a actividades pesqueras INDNR no podrá descargar o transbordar la carga.

Para asegurar que no se pueda comerciar con productos reobtenidos de la pesca INDNR, los productos pesqueros que importe la Comunidad deberán ir acompañados de un certificado de captura. Los que se importen desde la Comunidad hacia terceros países estarán sometidos al mismo régimen de certificación. Cuando se sospeche que un barco lleva a cabo actividades

La pesca INDNR es una de las amenazas más graves para la explotación sostenible de los recursos pesqueros

INDNR se notificará al estado de abanderamiento, mediante una petición oficial, para que realice una investigación. Si el estado de abanderamiento no puede tomar las medidas oportunas tras la denuncia, la CE incluirá al barco en su lista negra.

Los países que no cooperen en la lucha contra la pesca ilegal no podrán negociar cualquier producto pesquero con la Comunidad, y se denunciará cualquier acuerdo pesquero bilateral.

El Reglamento prohíbe a todos los nacionales comunitarios participar, apoyar, directa o indirectamente, las actividades INDNR bajo cualquier bandera y establece sanciones en caso de violación de estas disposiciones. También se contempla que las sanciones deben de ser proporcionadas y disuasivas. Así, se establece que los Estados miembros de la UE tendrán que imponer una sanción máxima de por lo menos cinco veces el valor de los productos pesqueros involucrados en la in-

Greenpeace



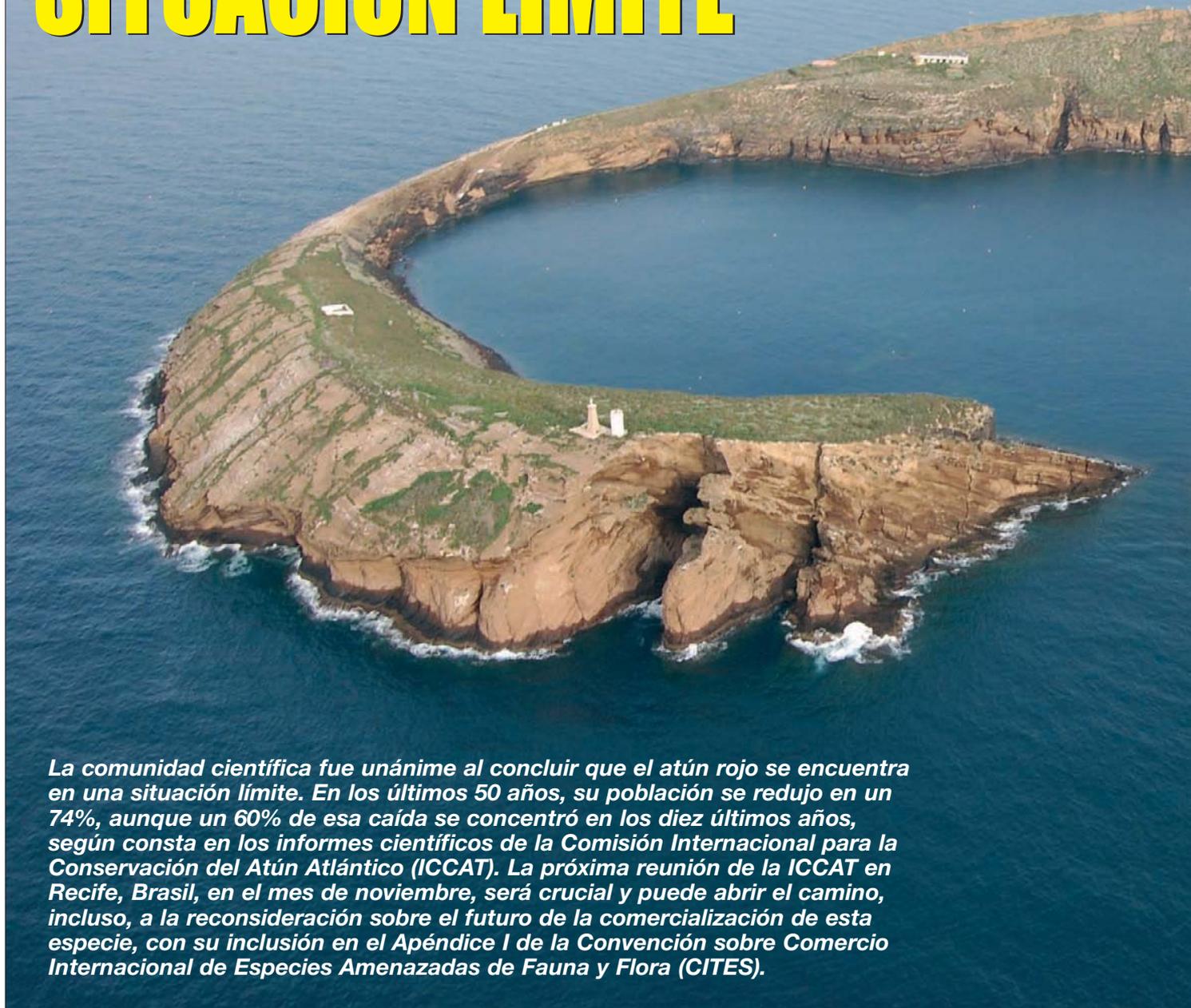
fracción grave, pudiendo llegar a ocho veces ese valor en el caso de que se repita la infracción en el plazo de cinco años.

Por último, destacar que el Reglamento intenta mejorar la cooperación entre los Estados miembros y terceros países en la lucha contra la pesca INDNR. Como puede observarse, la Comisión ha puesto mucho interés en que se realice un efectivo control en tierra, uno de los puntos débiles de algunos Estados miembros. Sin una buena actuación por parte de la inspección pesquera en los puertos difícilmente se lograrán cubrir los importantes objetivos perseguidos por este Reglamento, en el que la Comisión tiene depositadas sus esperanzas de poner coto a las malas prácticas pesqueras. El sustento de los pescadores, el medio ambiente y el comercio global están en juego. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Decisiva reunión de la ICCAT en Brasil

Atún rojo, SITUACIÓN LÍMITE



La comunidad científica fue unánime al concluir que el atún rojo se encuentra en una situación límite. En los últimos 50 años, su población se redujo en un 74%, aunque un 60% de esa caída se concentró en los diez últimos años, según consta en los informes científicos de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). La próxima reunión de la ICCAT en Recife, Brasil, en el mes de noviembre, será crucial y puede abrir el camino, incluso, a la reconsideración sobre el futuro de la comercialización de esta especie, con su inclusión en el Apéndice I de la Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora (CITES).

Fracaso tras fracaso. Esta es la única interpretación posible a las medidas que se han venido adoptando desde la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), a tenor de la situación de deterioro continuo sufrido por el stock de atún rojo en los últimos años. Tampoco es de extrañar la actual situación, cuando en la ICCAT siempre se acordaron totales admi-

sibles de capturas muy por encima de lo que solicitaban los expertos de su Comité Científico, y ello a pesar de que alguno de sus informes llegaban a calificar de “desgracia internacional” a esta pesquería, destacaba la poca fiabilidad de los datos de capturas (algo que reconoce la propia organización) y pedía el cierre del caladero hasta que se pusiera control a la misma.

Columbretes Una de las zonas de cría de atún rojo en el Mediterráneo occidental. José Manuel Martín de la Sierra Hernández.



“ La pesca artesanal pagará, una vez más, la voracidad de los buques factoría y las capturas pirata de atún rojo,

denuncia Raúl García, experto en pesca de WWF ”

En 2007, por ejemplo, los científicos recomendaban unas capturas no superiores a las 15.000 toneladas, mientras que los gobiernos aprobaban 30.000 toneladas que, sumadas a las obtenidas por las flotas piratas, se elevaron hasta las 60.000 toneladas. Por más que los científicos, los propios de la ICCAT, alertaban de que se estaba pescando 3 veces más de lo que podía resistir el *stock*, el TAC nunca tuvo en

cuenta estos avisos (ya en 2000, el Comité Científico alertó de que las capturas en el Mediterráneo eran un 2,5 mayor que el nivel compatible con una reproducción adecuada).

El Plan del atún rojo que entró en vigor en 2007 se convirtió en un nuevo fracaso más que sumar a las decisiones poco congruentes entre capturas y situación del *stock*. En la reunión de la ICCAT de noviembre de 2008 se acuerda establecer un TAC de 22.000 toneladas, lo que ratifica que ese acuerdo “es un fracaso absoluto de la ICCAT -con la UE a la cabeza- que viene a demostrar que no están preparados para recuperar un recurso que está al borde del colapso”, denuncian Greenpeace y WWF. Este camino no es otro, aseguran, que el de la desaparición del *stock* y el de bancarota económica del sector.

Por otra parte, el Plan trataba de poner freno a dos de los principales factores que han llevado a la grave situación por la que atraviesa el *stock* de atún rojo, según los científicos, y que son la sobrecapacidad de la flota y el insuficiente control. A tenor de los resultados, a día de hoy, y pese a algunas medidas adoptadas, está claro que no se ha frenado este deterioro.

Según las previsiones del Plan, en 2011 se evaluarán las medidas en curso y la adopción de un TAC de 18.500 toneladas. Es decir, más de 3.500 toneladas por encima de lo aconsejado cinco años atrás por los científicos (sin tener en cuenta las capturas ilegales y las “legales” no declaradas). Sobre el papel de la ICCAT, se pronunció el propio comisario de la Unión Europea, Joe Borg, al señalar sobre la próxima reu-



nión de noviembre que *ahora más que nunca la ICCAT debe asumir sus responsabilidades*.

ESPAÑA, A LA ESPERA

Ante la situación descrita, y con la propuesta de Mónaco para llevar el atún rojo a la Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora (CITES), los ministros de Pesca de la UE votaron cuál sería la postura comunitaria. De los 27 votos, sólo 6 fueron contrarios a que se incluyera esta especie en CITES, los pertenecientes a los países del Mediterráneo, incluida España. Suficientes votos, sin embargo, para bloquear la propuesta, a la que es favorable la Comisión Europea, que “considera que el atún rojo cumple los requisitos para estar en el Apéndice I”, con lo que quedaría prohibido su comercio.

Raúl García, de WWF, señaló a MAR que *una vez más han prevalecido los intereses de la pesca industrial en el Mediterráneo. Este rechazo no es significativo* -añade el experto en pesca de esta organización-, *ya que próximamente deberá pronunciarse al respecto el Consejo de Ministros de Medio Ambiente de la UE, donde están las autoridades científicas de CITES, que en su mayoría dieron su apoyo a Mónaco*.

España, a través del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, mantiene su apoyo a la línea de trabajo de la ICCAT, “siempre que se garantice la explotación sostenible y duradera de la pesquería del atún rojo”. Se esperará a los resultados científicos que se presentarán en la reunión de Recife, Brasil, y después adoptarán una decisión.

Ante esta posición del Gobierno español, Raúl Romeva, eurodiputado de ICV-Verds y ponente de un informe parlamentario sobre el atún rojo y el control de la pesca ilegal, señaló que “estamos en tiempo de descuento, porque las evidencias científicas hace años que indican que la especie camina hacia la desaparición”,

“

El sur de Baleares es un punto caliente de productividad y biodiversidad del Mediterráneo, por lo que debería declararse como santuario de túnidos (Celia Ojeda, Greenpeace)

”

por lo que “pedir más informes científicos es absurdo”.

Llegados a este punto, en que el deterioro del caladero no ha hecho más que incrementarse, parece haber unanimidad con lo declarado por el comisario Borg sobre la responsabilidad que debe de asumir la ICCAT y adoptar unas medidas acordes con la gravedad de la situación. Organizaciones ecologistas, entre otros, ya han denunciado las fuertes presiones de la diplomacia japonesa y de la industria pesquera para evitar estas medidas. Medidas que se vienen demorando desde hace años, con lo que no cabe rasgarse las vestiduras ante la amenaza de las decisiones que se puedan adoptar en CITES, como señalan algunas fuentes consultadas.

JUSTOS POR PECADORES

Al final, como indica a MAR el responsable de WWF, “pagarán justos por pecadores”. La pesca artesanal pagará, una vez más, la voracidad de los buques factoría y las capturas pirata de atún rojo. *La pesca artesanal en Cádiz es sostenible y controlada, pero si el atún entra en el CITES no hay excepciones*. Las almadrabas dan empleo, de forma directa e indirecta, a unas 3.000 personas. El 90% de su producción se



exporta, así que de darse ese paso, tendrían firmada media sentencia de muerte. Cepesca, por su parte, señala que la industria pesquera podría perder unos 2.300 empleos. No cabe duda de que cerrar el caladero o prohibir la comercialización del atún rojo ocasionará un grave problema social.

De momento, y por lo que pueda pasar, se sigue extrayendo todo lo que se pueda. Como denuncia Raúl García, países como Turquía, Argelia, Italia, Croacia... siguen capturando atún rojo de forma masiva. *Se desconocen las capturas de 2009, pero es muy probable que se haya doblado la cuota pactada.* Los informes científicos no dejan lugar a dudas. Este año se han incrementado las capturas de juveniles. La media de capturas ha pasado de ejemplares de 180 kilogramos a menos de cien. *Esa reducción de peso de la población adulta es la que marcaría la alerta. Tenemos claro que el caladero se está colapsando.*

Los próximos meses serán decisivos. Por un lado, la reunión de la ICCAT que se celebrará en la ciudad brasileña de Recife. El atún rojo también tendrá una importante cita en la reunión de ministros de Medio Ambiente de la UE, que volverán a considerar la propuesta de enviar a esta especie a CITES. Y, finalmente, la conferencia de las partes de la CITES, que tendrá lugar el mes de marzo de 2010 en Doha, Qatar, donde los 175 Estados miembros votarán la propuesta de prohibir el comercio internacional de atún rojo.

Para muchos, la decisión está tomada y sólo cabe preguntarse si irá incluida en el Apéndice I o II. Es decir, si se prohibirá su comercio totalmente o se realizará con importantes restricciones. En este sentido, reseñar hechos como que la Comisión Europea es favorable a su remisión a CITES, o el pronunciamiento de Stavros Dimas, comisario europeo de Medio Ambiente que lamentó en un comunicado que algunos países no apoyaran el proyecto para vetar internacionalmente el comercio de atún rojo. Por su parte, la directora general de la Comisión Europea de Medio Ambiente recomendó, el pasado mes de agosto, que "desde el punto de vista científico y técnico, los criterios para incluir el atún rojo en CITES parecen cumplirse". No hay duda de que existe un vínculo entre el comercio internacional y la sobreexplotación de especies.

Como nos comenta Raúl García, lo que está claro es que *o esto se toma en serio o la pesca del atún desaparecerá; no porque no haya atunes, sino porque habrá tan pocos que no merecerá la pena capturarlos. Las administraciones han fallado en la gestión y deben hacerse responsables de la situación creada y apoyar a los que han cumplido.* ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Esteban Medina

Baleares, santuario para el atún

Es una petición generalizada, por parte de las organizaciones ecologistas, el de que se protejan las zonas de concentración y puesta del atún rojo. La última de estas ocasiones ha sido a través de la presentación de un estudio presentado por Greenpeace en la reunión del Convenio por la Diversidad Biológica, el pasado 29 de septiembre en Ottawa, Canadá. Dicho estudio presenta una serie de evidencias que avalan la importancia de la protección de seis áreas marinas que comprenden el sur de Baleares, el canal de Sicilia y otras cuatro zonas situadas en el Pacífico central y oeste.

Por lo que respecta a Baleares, el estudio evidencia la riqueza de las aguas del sur de Baleares como para ser declaradas como un santuario, espe-

cialmente por ser el lugar de desove de diferentes túnidos. Estas aguas destacan, asimismo, por sus praderas de maërl, corales de profundidad, cachalotes, rorcuales comunes, delfines mulares, tortugas bobas y especies de aves protegidas, como la pardela balear, además de reproducirse en ellas el atún rojo, el atún blanco, la melva, la llamputa y el pez espada.

Celia Ojeda, responsable de océanos de Greenpeace, señala a esta zona de las aguas baleares como "punto caliente de productividad y biodiversidad del Mediterráneo, por lo que deberían de declararse de manera inmediata como santuario de túnidos para proteger esta zona de desove y favorecer así la recuperación de los stock.

R.G.

Nuevo instrumento legal marítimo que regula el **TRANSPORTE INTER MODAL**

Tras largos años de discusiones y negociaciones, un gran número de Estados marítimos, representantes del sector del transporte y académicos han acordado poner en marcha el Convenio Internacional para regular los Contratos para el Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente por Mar (reglas de Rotterdam), que pretende adecuar la legislación existente a la nueva realidad del sector. Hasta el momento, 15 Estados, de los 20 que se precisan para su ratificación, han manifestado su intención de firmar el Convenio, considerado el último intento para alcanzar un acuerdo internacional de estas características.





El carácter internacional del transporte marítimo sigue precisando la adopción de medidas a nivel global, que permitan la uniformidad normativa y, por tanto, una mayor seguridad jurídica en este modo de transporte. Después de seis años de discusiones, la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Comercio (UNCITRAL) ha acordado poner en marcha del “Convenio de las Naciones Unidas sobre Contratos para el Transporte Internacional de Mercancías Totalmente o Parcialmente por el Mar”, comúnmente conocido por Reglas de Róterdam, cuya firma protocolaria tuvo lugar el 23 de septiembre en la citada ciudad holandesa.

A los apoyos que han recibido las Reglas - hasta ahora 15 Estados han firmado y manifestado su interés por ratificarlas, entre ellos España, - hay que sumar los de las principales asociaciones de navieros del mundo como: Internacional Chamber of Shipping (ICS), European Community Shipowners’Associations (ECSA) y BIMCO (The Baltic and International Maritime Council), que incluso han hecho un llamamiento a los Estados que todavía no han firmado, para que lo hagan lo antes posible.

El desarrollo del transporte y de los servicios marítimos, la aparición del comercio electrónico y de los servicios integrales “puerta a puerta” ha generado desfases a las que la legislación vigente no daba respuesta. Por tanto, el acuerdo alcanzado en Rotterdam lo que hace es in-

troducir nuevas soluciones al transporte intermodal y establece, entre otras cuestiones y con ciertas excepciones, que el porteador sea el que se responsabilice de todo el proceso, es decir, desde el momento que recibe la mercancía hasta que ésta es entregada finalmente al receptor o destinatario de la misma.

Aunque el Convenio regula un régimen de responsabilidad en el que se contempla la posi-

En las reglas de Róterdam se suprime la excepción de responsabilidad en el caso de negligencia de la tripulación y se extiende la obligación de asegurar la navegabilidad del buque durante todo el viaje

bilidad de varios modos de transporte en el desplazamiento de una determinada mercancía, la redacción del acuerdo se describe como un instrumento marítimo por varias cuestiones. La primera de ellas, porque para que sea de aplicación, el contrato debe incluir siempre una fase marítima de transporte internacional y, la segunda, porque emplea los preceptos del transporte marítimo a la hora de determinar las responsabilidades, en aquellos casos en los que no sea

posible determinar cuando se produjo el daño (*daño oculto*). Por el contrario, sí es posible identificar en qué momento se ha producido el deterioro o extravío de la mercancía, el Convenio contempla que la responsabilidad sea asumida por el modo de transporte en el que estas



circunstancias han tenido lugar y, por tanto, se le aplicará, en cada caso, el instrumento legal de responsabilidad que corresponda.

NOVEDADES RESPECTO A “LA HAYA-VISBY” (RHV)

La entrada en vigor de las Reglas de Rotterdam supondrá respecto a la legislación vigente (reglas de La Haya, reglas de La Haya-Visby (RHV) y Hamburgo) una serie de modificaciones. Entre ellas, cabe destacar el cambio en cuanto al ámbito de aplicación funcional y geográfico de la norma. Esto quiere decir que las nuevas reglas se aplicarán cuando el transporte tenga lugar con origen o destino en un Estado parte. Es decir, que a diferencia de lo que ocurría hasta ahora, se regula tanto el contrato de exportación como el de importación.

Las Reglas de Rotterdam serán de aplicación a todos los documentos de transporte regular y no sólo a los conocimientos de embarque y, adicionalmente, a los documentos emitidos al amparo de una póliza de fletamento cuando ésta sea negociada para un destinatario o se encuentre en poder de un destinatario de buena fe y sobre la base de la confianza.

Resulta especialmente innovadora la posibilidad de las partes de acordar hasta donde va la responsabilidad del porteador, es decir, si esta abarca sólo cuando la carga está a bordo o se

En los casos en los que no sea posible determinar en qué fase del transporte se produjo el daño (daño oculto) se aplicaran los preceptos de la fase marítima

extiende hasta que es entregada al destinatario (“puerta a puerta”).

Otra novedad del Convenio es que, a partir de su entrada en vigor, los efectos legales de los documentos en formato electrónico tendrán la misma validez que los documentos en papel, lo que facilitará el desarrollo del comercio electrónico de estas operaciones.

RESPONSABILIDADES DE LOS PORTEADORES

El nuevo Convenio incrementa claramente las responsabilidades de los porteadores respecto a las normas vigentes. Así, en las Reglas de Rotterdam se suprime la excepción por negligencia de la tripulación en la navegación y se extiende la obligación de asegurar la navegabilidad del buque durante todo el viaje. Esto supone que, el porteador, será responsable de la mercancía antes, al comienzo y durante el viaje, por lo que deberá manejar con sumo cuidado la mercancía y obrar con la debida seguridad en todo lo que se refiere a los elementos o partes del barco donde se va a ubicar esta. No obstante, en el texto firmado, se mantiene una lista de excepciones a lo expuesto anteriormente, entre ellas hay que destacar: el “incendio a bordo”; “terrorismo” y “medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente”, que atenuarían la responsabilidad del porteador.

A diferencia de lo que ocurría con las reglas RHV, en Rotterdam se regula también el transporte de mercancías sobre cubierta en tres supuestos: cuando así lo exija una norma aplica-

ble; cuando haya sido acordado a través de un contrato, por costumbre o por la práctica del tráfico y, por último, cuando la mercancía se vaya a acarrear en contenedores o vehículos adecuados para este tipo de transporte. En cuanto a las responsabilidades que se deducen de estos supuestos de transporte sobre cubierta, siempre que esta circunstancia se haya recogido en el contrato, se realice por costumbre o por exigencia legal, el porteador estará exento de las contingencias derivadas de los riesgos especiales que se derivan de llevar la carga en cubierta.

Otro cambio respecto a las reglas RHV que clarifica la situación, en caso de que el transporte sea multimodal, es la introducción en el texto del concepto de “*parte ejecutante marítima*”, es decir, que identifica una parte distinta del porteador contractual como ejecutor de una parte de la fase marítima o que realiza servicios auxiliares en esta fase. Estos serían los operadores de la línea regular y los estibadores, a los que reconoce unas responsabilidades y defensas independientemente de que el porteador incluya o no una “cláusula Himalaya” en el documento de transporte (hasta el momento, la posición de estas partes sólo podía defenderse mediante las cláusulas, que además estaban abiertas, en caso de duda, a la interpretación de los tribunales locales).

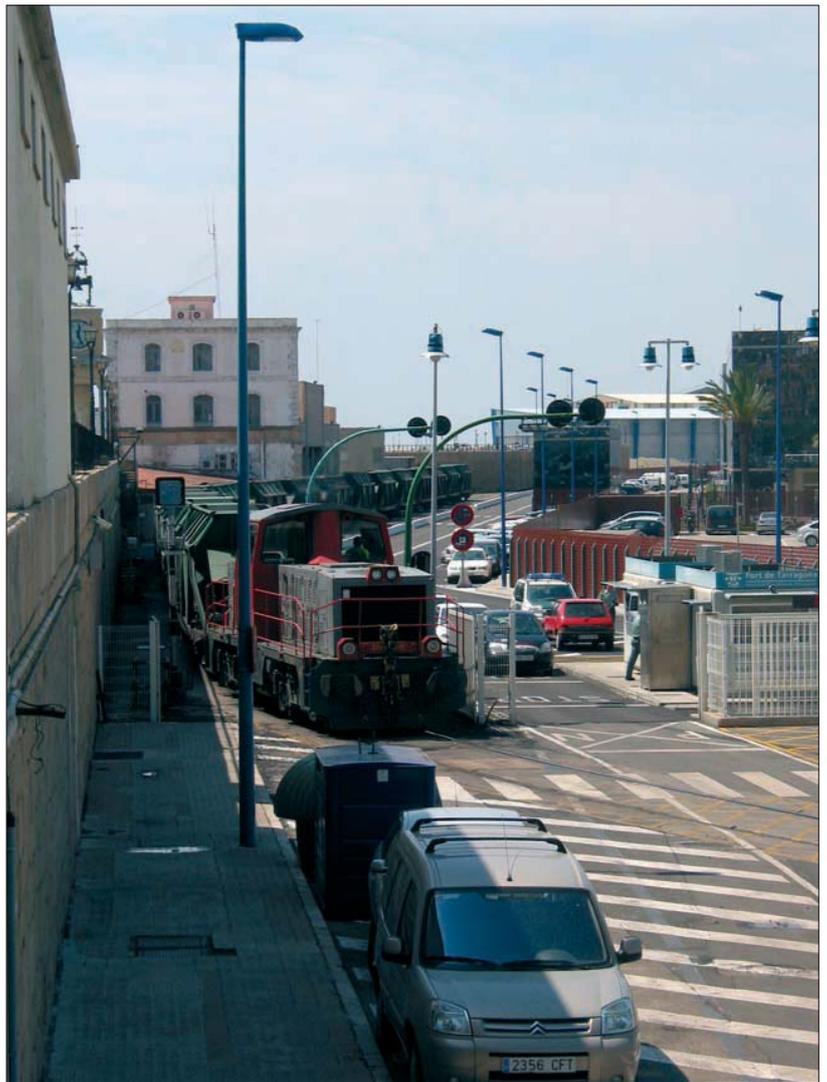
En lo referido a la entrega de mercancías, las Reglas de Rotterdam contemplan la posibilidad, en determinadas ocasiones, de que el porteador deposite la carga sin necesidad de presentar el documento negociable de transporte, protegiendo los intereses de las partes involucradas.

PORTEADOR-CARGADOR

Frente a la escasa atención que se presta en las reglas RHV a las responsabilidades del cargador, al que se refiere genéricamente en lo relativo a los conocimientos de embarque o documentos de títulos similares, el nuevo Convenio distingue entre las obligaciones del porteador y del cargador. A este último, le atribuye la responsabilidad de entregar las mercancías en condiciones que resistan el transporte, carga, manipulación, etc y la obligación de suministrar al porteador toda la información, instrucciones y documentos relativos a la carga. En este sentido, se establece claramente los datos que deberán mencionarse en el documento de transporte.

No obstante, en caso de existir duda sobre el motivo por el que se ha producido el daño o pérdida, será el porteador el que tendrá que demostrar que ésta se produjo por incumplimiento del cargador y no por la suya, ya que sino, se le imputará a él.

Las reglas de Rotterdam mantienen el sistema de responsabilidad por peso o bulto aun-



que, en las nuevas normas, el límite aplicable pasa de 666.67 DEG/bulto y 2 DEG/Kg a 875 DEG/bulto y 3 DEG/Kg (DEG: Los derechos especiales de giro (DEG) son “monedas sintéticas” utilizadas para transacciones comerciales por el Fondo Monetario Internacional y otras organizaciones internacionales). En caso de daños y perjuicios por retraso, el límite es de 2,5 veces el flete, hasta el límite general. La responsabilidad se extiende a todas las reclamaciones por incumplimiento del porteador, excepto en los casos que describen las reglas para el transporte en cubierta.

Con todo ello, se puede concluir que aunque el nuevo convenio incrementa el coste de las reclamaciones a las que tiene que hacer frente el porteador supone, en opinión de los navieros, una mejora considerable respecto a los preceptos RHV y la forma de evitar que se pongan en marcha iniciativas regionales en jurisdicciones como la de Estados Unidos y la Unión Europea que podrían conducir a una notable inseguridad jurídica. ■

A. MUNGUÍA (TEXTO Y FOTOS)

Los ministros de Fomento acuerdan la creación de la Comisión Intergubernamental que pondrá en marcha el proyecto



Arrancan las “AUTOPISTAS DEL MAR” entre España e Italia

España e Italia han dado un paso más para materializar el proyecto de “Autopistas del Mar” con el que se potenciará, a través de ayudas estatales, las líneas marítimas entre ambos estados. Un ambicioso proyecto que, como el que está a punto de comenzar entre España y Francia, pretende promocionar el transporte marítimo de corta distancia en Europa como alternativa a la carretera y que, en el caso mediterráneo, tiene una especial relevancia ya que Italia es el país europeo con mayor tráfico portuario con España.

El ministro de Fomento español, José Blanco y su homólogo italiano, Altero Matteoli, acordaron el pasado septiembre, en el marco de la XVI Cumbre entre los dos países, la creación de una Comisión Intergubernamental que será la encargada de materializar la iniciativa conocida popularmente como “Autopistas del Mar”. Con este término se alude a una oferta de transporte marítimo que facilita la transferencia de cantidades importantes de mercancías de la carretera al mar y que, por tanto, está ideada con el objetivo de descongestionar los grandes ejes de carretera y contribuir así a reducir las emisiones de CO2.

El grupo de trabajo, que se formará como consecuencia del acuerdo, será el encargado de elaborar el proyecto, donde estarán recogidos los compromisos financieros que tendrán que asumir ambos Estados. Igualmente, el texto incorporará las posibles formas de gestionar, en su fase operacional, la línea o líneas que se vayan a poner en

En el conjunto de relaciones comerciales por vía marítima que tiene España, Italia ocupa el primer lugar con un volumen de 20,5 millones de toneladas anuales en ambos sentidos

marcha así como todo lo relacionado con el seguimiento de las mismas.

Paralelamente, la Comisión fijará las bases del concurso que regirá la selección de ofertas que presenten las compañías navieras y propondrá nuevos instrumentos, tanto tecnológicos como normativos, que contribuyan al éxito de la iniciativa. Está previsto que el grupo de trabajo determine el tipo de incentivos al transporte por carretera que se deberán poner en marcha para lograr el objetivo del proyecto. Entre otras opciones se estudiará la posibilidad de aplicar en España una ayuda estatal dirigida a los transportistas que permita ser combinada con el actual sistema de ayudas italiano denominado eco-bono, y el desarrollo de campañas de promoción del servicio que motive a los transportistas a utilizarlo.

Las empresas participantes en el concurso serán las que indiquen las rutas que seguirán las “autopistas” y entre qué puertos españoles e italianos operarán, por lo que, hasta que no esté resuelto el concurso, no se conocerán los puertos y los trayectos que realizarán las compañías.

Para la puesta en marcha definitiva de estas líneas subvencionadas será preciso que, una vez seleccionadas una o varias ofertas, los Estados formalicen un acuerdo internacional que deberá contar, por una parte, con el visto bueno de las autoridades competentes designadas por ambos Estados y, por otra, con el refrendo de la Comisión Europea. No hay que olvidar que el concepto de “Autopistas del Mar” fue incorporado como actuación prioritaria de la Comisión Europea en la

última revisión de la Red Transeuropea de Transporte y en otras iniciativas como el programa Marco Polo II y el programa MEDA, centrado en el mar Mediterráneo.

CONDICIONES PARA LAS EMPRESAS ADJUDICATARIAS

En el anterior proceso, el ideado para la cornisa atlántica, las bases del concurso se establecían en torno a una serie de compromisos que debían de asumir las navieras a cambio de la subvención que conceden los Estados. Entre ellos, se encontraba la exigencia de presentar garantías financieras de la operación, características de los buques a emplear, régimen en que estos se iban a explotar, frecuencias, etc. Aunque necesariamente las condiciones de este nuevo concurso no tengan porque ser las mismas, lo que si parece claro es que el concurso hispano-francés servirá como base para la elaboración del concurso mediterráneo. No obstante, sería deseable que la puesta en marcha de estas rutas conlleve una tramitación administrativa más sencilla, ya que parece que esta circunstancia está retrasando considerablemente, en opinión de los representantes de las empresas navieras, el inicio de su funcionamiento.

TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE ESPAÑA E ITALIA

Del conjunto de relaciones comerciales por vía marítima con que cuenta España, la que tiene con Italia ocupa el primer lugar con un volumen de 20,5 millones de toneladas anuales en ambos sentidos. De ellas, más del 25% proceden de la carretera y se atienden a través de un conjunto de líneas marítimas regulares, el resto, principalmente dedicado al transporte de graneles líquidos y sólidos, se realiza por vía marítima.

La particularidad del transporte marítimo de corta distancia que da cobertura al tráfico por carretera con Italia está en que éste lo explota la iniciativa privada, aunque con ayudas de la Unión Europea, y está concebido como complemento y



En este momento, el transporte marítimo con Italia está concebido más como complemento a la carretera que como una alternativa

no como una alternativa a la carretera. Por tanto, estas navieras tienen como clientes a los transportistas y no a los importadores o exportadores.

Desde 2001, la tendencia de este tipo de transporte mar-tierra se ha decantado por el protagonismo del transporte no acompañado -se introduce sólo el remolque en el buque sin el chofer-, superando los embarques del camión completo. Concretamente, el año pasado se movieron por vía marítima entre España e Italia unos 100.000 camiones

completos y 200.000 remolques y semirremolques.

Esta ruta mediterránea está más desarrollada que la atlántica y, por tanto, algunas de las compañías que operan actualmente entre ambos países estarán probablemente entre las candidatas a desarrollar el proyecto de "Autopistas del mar" hispano italianas. En este sentido, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha manifestado en varias ocasiones que, dado que en el arco mediterráneo ya existen muchos servicios de Short Sea Shipping "será necesario evitar que la intervención de los Gobiernos pueda distorsionar la competencia entre los actuales operadores". ■

A. MUNGUÍA

FOTOS CEDIDAS POR LA NAVIERA SUARDIAZ

Tabla 1. Servicios en el Mediterráneo Occidental 2007/2008

Puerto Origen	Puerto Destino	Tipo Servicio	Tiempo (horas)	Precio semi-remolque cargado ()
Barcelona	Génova	ro-pax	18	800
Barcelona	Civitavecchia	ro-pax	18	600
Barcelona	Livorno	ro-pax	19	600
Valencia	Salerno	ro-ro	18	640
Valencia	Livorno	ro-ro	22	700
Tarragona	Salerno	ro-ro	24	875
Tarragona	Livorno	ro-ro	24	600

FUENTE: GNV, Grimaldi Napoli, Suardiaz

Tabla 2. Servicios en el Mediterráneo Occidental 2007/2008

Puerto Origen	Puerto Destino	Capacidad buque tipo Total carga (m. lineales)	Capacidad buque tipo Veh. pesados (m. lineales)	Velocidad buque tipo (nudos)	Buques(*)
Barcelona	Génova	2.000/3.000	1.700/2.800	22/32	Fantastic, Ocean Trailer, Majestic / Coraggio (*)
Barcelona	Civitavecchia	2.000/3.000	1.700/2.800	30/30	Eurostar Roma, Eurostar Barcelona / Cruise (*)
Barcelona	Livorno	2.500	2.230	30	Florenzia
Valencia	Salerno	2.700	2.300	20	Eurocargo Napoli, Euroferry Malta
Valencia	Livorno	1.300	1.000	18	Malta Exprés, Salerno Exprés
Tarragona	Salerno	3.500	1.500	20	L' Audace
Tarragona	Livorno	3.500	1.000	20	Suar Vigo

(*) Los buques tipo Coraggio y Cruise, con capacidades de más de 3.000 m.l. y velocidades de más de 30 nudos, representan las nuevas generaciones de estos buques y sustituyen a los anteriores. FUENTE: GNV, Grimaldi Napoli, Suardiaz

Almería, el único puerto que registra incrementos

CAE EL NÚMERO DE USUARIOS en la Operación Paso del Estrecho de este año



La experiencia sigue siendo un grado y, al igual que en años anteriores, la Operación Paso del Estrecho se ha desarrollado con total normalidad. Cerca de 2,5 millones de pasajeros y de 650.000 vehículos han utilizado los puertos españoles para cruzar el Estrecho este verano, una cifra algo menor que el año pasado y, también inferior a las previsiones realizadas. Esta coyuntura no parece que vaya a significar un ahorro en los esfuerzos, tanto materiales como efectivos, que se ponen en marcha cada año para atender el movimiento masivo de personas y vehículos desde las dos orillas mediterráneas.



Igual que viene sucediendo en los últimos años, la Operación Paso del Estrecho se ha desarrollado con total normalidad aunque, como ya se pronosticaba, este año ha estado afectada por la coyuntura económica, por lo que ha dejado descensos, tanto en el número de viajeros como de vehículos transportados. Concretamente, este verano, los pasajeros disminuyeron un 7,8%, y el número de vehículos

un 8,7%, casi el doble del descenso experimentado el año pasado, que cayó un 4,3%. En total, del 15 de junio al 15 de septiembre, han cruzado el Estrecho 2.467.940 pasajeros y 646.648 vehículos, en las 8.873 rotaciones que han realizado los barcos habilitados para la Operación de este año.

Además de la coyuntura económica, la celebración del Ramadan han dado al dispositivo unas características peculiares, sin que esto haya repercutido en su eficacia que, según Protección Civil -institución encargada de la coordinación de la Operación-, se ha desarrollado sin incidentes significativos, con una coordinación eficaz de las medidas de seguridad y con absoluta fluidez en el tráfico marítimo.

En la fase de salida, los días de mayor afluencia se adelantaron al 11, 12 y 13 de julio, a diferencia de otros años cuyos "días punta" eran los últimos de julio y los primeros de agosto

Según las mismas fuentes, los embarques se han producido sin demoras, incluso en los considerados días "punta". Así, en la fase de salida, las jornadas del 11, 12 y 13 de julio han sido los de mayor afluencia de viajeros, a diferencia de otros años que solían concentrarse en los últimos días de julio y los primeros de agosto.

La Operación salida, que se desarrolla del 15 de junio al 15 de agosto, es la que más impacto tiene en los puertos españoles que participan en el Plan Especial, como son: Algeciras y Tarifa (Cádiz), Almería, Alicante y Málaga, que han movido en total 1.332.556

pasajeros y 355.330 vehículos, cerca de un 4% menos que el año pasado. Como sucede tradicionalmente la mayoría de ellos, un 65%, lo hicieron desde los puertos gaditanos aunque estas dársenas también han registrado descensos superiores al 3%, respecto a 2008.

No ha sucedido lo mismo en el puerto de Almería que, con un embarque de 342.152 pasajeros, ha crecido un 0,9%, respecto a 2008, mientras que el número de vehículos transportados se ha mantenido estable en torno a los 80.000. En la campaña de este año hay que destacar también la puesta en marcha de una nueva línea para unir el Puerto de Almería con Orán (Argelia), explotada por la naviera Trasmediterránea.

En el otro extremo se encuentra el puerto de Alicante, que es el que mayor descenso ha registrado, con una caída del 32,3% en el número de pasajeros embarcados y de un 30,3% en el de vehículos.



Desde Málaga, los descensos han sido moderados con 47.036 pasajeros embarcados y 6.896 vehículos y pérdidas de un 2,3% y un 8,3% viajeros y vehículos, respecto a 2008.

VUELTA AL TRABAJO

La Fase de retorno, prevista entre el 15 de julio y el 15 de septiembre, estuvo condicionada, en cierta forma, por la ya comentada celebración del mes de ayuno musulmán -del 20 de agosto al 20 de septiembre-, por lo que muchos ciudadanos magrebies decidieron retrasar o adelantar sus desplazamientos, aunque esto, en contra de lo que han publicado algunos medios, no ha supuesto alteraciones en el dispositivo.

No obstante, dentro de las fechas señaladas, cruzaron el Estrecho en dirección a la península 291.318 vehículos, un 14% menos que en 2008, y 1.135.374 pasajeros, lo que supone un descenso del 12%, respecto al año pasado.

Los puertos de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla tuvieron una afluencia desigual. Mientras que, desde la primera, se desplazaron 278.192 pasajeros y 67.176 vehículos, el puerto de Melilla movió una tercera parte, con 88.091 pasajeros y 15.850 vehículos. Cabe destacar que, la afluencia de vehículos cayó este año en ambas dársenas. Concretamente, un 23% en Ceuta y un 13% en Melilla pese a que la línea Ceuta-Algeciras sea la segunda vía de retorno de los magrebies, con un 23% del total de viajeros y vehículos desplazados, por

Una novedad de la campaña de este año fue la puesta en marcha de una línea entre el Puerto de Almería y el argelino de Orán, que ha explotado la empresa Trasmediterránea

detrás de la ruta que une Tánger con Algeciras, por la que se desplaza el 29% del tráfico de estas fechas.

Las dársenas del sur de África -tanto argelinas como marroquíes- que participaron en el Operativo corrieron una suerte parecida a las españolas, registrando descensos en todas ellas. Una excepción es el puerto de Ghazaouet (Argelia), desde el que cruzaron 4.000 pasajeros y cerca de 1.000 vehículos más que en 2008.

A pesar de los descensos generalizados, los puertos africanos que mayor tráfico han tenido durante la campaña son los marroquíes de Tánger y Nador, con 464.889 y 208.741 pasajeros desplazados, respectivamente.

FLUIDEZ EN LOS EMBARQUES

Si en algo ha destacado el Operativo de este año ha sido en la gran fluidez y escalonamiento de las partidas con que ha tenido lugar. El Plan de flota que puso en marcha la Dirección General de la Marina Mercante, partiendo de la información que le suministraron las navieras, ha contribuido en gran manera a facilitar que los embarques se hayan producido casi de forma automática. Concretamente, las 35 embarcaciones que componían el Plan resultaron suficientes a la hora de atender la afluencia de público, incluso en aquellos días en los que no estaba previsto recibir tantos usuarios. Por tanto, aunque la oferta naviera, según fuentes consultadas por esta revista, ha podido ser superior a la demanda, no parece que esto vaya a condi-



cionar una futura reducción de los medios, ya que el objetivo del Operativo es seguir garantizando la atención de los usuarios sin demoras.

La eventual posibilidad de intercambiar billetes entre navieras con que cuenta el Puerto de Algeciras -el más transitado de todos los que forman el Operativo- ha sido también fundamental para conseguir la fluidez pretendida en el embarque y para evitar que se colapsen las inmediaciones al Puerto. Una iniciativa que, algunos sectores, consideran debería extenderse a otros puertos con importante afluencia y asegurarse así un óptimo funcionamiento en los días punta de la Operación.

SEGURIDAD MARÍTIMA

Para garantizar que no se produzcan imprevistos durante el Operativo, los buques participantes realizan un conjunto de acciones durante el año cuyo objetivo es intentar garantizar, en la medida de lo posible, la seguridad de la flota. Concretamente, los barcos que operan bajo bandera española se revisan atendiendo a la legislación nacional sobre seguridad y, los que operan bajo bandera extranjera, se examinan bajo las directrices que marca el Memorando de París (MOU).

Paralelamente, los capitanes de los ferries realizan ejercicios conjuntos de salvamento con sus colegas marroquíes, así como jornadas sobre seguridad de la navegación. Las dificultades que pueden entrañar las entradas y salidas en puerto y el gran tráfico durante estas fechas

exigen que la Administración Marítima esté preparada para solventar cualquier tipo de accidentes o incidentes que se puedan producir. ■

A. MUNGUÍA

FOTOS AUTORIDAD PORTUARIA DE BAHÍA DE ALGECIRAS

Expediente informativo a Acciona Trasmediterránea

El verano pasado, la Dirección General de la Marina Mercante abrió un expediente informativo a la compañía Acciona Trasmediterránea para dilucidar un posible incumplimiento de las tarifas máximas estipuladas en el contrato administrativo que tiene firmado con la citada empresa. Numerosas quejas provenientes de distintos sectores de la sociedad ceutí, entre ellas, asociaciones de vecinos, de transportistas y autoridades de la ciudad autónoma han planteando que los elevados precios que oferta la naviera están siendo un inconveniente importante para fomentar el turismo. Igualmente, el Consejo Económico y Social (CES) ha expresado su malestar por esta situación ante el Defensor del Pueblo.

La compañía Acciona Trasmediterránea, que ya ha presentado sus alegaciones ante la Dirección

General de la Marina Mercante, asegura que la empresa "siempre ha cumplido con las tarifas fijadas en el contrato" y tal y como se les sugirió tienen las "relaciones de precios colocadas en todas las oficinas de ventas de las delegaciones". Según lo que ha trascendido de este asunto, la compañía presuntamente elevó, al inicio de la OPE de este año, sus tasas a los turistas que querían viajar en la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras.

El acuerdo, por el que Acciona recibe 46,5 millones de euros de 2006 a 2011, obligaba a la empresa a ofertar durante el verano de 2009, 6.720 plazas de no residentes al precio máximo de 35,62 euros (sin tasas); más de 29.500 a 31,2 euros y unas 19.000 a 21,4 euros en el buque habilitado para la OPE 09.

A. MUNGUÍA

La ACUICULTURA GLOBAL, a debate

Expertos en acuicultura y pesca procedentes de Australia, España, Francia, Italia, Portugal, Venezuela y Vietnam se dieron cita el 8 y 9 de octubre para revisar los avances de este sector en Galicia y el resto del mundo. La localidad pontevedresa de O Grove fue, una vez más, escenario del XII Foro dos Recursos Mariños e da Acuicultura das Rías Galegas que según el presidente de su Comité organizador, Manuel Rey Méndez, permite cada año "realizar una radiografía del sector, compartiendo experiencias con investigadores de todo el mundo para fortalecer alianzas y áreas de trabajo comunes para la pesca y la acuicultura".

Los expertos reunidos en O Grove analizaron en esta ocasión los desafíos del cultivo de la trucha en Galicia y de la acuicultura marina en la Península Ibérica; las nuevas oportunidades para la industria del mejillón; el cultivo de moluscos en Francia; el desarrollo de la industria del panga en Vietnam; las acciones de cooperación al desarrollo en Sri Lanka y Camboya y el sector pesquero en Australia, entre otros temas.

Con una asistencia récord de 250 personas inscritas, el Foro dos Recursos Mariños e da Acuicultura das Rías Galegas, que este año celebraba su duodécima edición, se ha convertido en lugar de encuentro, debate y discusión para analizar la situación del sector de la pesca y de la acuicultura al más alto nivel.

El presidente del Comité organizador, Manuel Rey, señaló, en este sentido, que con el paso del tiempo el Foro ha adquirido una personalidad propia al permitir "generar un espacio de

**Más de 250
personas
analizaron en
O Grove los
avances de la
acuicultura y la
pesca en Galicia
y el resto del
mundo**

XII FORO
dos
RECURSOS MARIÑOS
e da
ACUICULTURA
das
RÍAS GALEGAS

Mejillón Ostra Vieira
Rodaballo Trucha
Polbo Centola

O GROVE 8 e 9 de Outubro 2009
SEDE: HOTEL BALNEARIO HESPERIA ISLA DE LA TOIA, ILLA DE A TOXA, PONTEVEDRA

www.usc.es/foroacui

interacción único entre las cofradías de pescadores, los estudiantes, los científicos, los empresarios y los representantes de la Administración. Esta característica, junto con los temas que se tratan, nos identifican como el Foro de acuicultura y pesca con más tradición".

La duodécima edición ha servido para revisar



los avances de la acuicultura y la pesca mundial gracias a las ponencias de 25 especialistas participantes en las seis mesas de trabajo organizadas y que trataron sobre marisqueo y pesca de bajura; acuicultura; empresa y recursos; calidad del producto, biotecnología y acuicultura en Asia.

El programa se complementó con varias conferencias magistrales ofrecidas por Antonio García Elorriaga, con el tema “las reservas marinas: complemento de la pesa tradicional” y por el director ejecutivo del Australian Seafood Co-

De izquierda a derecha Manuel Rey, Manuel A. Leiro, Alejandro Guerra, César Lodeiros y Salvador González Solla en la inauguración del Foro.

En la mesa sobre marisqueo y pesca de bajura se habló de la explotación de percebes en la cofradía de Baiona



operative & Research Center, Roy Palmer, que analizó “El sector pesquero y la acuicultura en Australia. Evolución y retos de futuro”. Además, el jefe de programas de la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca, Mario Lopes dos Santos, explicó en la inauguración del encuentro el papel que este organismo tiene en la aplicación uniforme y eficaz de la Política de Pesca comunitaria.

El Foro ha servido para conocer las paradojas de la acuicultura global como que Vietnam produce anualmente cuatro millones y medio de toneladas de productos de la pesca y la acuicultura –donde el panga representa cerca de un millón de toneladas anuales– mientras que el sector de cultivo de peces en toda Galicia

no sobrepasa las 15.000 toneladas. Para Jacobo Fernández, representante de la empresa In-suiña y miembro del Comité organizador del Foro, “éstas son las contradicciones que se dan en un mundo globalizado y que nos permiten discutir sobre los desafíos de la acuicultura eu-

La pesca y la acuicultura están ligadas a la cultura local en muchos países asiáticos

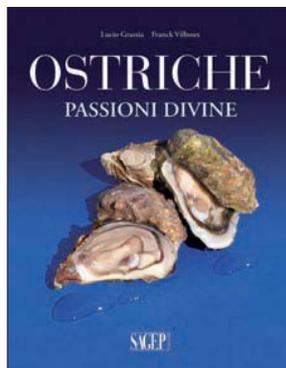


Jacobo Fernández moderó el ciclo "Cultivando el Mar" que este año se dedicó al cambio climático en la acuicultura

ropea". Según este investigador, el hecho de conocer las experiencias de los países asiáticos "nos da las pautas para entender mejor la acuicultura y romper mitos". En este sentido, explicó que en Vietnam existen más de cuatro millones y medio de personas ligadas al sector de la pesca y la acuicultura, "lo que da una idea de lo integradas que están estas actividades en la cultura local mientras que nosotros debemos hacer esfuerzos para dar a conocer al sector y contamos con más dificultades que ayudas para promover su desarrollo de forma sostenible", dijo.

ACTOS PARALELOS

En el marco del Foro, la Consellería do Mar de Galicia, a través del Centro de Investigaciones Marinas (CIMA), organizó unas jornadas denominadas "Estado e iniciativas sobre la producción en criadero de semilla de almeja y ostra para cultivo" en la que participaron especialistas en criaderos y semilleros procedentes de Galicia y otras partes del mundo; técnicos de la administración pesquera de la Xunta de Galicia y representantes del sector del marisqueo en esta Comunidad Autónoma, principalmente mariscadoras.



El doctor Lucio Grassia, de la Universidad italiana de Pádua presentó su libro "Ostras. Pasión divina" en la mesa sobre la calidad del producto

Representantes del Principado de Asturias, Galicia y Canarias participaron, por otra parte, en el encuentro sobre el proyecto "Reutilización de las aguas de vertidos de los establecimientos de cultivos marinos y auxiliares ubicados en la zona terrestre", financiado por la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos (JACUMAR).

Finalmente, la XXI edición del ciclo "Cultivando o Mar", que tuvo lugar a bordo del catamarán Acquavisión 1, abordó el tema del cambio climático en la acuicultura. Los asistentes a la reunión debatieron sobre las posibles soluciones a los problemas que este cambio produce en la actividad acuícola. Las ponencias corrieron a cargo de Tito Peleteiro, investigador responsable del módulo de experiencias biológicas del Instituto Español Oceanográfico (IEO) en Vigo y de Luis Laglera, investigador del programa Ramón y Cajal de la Universidad de las Islas Baleares y el Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (IMEDEA).

Algunos de los impactos del cambio climático en la acuicultura podrían estar ligados, según Tito Peleteiro, a modificaciones de las temperaturas, salinidad, Ph, precipitaciones, disponibilidad de agua y de productos de origen animal



Las mariscadoras están siempre presentes en el Foro dos Recursos Mariños e da Acuicultura das Rías Galegas

para la alimentación, lo que podría llevar a cambiar en el futuro algunos parámetros de producción en los cultivos de la acuicultura. Algunas alternativas a este cambio están vinculadas a la generación de políticas tendentes a un desarrollo sostenible, a la diversificación de especies y sistemas productivos y a la identificación de proteínas alternativas para la alimentación de los cultivos.

Por su parte, Luis Laglera sostuvo la idea de que la fertilización oceánica permite la adición en el océano de hierro, un nutriente limitante que permite incrementar biomasa, como pueden ser algas. Según su teoría, si el hierro induce a la proliferación de algas y éstas absorben a su vez más dióxido de carbono, la fertilización del agua permitiría luchar contra el cambio climático.

PREMIO AL MEJOR PANEL

Como viene siendo tradición, la organización del Foro premió a los dos mejores paneles de investigación entre los 81 presentados en esta edición.

El trabajo “Establecimiento de los puntos críticos en el circuito de agua de un criadero de

El premio al mejor panel lo ha obtenido un trabajo en el que participan la Universidad de Santiago y la Xunta de Galicia

moluscos” recibió el primer premio del certamen, patrocinado por la Fundación del Observatorio Español de Acuicultura. El resultado de este trabajo, en el que participan el Centro de Cultivos Marinos de la Consellería do Mar de la Xunta de Galicia y el Departamento de Microbiología y Parasitología de la Universidad de Santiago de Compostela ha permitido establecer puntos de control básicos, evaluar la efectividad de los distintos tratamientos y proponer alternativas para la mejora del circuito de agua en los criaderos de moluscos.

El segundo premio recayó en el trabajo titulado “Desarrollo larvario de *Ruditapes decussatus* en función de la escala de cultivo del fitoplancton suministrado”, del Centro de Experimentación Pesquera del Principado de Asturias, según el cual el cultivo de fitoplancton a escala intermedia permite un desarrollo rápido de las larvas de la almeja fina.

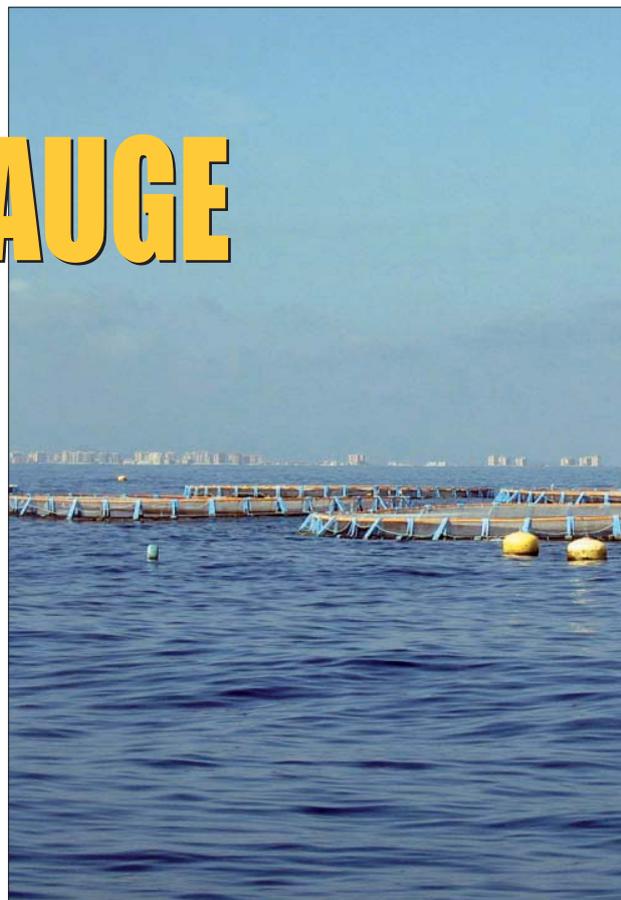
Como viene ocurriendo todos los años, en los próximos meses saldrá publicado un libro con todo lo acontecido en esta duodécima edición del Foro dos Recursos Mariños. ■

ANA DÍAZ

FOTOS: FORO DOS RECURSOS MARIÑOS

Murcia:

ACUICULTURA EN AUGE



Con sus 274 kilómetros de costa, la Región de Murcia desarrolla una intensa actividad pesquera y acuícola. De acuerdo con la memoria de resultados del último ejercicio -correspondiente al año 2008- presentada por la Consejería de Agricultura y Agua de dicha Comunidad Autónoma, más de 800 personas trabajan directamente en estos sectores que generan un valor superior a los 70 millones de euros. Según dicho informe, la Región ha recibido más de diez millones de euros en ayudas, formación y promoción de la calidad de los pescados procedentes de la costa murciana.

Los productos de la huerta murciana son famosos y apreciados por todos. También lo son los que proceden de su costa. Esto se debe en parte al esfuerzo financiero que ha realizado la Consejería de Agricultura y Agua de la Región que, según su titular, Antonio Cerda, ha permitido “una modernización y ajuste estructural de la pesca, la acuicultura y la transformación de productos pesqueros”.

Entre las actuaciones más sobresalientes destaca que la Región de Murcia ha sido la primera Comunidad Autónoma en pagar las ayudas de minimis para compensar los precios del gasóleo. Según Antonio Cerdá, dichas ayudas sumaron 523.000 euros. Por otra parte, se concedieron más de 260.000 euros en ayudas por paralización temporal de la flota y se gestionaron más de nueve millones de euros procedentes del Fondo Europeo de la Pesca en programas de retirada

En el año 2008 se produjeron en la región 5.845 Tm de doradas, 30 veces más que en el año 1993

de residuos sólidos, la red de seguimiento de las praderas de posidonia oceánica y el efecto de la reserva marina Cabo de Palos – Islas Hormigas.

PESCA EXTRACTIVA Y ACUICULTURA

Durante el año 2008, cerca de 600 profesionales vinculados directamente a la actividad pesquera y una flota de 236 embarcaciones participaron en la pesca extractiva en la Región de Murcia. Sin embargo, las capturas desembarcadas y declaradas en las distintas lonjas murcianas muestran que dicho año no fue bueno para la flota de cerco regional, al haberse reducido a la mitad la producción respecto al año anterior. Esto se debió fundamentalmente a la reducción de capturas de sardina y boquerón. No obstante, la comercialización de estas especies se mantuvo estable con más de 11 millones de euros.

Pese al descenso en la producción, las capturas aumentaron en la zona del Mar Menor lo que, a juicio del consejero murciano significa que “se ha mejorado la calidad del agua de la laguna salada”.

No ocurre lo mismo respecto a la acuicultura. La Región de Murcia lidera tradicionalmente la producción acuícola en el conjunto nacional, con un total de 9,5 millones de kilos; de los que seis millones corresponden a dorada; 2,2 millones de kilos a atún rojo; 1,5 millones de kilos a lubina y 100.000 kilos a corvina, “especie que está abriéndose mercados en la producción acuico-

En San Pedro del Pinatar se localiza uno de los polígonos acuícolas más importantes de España



la”, ha señalado Antonio Cerda. Según la memoria de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región, la acuicultura murciana está en auge, al incrementarse la producción un 23% respecto al ejercicio anterior y obtenerse un valor comercial de 60 millones de euros, en primera venta.

La acuicultura murciana empleó el año pasado a más de 300 trabajadores en las diferentes empresas que controlan las doce instalaciones acuícolas y el criadero para la producción de alevines en mar existentes en Murcia. Según Antonio Cerda, “por cada empleo directo que genera el sector, se producen otros cinco más indirectos”.

La acuicultura es una actividad de reciente implantación en esta Comunidad levantina. Las primeras experiencias se llevaron a cabo en la dé-

Dorada y lubina son las especies más cultivadas en Murcia junto al engrase de atún rojo

cada de los 80. Sin embargo, no es hasta mediados de los 90 cuando la producción acuícola de la Región empieza a desarrollarse de manera importante. La dorada y la lubina son las especies que más se cultivan junto al engrase de atún rojo, desde hace poco tiempo, la corvina también experimenta un crecimiento destacado.

Según los datos facilitados por la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia, la dorada y la lubina se crían con éxito en la Comunidad desde el año 1993 (con una producción de 196 Tm y 149 Tm, y un valor de producción de 1,4 y 1,3 millones de euros, respectivamente). Aunque el crecimiento de ambas especies ha sido regular a lo largo del tiempo, en el 2002 comenzó el despegue en la producción de dorada, con 1.408 Tm y un valor de 6,5 millones de euros.

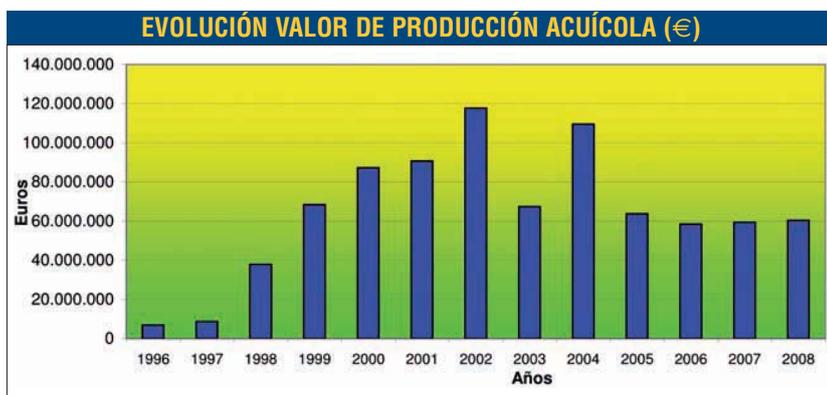
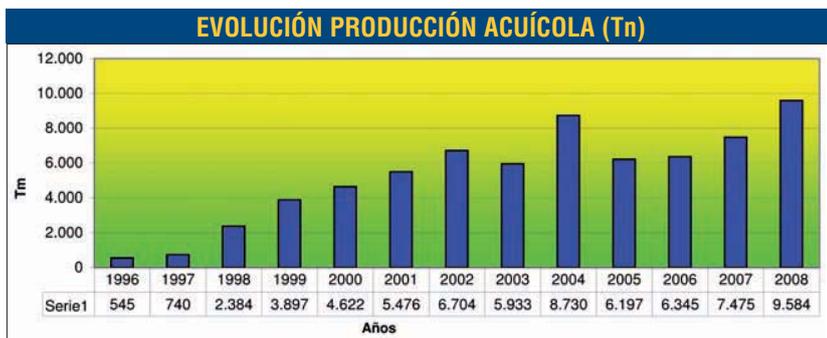
Las últimas cifras correspondientes al año 2008, muestran que la producción de esta especie ha alcanzado las 5.846 Tm y su valor ha ascendido a casi 20 millones de euros; lo que significa que en 15 años la producción de dorada en la Región se ha multiplicado por 30.

El gran salto en la producción de lubina se produjo más tarde, en el año 2006, cuando prácticamente se duplicó la producción de esta especie con respecto al año anterior; alcanzando las 1.519 Tm en 2008 y un valor de 9,5 millones de euros.

En el caso del atún rojo la producción ha sufrido altibajos desde el año 1996, cuando comenzó



La investigación es esencial para el desarrollo del sector asegura Benjamín García, jefe del equipo de acuicultura marina del IMIDA



a desarrollarse. En el año 2004 la producción alcanzó su máximo histórico, con 6.079 Tm de producción y un valor de 95,8 millones de euros. Curiosamente dos años antes, en el 2002, el valor de la producción ascendió a los 107,4 millones de euros pese a que la producción fue de 1.364 Tm menos. El año pasado la producción de atún rojo en la Región de Murcia fue de 2.120 Tm, con un valor de 30,4 millones de euros.

La corvina está comenzando a desarrollarse desde el año 2004, cuando se obtuvieron 1,5 Tm de esta especie, valoradas en 8.641 de euros. Al año siguiente, se produjo un crecimiento espectacular con una producción de 170 Tm valoradas 680.088 de euros. Desde entonces, la producción de corvina ha ido disminuyendo hasta alcanzar el año pasado 100 Tm valoradas en 333.670 euros.

Las especies acuícolas se cultivan en jaulas flotantes localizadas en los polígonos de San Pedro de Pinatar y El Gorgel, en Cartagena. Sin embargo, hasta ahora sólo se ha conseguido el ciclo cerrado; es decir, la obtención de huevos a partir de reproductores criados en cautividad y su posterior engorde en los casos de lubina y dorada.

El atún rojo se obtiene de los ejemplares que cada año llegan al Mediterráneo en su proceso de migración, capturándose mediante redes de cerco en distintos lugares, y trasladándolos a la costa murciana para su posterior engorde y engrase. Una buena parte de la producción de atún rojo en Murcia se dirige hacia la exportación del producto, especialmente a Japón, donde es muy apreciado para su uso en "sushi".

La acuicultura en la Región de Murcia se desarrolla en polígonos establecidos que dan res-

Cada día los buzos deben comprobar el estado de las redes en las jaulas flotantes.

Muchos empresarios acuícolas se han dedicado a la pesca extractiva



puesta a la necesidad de ordenar las actividades que se desarrollan en el litoral y evitar así los conflictos con otros usos y actividades que también se llevan a cabo en el mismo.

LIDERES EN INVESTIGACIÓN

A lo largo de los últimos años, las líneas de investigación en el campo de los cultivos marinos se dirigen, en gran medida, a diversificar el número de especies cultivables con el fin de poner a punto las técnicas de su cría en cautividad.

La Región de Murcia está desarrollando un papel esencial en este sentido a través del IMIDA (Instituto Murciano de Investigación y Desarrollo Agrario y Alimentario) y los distintos centros que el Instituto Español de Oceanografía (IEO) tiene en la Región.

Benjamín García, director de producción animal del IMIDA, ha participado en el proyecto de engorde de pulpos en jaulas. La Región de Murcia lidera la investigación de cría de este cefalópodo en mar abierto. Un producto con mucha proyección en el mercado y por el que existe mucho interés por parte de las empresas de acuicultura en la Región.

"Donde más se investiga sobre la cría de pulpo en cautividad es en España, Portugal y Japón, ya que en otros países, este producto no inspira tanta confianza en el plato", comenta Benjamín García.

Galicia ha sido la Comunidad pionera en el ensayo de engorde de pulpos en jaulas y, al producirse buenos resultados, se comenzó a pensar



Tanques de la instalación del IMIDA en San Pedro del Pinatar

en la posibilidad de realizar todo el ciclo completo. “Debemos conseguir la reproducción en cautividad y la producción de juveniles para cerrar el ciclo completo de vida a partir de reproductores tabulados en cautividad y posteriormente engordarlos hasta lograr el tamaño comercial”, explica este científico.

Los “escollos” a salvar para desarrollar esta actividad industrial pasan por lograr con éxito la producción de juveniles (en la actualidad se capturan en el mar) y obtener una dieta artificial, un pienso comerciable porque “aún sigue produciéndose una alta mortalidad de las paralarvas”, dice Benjamín García.

El IMIDA está trabajando en conseguir dicha dieta artificial para el engorde de los animales lo que permita el desarrollo de la industria. “Hasta ahora los pulpos se alimentan con cangrejos y pescado de bajo valor comercial. Sin embargo, este tipo de alimentación no es muy seguro ya que hay fluctuaciones de productos en el mercado y además pueden ser portadores de enfermedades. Además, desde el punto de vista medioambiental, deja muchos restos”, explica el responsable del IMIDA.

La dieta artificial que reciben los peces no es válida para los pulpos ya que éstos necesitan una textura de alimentos propia y el IMIDA lleva años investigando para conseguir formatos de alimentos que sean válidos experimentalmente.

En el Mediterráneo, existen además una serie de factores que hay que tener en cuenta. En primer lugar, las altas temperaturas estivales que pueden limitar la producción de pulpo en los me-

ses de verano y cuestiones medioambientales que podrían forzar a la industria al uso de las instalaciones marinas.

Esta no es la única investigación importante que se lleva a cabo en Murcia. Científicos de España, Francia, Italia, Malta, Grecia, Alemania, Noruega e Israel desarrollan un proyecto sobre la reproducción del atún rojo en cautividad que podría salvar la alarmante situación en la que se encuentra esta especie en los caladeros. Se trata del proyecto SELFDOTT (Self-sustained aquaculture and Domestication of Bluefin Tuna, *Thunnus thynnus*) cuyo coordinador es Fernando de la Gándara, miembro de la Planta Experimental de Cultivos Marinos del IEO en Mazarrón.

A principios de verano, los científicos de IEO consiguieron mediante inducción hormonal que atunes rojos en cautividad realizaran una puesta de varios millones de huevos viables. Este logro es el primer paso para cerrar el ciclo biológico del atún rojo y poder llegar a producirlo en acuicultura. Del proyecto, que cuenta con un presupuesto de cuatro millones de euros aportados en su mayor parte por la Unión Europea, hablaremos extensamente en próximos números de la revista MAR.

La investigación no tendría sentido sin el apoyo del sector. Los empresarios están interesados en fomentar líneas de I+D pero siempre que deriven en resultados viables que tengan su aplicación en la industria. Ángel María López, gerente de la empresa Pescamur de San Pedro del Pinatar considera que el Gobierno debería ayudar más al sector porque, de lo contrario, “no saldremos de la crisis”. Por otra parte, considera que hay que incentivar el consumo. En este sentido, como presidente de la Asociación de Acuicultores de San Pedro del Pinatar tiene previsto iniciar en breve una campaña para promocionar el consumo de los productos procedentes de la acuicultura entre los niños de Murcia. ■

ANA DÍAZ (TEXTO Y FOTOS)

San Pedro del Pinatar cuenta con uno de los polígonos acuícolas off-shore más importantes de Europa

La Región de Murcia dispone de un Sistema de Información Oceanográfica

Todo el mar EN UN CLICK

Desde hace prácticamente medio año, la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia cuenta con un Sistema de Información Oceanográfica que permite predecir el clima marítimo, crear sistemas de vigilancia y alerta, mejorar la gestión de la pesca y la acuicultura y fomentar el conocimiento de las aguas del Mar Menor. El consejero Antonio Cerdá asegura que la herramienta “es fruto de un estudio elaborado a lo largo de dos años en las costas de la Región y emana de las distintas normativas europeas”. La Región de Murcia es una de las pocas Comunidades Autónomas españolas, junto a Cataluña y Canarias, que poseen una base de datos oceanográficos de estas características. La información, que se consulta a través de Internet, es de interés para diferentes organismos, empresas privadas e instituciones por su relación con la gestión, la investigación y el asesoramiento.

Se conoce por las siglas SIOM y es el Sistema de Información Oceanográfica de la Región de Murcia. Una herramienta que se consulta a través de Internet, en la dirección (<https://caamext.carm.es/siom/index.html>), y que ofrece datos actualizados con los que se mejora la gestión del litoral murciano en diversos ámbitos.

Durante la presentación del Sistema a los medios de comunicación, el consejero de Agricultura y Agua de la Región de Murcia, Antonio Cerdá, destacó que el servicio “ofrece información precisa del comportamiento físico de las masas de agua y la dirección e intensidad de las corrientes marinas, a distintas profundidades”. Por otra parte, subrayó que SIOM facilita la labor al sector pesquero, acuícola, deportivo y de transporte marítimo pues permite conocer en tiempo real el estado climático del mar, los oleajes y corrientes, la temperatura y salinidad de las aguas.

Además, a partir de la previsión de las corrientes y del oleaje, se pueden crear servicios de alerta que ayudan “a tomar decisiones para afrontar posibles sucesos de contaminación, ac-



Ana Díaz

cidentes o la proliferación de especies invasoras, como medusas”, asegura el titular de Agricultura y Agua de la Región. El Sistema mejora así mismo la gestión de las actividades subacuáticas al determinar las zonas más apropiadas para el baño, en función de las condiciones hidrodinámicas, lo que permite a la Administración regional gestionar el Mar Menor.

La actividad acuícola y pesquera que se desarrolla en aguas murcianas también se ve favorecida con esta herramienta ya que permite conocer el aporte de vertidos de jaulas, según la especie y la intensidad de cultivo, y tomar decisiones sobre la protección de ciertas zonas de pesca en los periodos de reproducción. Gracias a la aplicación, los usuarios tienen además acceso

directo a las predicciones del clima marítimo y atmosférico de manera similar al servicio que prestan los meteorólogos.

DOS AÑOS DE ESTUDIO

A lo largo de dos años, la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia ha estado trabajando para poner en funcionamiento este Sistema que es fundamentalmente una base de datos con información sobre la calidad del agua (temperatura, salinidad, turbidez y fluorescencia), hidrodinámica (intensidad y dirección de la corriente) y los resultados de las diferentes simulaciones realizadas con el modelo desarrollado, a los que se puede acceder vía Internet. El sistema ha supuesto una inversión de 88.000 euros.

Pero este portal es sólo el principio. Un primer paso para la creación de un Sistema de Oceanografía Operacional dirigido a la gestión pesquera y acuícola con el que se quiere dar respuesta a un gran número de cuestiones relacionadas con la gestión costera como localización de zonas aptas para la acuicultura, estudios de capacidad de carga de los polígonos acuícolas, dispersión de vertidos, proliferación de medusas y mareas rojas, gestión de reservas marinas y análisis de los recursos, entre otras cosas.

En la actualidad SIOM cuenta con tres módulos independientes:

- RECOMUR (Red de Correntímetros Murciana). Se trata de una base de datos, compatible con Google Earth, escrita específicamente para esta página en php y html. Contiene información sobre el fondeo de 25 correntímetros a lo largo de las costas murcianas, muchos de ellos perfiladores, con un total de más de 2.000.000 de registros.

- SDO (Servidor de Datos Oceanográficos). Servidor, bajo el Sistema Operativo Linux/Debian, equipado con una base de datos OpenDAP y una aplicación DCHAR/Dapper, programada para visualizar espacialmente datos oceanográficos georreferenciados. Por el momento, contiene datos relativos a dos campañas oceanográficas con sonda multiparamétrica, lo que supone un total de 176 perfiles, correspondientes a 22 transectos con cuatro estaciones cada uno, pero preparado para incorporar más información.

- MOMU (Modelo Oceanográfico Regional). Modelo hidrodinámico en 3D,



El sistema es el primer paso para el desarrollo de un Sistema de Oceanografía Operacional en la Región de Murcia

SIOM da respuesta a un gran número de cuestiones relacionadas con la gestión costera

basado en MOHID aplicado y calibrado en las costas regionales. Considera los principales elementos de las masas de agua como batimetría, vientos, mareas, presión atmosférica y radiación solar. Incluye diferentes submodelos unidos entre sí: mediterráneo occidental (no visible), costas murcianas, Mar Menor y zona acuícola de San Pedro del Pinatar, y ofrece predicciones de corrientes, a distinta profundidad, para las situaciones más comunes que se dan en la Región.

FUNCIONAMIENTO

Cuando el usuario accede a la página de SIOM puede ver, en el margen superior izquierdo del ordenador, un menú con diferentes opciones las cuales permiten el acceso a distintas informaciones. La primera de estas opciones "Sobre el proyecto" resume el estudio que ha dado lugar a SIOM y explica qué es y para qué sirve esta nueva herramienta.

En el apartado "Corrientes", se accede a los datos de corrientes analizados y georreferenciados en un mapa interactivo en el que se recoge la información facilitada en 26 fondeos.

La opción "Calidad de aguas" permite consultar en un mapa interactivo los datos de temperatura, salinidad, turbidez y fluorescencia del agua en 176 estaciones georreferenciadas.

En el apartado "Modelo Numérico" se pueden consultar los resultados de diferentes simulaciones numéricas de tres zonas delimitadas del litoral murciano: la Región de Murcia, el Mar Menor y el área acuícola de San Pedro del Pinatar.

Finalmente, en la sección "Contacto" se ofrece toda la información disponible sobre las condiciones atmosféricas y marítimas de interés para la Región de Murcia, aunque en estos momentos sólo se puede consultar el último mapa de satélite con información sobre la temperatura de la superficie del agua en la costa murciana. ■



ANA DÍAZ

Servicios Públicos en INTERNET

El Palacio de Congresos y Exposiciones de Cádiz fue el escenario donde se celebraron del 14 al 16 de octubre las IV Jornadas sobre Administración Electrónica. El objetivo del encuentro era analizar la Ley 11/2007, de 22 de junio, de Acceso Electrónico de los Ciudadanos a los Servicios Públicos ya que, a partir del 1 de enero próximo, los actos, trámites, transacciones, recursos, consultas y solicitudes que relacionan a los ciudadanos con las administraciones públicas a través de medios electrónicos tendrán que ser una realidad cotidiana.



La celebración de la cuarta edición de estas Jornadas ha adquirido en este sentido una dimensión especial al anticiparse al nuevo contexto que se dará a partir del año que viene cuando las consultas formuladas por el público a través de Internet adquieran la categoría de derecho.

Las Jornadas, en las que participaron entidades públicas y privadas, se centraron en la exposición de ponencias y debates sobre “Estrategias de desarrollo de la Ley 11/2007 en la Seguridad Social”; la “Aplicación de la Ley 11/2007 en la Agencia Estatal de Administración Tributaria”; “El pasaporte electrónico”; “La modernización de la justicia: proyectos en materia de Administración Electrónica”; la “Modernización de la gestión tributaria local”; las “Políticas de fomento del uso de la Administración Electrónica” y, finalmente, “El desarrollo y aplicación de la Ley 11/2007 en la Administración General del Estado”.

A principios de enero entrará en vigor la Ley 11/2007 por la que los actos administrativos a través de Internet serán una realidad





La Secretaría de Estado de la Seguridad Social y todos sus organismos dependientes (Tesorería General de la Seguridad Social, Instituto Nacional de la Seguridad Social; la Gerencia de Informática de la Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina) participaron activamente en el desarrollo de las Jornadas.

A parte de las ponencias, cada entidad se ocupó de divulgar sus novedades a través de expositores y visitas guiadas para grupos.

En el ámbito estatal, la Secretaría de Estado de Seguridad Social mostró el procedimiento de asignación de números de la Seguridad Social, las altas y trámites de los trabajadores autónomos y la inscripción de empresas a través de Internet. La Secretaría de Justicia presentó por su parte el Plan EJIS para la Interoperatividad de los Juzgados y profesionales judiciales así como la tramitación de Expediente Judicial.

La Diputación Provincial explicó los avances en la gestión tributaria, las prestaciones del sistema Gadir, la nueva oficina ACERCA, los dispositivos móviles para la gestión de multas de la

El ISM presentó la informatización del cálculo de los coeficientes reductores de jubilación y las novedades del programa SANIMAR de Sanidad Marítima

Policía local y los nuevos kioscos electrónicos.

El Instituto Social de la Marina aprovechó la ocasión para presentar dos producciones audiovisuales: una referente a las novedades que ha conllevado la informatización del procedimiento de cálculo de los coeficientes reductores de la edad de jubilación (COE) y otra sobre Formación Sanitaria y las ventajas introducidas en el programa de Sanidad Marítima por la nueva aplicación SANIMAR. ■

ANA DÍAZ





De izquierda a derecha, Consuelo Rumí, Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, Khalid Zerouali, Gobernador Director de la Migración y Vigilancia de Fronteras del Ministerio de Interior marroquí y Antonio Camacho, Secretario de Estado de Seguridad.

Reunión hispano-marroquí SOBRE INMIGRACIÓN

“En el año 2005 el 90 por ciento de los inmigrantes menores de edad que llegaban a España, eran de origen marroquí. En este año el porcentaje ha descendido, de manera espectacular, al 5 por ciento”. Este fue uno de los datos más significativos que ofreció Consuelo Rumí, Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, durante la XI reunión del Grupo de Trabajo Permanente Hispano-Marroquí sobre inmigración, celebrado recientemente en Madrid. También presidieron la reunión el Secretario de Estado español de Seguridad, Antonio Camacho y el Gobernador Director de la Migración y Vigilancia de Fronteras del Ministerio de Interior marroquí, Khalid Zerouali.

La reunión de este grupo de trabajo está enmarcada en la línea de cooperación abierta entre los Gobiernos de España y Marruecos, con el objetivo de trabajar conjuntamente en la ordenación de los flujos migratorios así como la colaboración entre ambos países en la lucha contra la inmigración clandestina.

Hasta septiembre, de los casi 6.000 inmigrantes clandestinos interceptados, sólo 307 son de origen marroquí

UN PLAN CONSOLIDADO

Consuelo Rumí, durante su intervención, puso de manifiesto que el modelo de cooperación entre los dos países se ha consolidado e incluso intensificado. Y los resultados reflejan que la cooperación entre España y Marruecos es muy positiva. Por ejemplo, hasta el 30 de septiembre de este año, de los 5.959 inmigrantes interceptados, sólo 307 eran de origen marroquí.

CAMPAÑA DE LA FRESA

Por lo que respecta a la inmigración regular continua el compromiso para contratar trabajadores marroquíes, a pesar de la mala situación económica que padecemos actualmente en nuestro país, máxime cuando hay determinados sectores que demandan mano de



obra extranjera. La Administración española mantiene el compromiso para contratar en origen a trabajadores inmigrantes en aquellas actividades y sectores en los que no es posible hacerlo con trabajadores españoles. La Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración española, anunció que para la recolección de fresas ya hay 800 trabajadores marroquíes en lista de espera para venir a trabajar en ese sector, aunque insistió que las contrataciones se llevarán a cabo cuando no sea posible hacerlo con desempleados españoles.

La colaboración en materia de migración y la lucha contra la inmigración clandestina, materias más importantes abordadas en la reunión

MENORES DE EDAD

En cuanto a la llegada de menores de edad indicó que es un tema muy complejo, “un tema de extremada sensibilidad y todos los pasos es necesario darlos con mucha precaución y con todas las garantías”. En este sentido, Consuelo Rumí constató que Marruecos está llevando a cabo una política pública de apoyo a los menores en situación de vulnerabilidad, acciones que ya están dando resultados. En el año 2008 la salida de menores desde las costas marroquíes descendió un 20 por ciento y, en los nueve primeros meses de este ejercicio también se contempla un descenso del 20 por ciento por lo que el balance acumulado arroja unos resultados del 40 por ciento.

En cuanto a los resultados de la reunión indicó que “han sido totalmente satisfactorios y tienen como objetivo fortalecer la cooperación en la lucha contra la inmigración clandestina, aunque debemos seguir trabajando en la problemática de los menores no acompañados”. Próximamente se van a inaugurar dos centros en Marruecos para atender a estos jóvenes y formarlos.

Mientras tanto las dos Administraciones seguirán trabajando en los subcomités creados para continuar diseñando las distintas estrategias, calendarios de actuaciones y los trabajos a desarrollar.

Consuelo Rumí señaló que la próxima reunión del grupo de trabajo se celebrará a principios del año 2010 en Marruecos. ■



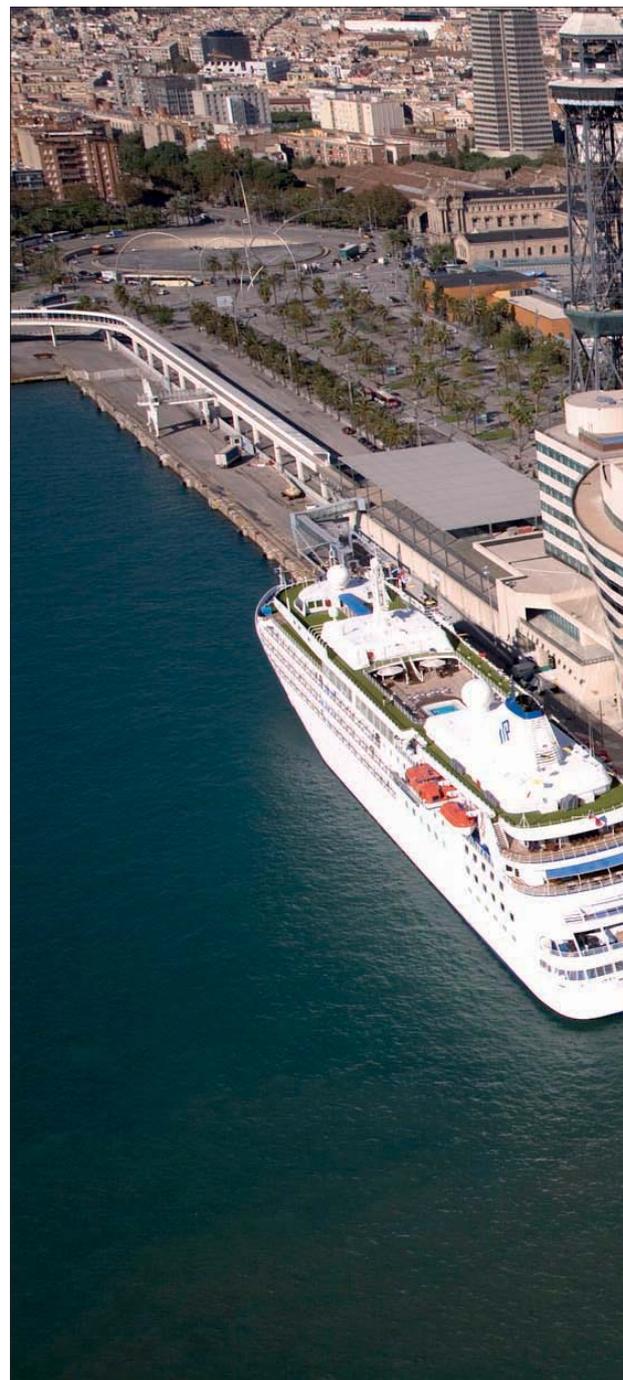
*Consuelo Rumí,
Secretaria de Estado
de Inmigración y
Emigración*

El Port de Barcelona Ante el escenario de

El presente de los puertos se encuentra delimitado, por un lado, por la disminución de tráficos debido a la contracción de la demanda mundial y, por el otro, por la competencia portuaria creada por las inversiones que buena parte de las dársenas del sistema portuario han realizado y realizan en el presente con el fin de ampliar sus instalaciones facilitando el trabajo de los operadores. Esta circunstancia ha desembocado en una competencia por sobrevivir a la recesión que está afectando a toda la industria marítima: puertos, navieras y operadores de terminales, etc. En este escenario de crisis, el Puerto de Barcelona se decanta por un modelo portuario con mayor flexibilidad en el terreno tarifario que apueste por la eficiencia para estimular tráficos e inversiones privadas.

CRISIS

El puerto de Barcelona no es ajeno a este escenario de dificultades económicas y financieras que han llevado a los grandes puertos europeos a perder 4 millones de TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 6 metros) en los seis primeros meses de este año como lo manifiesta el hecho de que la dársena catalana haya sido, de las tres principales españolas (Bahía de Algeciras, Barcelona y Valencia), la que ha sufrido una reducción de sus volúmenes comerciales más acusada. A pesar de estas circunstancias, la Autoridad Portuaria (APB) continúa su apuesta por convertir el puerto en la puerta logística del sur de Europa centrada en un área de influencia (*hinterland*) dinámica y expansiva pero sin abandonar el tráfico de transbordo. Para lograr este fin la APB ha establecido unos ejes estratégicos como el crecimiento físico de las instalaciones claves—diques de abrigo Est y Sud— que definen el nuevo perfil del puerto, la aplicación de nuevas tecnologías y la mejora de los servicios.



El Port de Barcelona en cifras:

- **Puestos de trabajo directos: 16.000**
- **Especialización: carga general, mercancías de alto valor (vehículos, productos electrónicos, bienes de consumo)**
- **Peso económico en Cataluña: 1,6% del PIB**



ESTRATEGIA

Este modelo portuario se asienta en el Plan Estratégico (2003-2015) marcado por la APB conjuntamente con la Comunidad Logística Portuaria que definió el tráfico con origen y destino en el Lejano Oriente, el Norte y el Oeste de África y Latino América como prioritarios. De acuerdo con este plan, el objetivo del Puerto de Barcelona es convertirse en el primer eje (*hub*) logístico euromediterráneo. Para ello es necesario desarrollar simultáneamente dos grandes papeles en la actividad portuaria: puerto como centro intermodal—desarrollo de una oferta amplia e interconectada de todos los modos y especialidades de transporte— y como plataforma de distribución y aprovisionamiento—desarrollo de los servicios logís-

ticos de distribución y aprovisionamiento—. Esta oferta de servicios portuarios tiene que desarrollarse tanto en el propio puerto como en las bases operativas y comerciales externas.

Las ventajas competitivas, según la APB, con que cuenta para convertir al puerto en este eje logístico son: primero, el potencial del puerto al estar ubicado en uno de los más importantes centros industriales y comerciales de Europa; segundo, el nivel tecnológico, de calidad y logista alcanzado; y, finalmente, la situación geoestratégica respecto a Europa y al Mediterráneo.

Sacando partido a estas ventajas, desde la APB se espera captar un porcentaje más elevado de tráfico de mercancías con procedencia de Asia, del



cual únicamente un 24 por ciento de las mercancías existentes entre Europa y Asia que pasan por el Canal de Suez se embarcan y desembarcan en los puertos del sur de Europa.

ÁREA DE INFLUENCIA

El puerto, al ser la principal infraestructura de transporte y servicios de la región, es la puerta de entrada de las materias primas necesarias para mantener las industrias activas, y es también la salida de los productos de alto valor añadido que producen éstas tanto en la zona de Barcelona, como en la Zaragoza especialmente el tráfico de automóviles u otras mercancías del alto valor añadido. La especificidad de estos productos permite, según los datos de la APB, que más del 70% del total de mercancías manipuladas correspondan a carga general— la de mayor valor— con un nivel de contenerización del 75%. En términos de valor de las mercancías, desde el puerto se mueve el 77% del comercio exterior marítimo de Cataluña y el 23 por ciento del total español.

Para continuar apostando por este modelo que acerca el puerto y sus servicios a los operadores, desde la APB se han buscado formulas para participar en terminales marítimas interiores como las de Zaragoza, Toulouse y Perpignan que ayuden a los operadores e importadores y exportadores a establecer cadenas logísticas eficientes que incrementen el comercio internacional que pasa a través del puerto de Barcelona.

La terminal marítima de Zaragoza, en funcionamiento desde principios de esta década, es una plataforma de servicios para las importaciones y exportaciones hacia las comunidades de Aragón, Navarra y la Rioja. Para facilitar a las empresas asentadas en estas regiones la importación y exportación se ha puesto en funcionamiento una terminal ferroviaria que ofrece un servicio regular y competitivo a los cargadores de la zona. Además, esta plataforma está ubicada en el centro de la red de comunicaciones

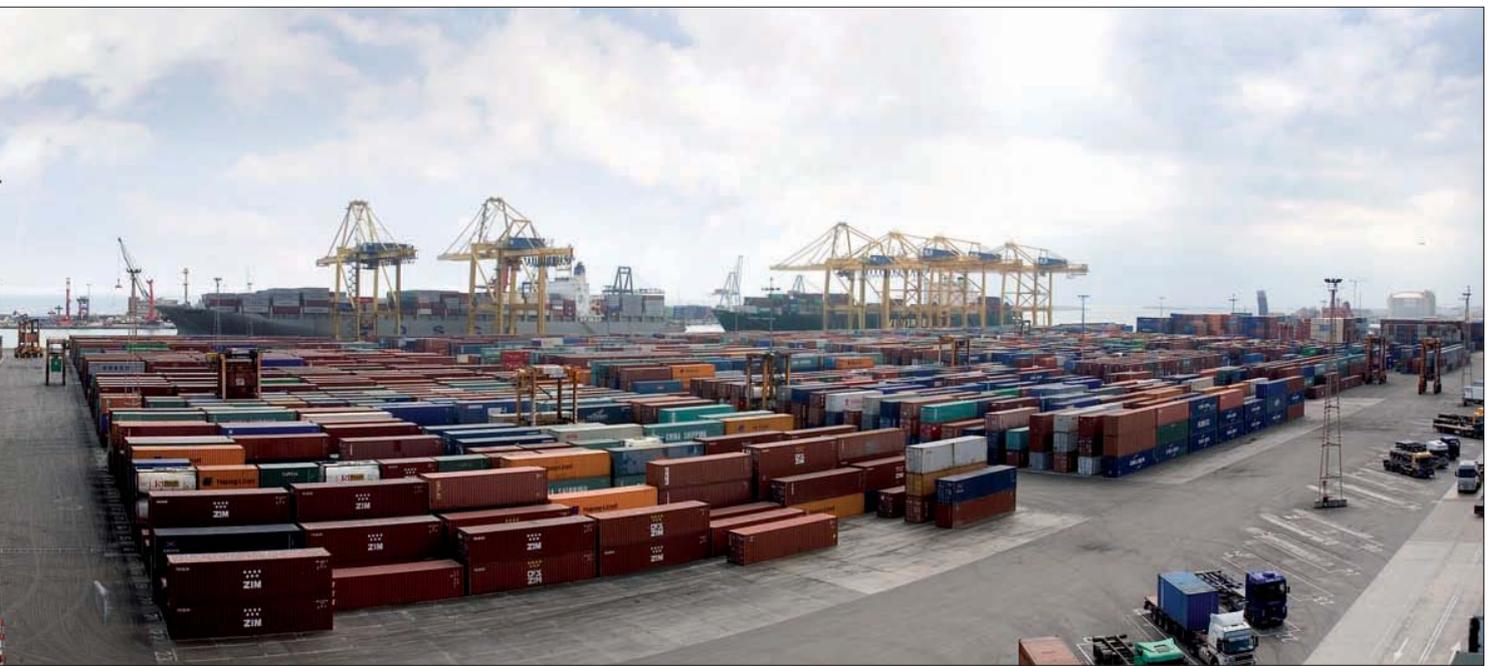
El Port de Barcelona

que conecta el norte peninsular convirtiéndola en origen y destino de tráficos y en terminal intermedia para tráficos con el resto de España y Portugal.

Pero la actividad la APB no sólo ha intentado captar tráficos centrandose su actividad en Zaragoza, en donde a través de la primera naviera mundial (Maersk), que ha ubicado un centro logístico ferroviario, captará tráficos de empresas como la Opel, también ha establecido acuerdos en el Ampurdá, donde desarrolla una Zona de Actividad Logística (Zal) conjuntamente con la empresa Cimalsa, y en el sur de Francia, que a través de la futura puesta en marcha de la línea del ave permitirá una conexión rápida y eficaz. La APB también ha desarrollado modelos estratégicos con el Centro Logístico de Barcelona y con la empresa Abertis para establecer el *hinterland* de Cataluña.

El desarrollo de las conexiones intermodales con la zona de influencia del puerto ha permitido que el transporte ferroviario experimentara en 2008 un incremento cercano al 26 por ciento respecto del ejercicio anterior, pasando de los 41.770 a los 52.562 TEU que han salido o entrado en el puerto utilizando





el ferrocarril. El corredor de carga que une Zaragoza con el puerto representa casi un tercio del total.

La conexión del puerto con su área de influencia mediante ferrocarril hizo que también creciera el tráfico de vehículos transportados (156.188). Aunque el tráfico de vehículos nuevos durante 2008 sufrió una caída del 10,6 por ciento reflejando la reducción de consumo debida a la crisis económica, la cifra de automóviles transportados hasta el puerto utilizando el ferrocarril creció un 34 por ciento en 2008 debido principalmente a la puesta en funcionamiento de la conexión ferroviaria del puerto con la factoría de SEAT en Martorell.

Una iniciativa de similares características se está poniendo en funcionamiento en las localidades francesas de Toulouse y Perpignan. La Terminal Marítima de Toulouse acerca el Puerto de Barcelona a los potenciales clientes del Midi francés. En el caso de Perpignan, la APB ha adquirido un 5% del capital de la Sociedad Perpignan Sant-Charles Conteneur Terminal. La APB pretende con esta adquisición que los 187 kilómetros que hay entre el puerto y uno de los centros logísticos y de distribución de

verduras y productos fresco más importante del sur de Europa no sean un obstáculo a la hora de conseguir más tráfico para el puerto. Asimismo, esta localidad francesa es un importante nodo de comunicaciones desde donde parten dos corredores de transporte terrestre y ferroviario: uno hacia Toulouse y Burdeos y otro hacia Montpellier que, a su vez, conecta con Lyon y desde ahí con el sur de Alemania y norte de Italia.

Para consolidar este modelo en el que el puerto es la puerta de salida y entrada de las empresas ubicadas en su área de influencia se ha apostado por el ferrocarril utilizando las vías férreas que enlazan el puerto con Madrid, Zaragoza y Lyon. Con esta última ciudad, en 2008, se puso en marcha el servicio ferroviario Barcelyon Express. Con este fin, se han realizado acuerdos con Renfe y la compañía francesa SCNF.

Otra zona de expansión tenida en cuenta por la APB es la expansión que se está produciendo en la ribera sur del Mediterráneo. En esta zona, la presencia del puerto de Barcelona se inició en la primavera del 2008 con la firma de un acuerdo de colaboración con el puerto de TángerMed para el desarrollo de una zona logística en el puerto marroquí donde se dará servicio a los operadores entre España y Marruecos que utilizan estas dársenas. El acuerdo permite explotar un área de diez hectáreas dedicadas a la logística, repartidas en cinco hectáreas en la Zona Franca Logística y otras cinco en la Zona Puerto Seco del Puerto de TangerMed.

PORTIC

Otro de los ejes en los que el Puerto de Barcelona basa su estrategia de crecimiento es la ampliación de las nuevas tecnologías en el negocio marítimo. Para ello ha puesto en funcionamiento una plataforma telemática para la Comunidad Logística Portuaria denominada PortIC en la que están representadas las asociaciones de consignatarios, transitarios, empresas estibadoras, agentes de aduanas, la Cá-





El Port de Barcelona

mara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona y la APB. Esta plataforma, que cuenta con todas las garantías legales, supone ahorro, al eliminar el soporte papel, en la tramitación de documentación, en mensajería, claridad en el circuito documental, la posibilidad de operar desde puntos lejanos, teletrabajo, etc.

La APB también ha incorporado las nuevas tecnologías en otros servicios del puerto como el transporte terrestre de contenedores al incorporar aparatos homologados de comunicaciones en cabina y teletac de identificación en todos los vehículos que operan regularmente en las instalaciones portuarias. Este plan de ordenación del transporte (Proatrans) ha sido una herramienta muy importante para llevar a cabo la regulación del transporte de contenedores por carretera al puerto determinando las condiciones en se trabaja en el sector. Además, el plan permite la identificación y el preaviso aportando seguridad y agilidad a la cadena de logística a la vez que se suma a la estrategia del “puerto sin papeles”.

INVERSIONES

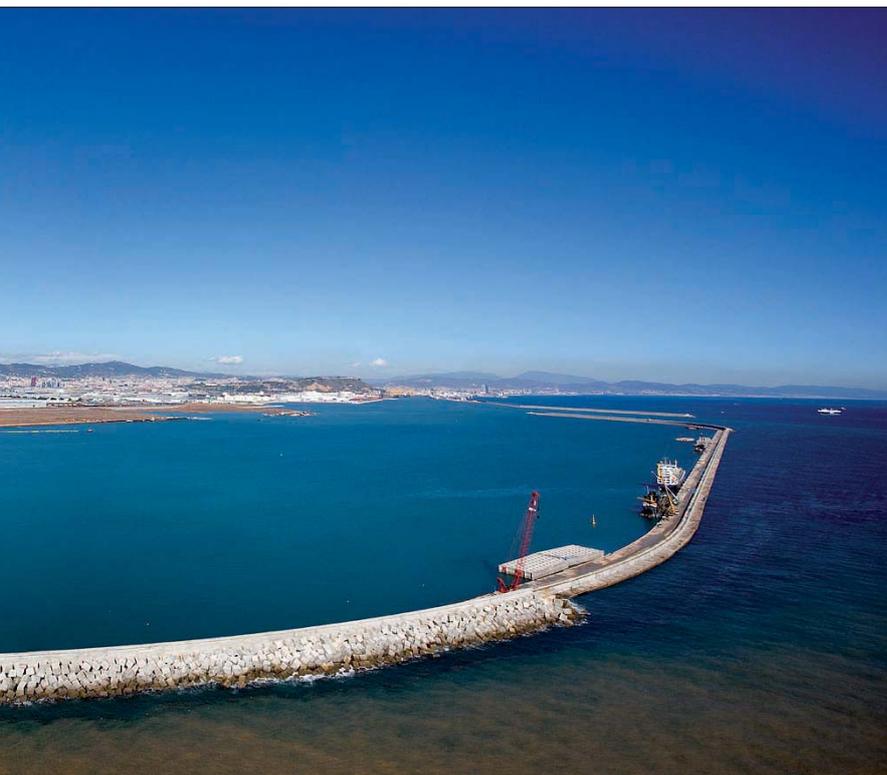
De acuerdo con las cifras correspondientes al sistema portuario español de titularidad estatal recogidas en las cuentas públicas para el 2010 el puerto de Barcelona cuenta con algo más de 193 millones de euros. A esta cantidad hay que añadir la inversión tanto de la APB como de las operadoras privadas. Este volumen de inversión estatal coloca a esta dársena en segundo puesto detrás de la asturiana de El Musel, que lidera la inversión con cerca de 200 millones. La inversión del puerto cata-

lán se enmarca en las obras de ampliación del Puerto con la construcción de los diques de abrigo Sur y Este, así como la ejecución de las medias correctoras de la línea de costa. Las obras de ampliación, que se iniciaron a finales del año 2001, cuentan con una inversión total de 3.586 millones de euros y tienen por objeto convertir al puerto de Barcelona en uno de los nodos más importante de la red transeuropea de transporte. Para llevar a cabo esta ampliación, la inversión prevista desde que comenzó la ampliación hasta finales de la presente década ha sido de 1.270 millones de euros de los que inicialmente se previó que fuera casi la mitad pública y la mitad privada.

La ampliación del puerto de Barcelona se enmarca dentro del plan Delta. Un proyecto más amplio cuyo objetivo es la puesta en marcha de numerosos proyectos de infraestructuras de transporte y medioambiente que se realizan en el delta del río Llobregat, que están a punto de concluirse para convertir esta dársena en la una de las mayores plataformas logísticas del Sur de Europa.

TERMINALES INTERNACIONALES

La transformación física del puerto, a parte de mejorar las conexiones con su *hinterland*, permitirá doblar la superficie del puerto llegando a las 1.300 hectáreas. La finalización de las obras de abrigo — dique Sur con una longitud lineal de 4,8 kilómetros y un calado máximo de 22 metros, y la prolongación del dique Este en 2 kilómetros con un calado de entre 20 y 25 metros— ha permitido la construcción parcial del Muelle del Prat donde se instalará la segunda terminal internacional del puerto: TerCat.



Aunque con retraso debido a las modificaciones y reparaciones llevadas a cabo en los últimos meses para solucionar la pérdida de los cajones que lo componen, este espacio se irá entregando parcialmente a la operadora Terminal de Catalunya (TerCat) a medida que se vaya desarrollando. Esta empresa, que obtuvo la adjudicación a través de concurso público, está participada por Hutchison, primer operador de terminales a escala mundial. La primera entrega —prevista para finales de este año— permitirá al operador portuario realizar su inversión para iniciar sus operaciones terminalistas para 2011— momento en el que todos los análisis prevén la recuperación económica. Una vez terminadas las obras, la terminal contará con 93 hectáreas de superficie, 1,5 kilómetros de línea de muelle de 16,5



metros de calado. La terminal podrá operar más de 2,5 millones de TEU anuales.

De acuerdo con la estrategia de la APB, el crecimiento físico del puerto también permitirá la ampliación de la terminal internacional TCB en más de 20 hectáreas que permitirán alcanzar a esta terminal una superficie total de 91,5 hectáreas para desarrollar una capacidad operativa de 2,1 millones de TEU anuales.

Esta inversión en infraestructura se ha realizado tras quince ejercicios en los que el aumento del tráfico de contenedores ha sido constante. Sin embargo, el tráfico de contenedores durante los primeros nueve meses del año ha caído en el puerto de Barcelona de 1.3 millones de TEU a los 0,87 millones de 2009 lo que supone un 34 por ciento menos.

CRUCEROS

Barcelona, a partir de la celebración de los Juegos Olímpico, se ha convertido en la ciudad mediterránea que ha experimentado un mayor crecimiento turístico. En 2008 el segmento de tráfico de pasajeros, con más de 3.236.976 pasajeros —que suponen un incremento del 12,4 por ciento—, fue el que mejor comportamiento tuvo. Dentro del segmento destaca el pasaje de cruceros por su aumento: un 17,5 por ciento. Este incremento establece al Puerto de Barcelona con su más de dos millones de viajeros de crucero como líder europeo en este tráfico. Hay que señalar que el 56 por ciento son pasajeros que inician y/o acaban su ruta turística en este puerto. Es decir, el Puerto de Barcelona es el lugar donde se lleva a cabo el embarque o el desembarque lo que supone un notable aporte económico a la economía local, puesto que pasan más tiempo en la ciudad.

Los ferris de línea regular han experimentado un crecimiento del 4,3 por ciento alcanzando un total de 1.162.422 pasajeros. En este transporte marítimo de corta distancia sobresalen las rutas regulares (dos líneas diarias) que conectan Barcelona con los puertos italianos de Génova y Roma, y otro servicio con Livorno. Estas líneas ofrecen un servicio mixto de transporte de pasaje y vehículos dirigido a la carga a través de plataformas, camiones, frigoríficos, remolque, etc., que suponen una reducción en el tráfico rodado por las vías europeas con el ahorro consiguiente de tiempo y combustible. Para dar un servicio adecuado a estos pasajeros en los últimos años se ha estructurado el recinto por áreas, adaptándose de acuerdo con la especialización de las diferentes terminales, para estar a la altura de la eficacia que este tipo de comercio requiere. Para ello el puerto cuenta con 7 terminales internacionales de pasajeros en las que operan empresas especializadas en el sector que han realizado importantes inversiones en las terminales para mantener el liderazgo en seguridad y logística para el tráfico de cruceros. ■

J.M.S. / FOTOS: PORT DE BARCELONA

El puerto en el termómetro del mercado interior

– De los grandes puertos del sistema portuario, Barcelona es el que ha acusado más la caída del tráfico hasta agosto de este año ¿Cuál es la explicación (tipo de tráficos, infraestructura, etc.)?

La crisis económica actual está teniendo una importante incidencia en el comercio internacional y, por consiguiente, en el sector portuario, del transporte y la logística. El Port de Barcelona no ha sido en absoluto ajeno a este deterioro de la economía mundial, por lo que ha experimentando la caída de sus tráficos.

Existen varios factores para explicar el mayor retroceso de tráficos experimentado en Barcelona, un retroceso que ha afectado con diferentes porcentajes a los principales puertos europeos. En primer lugar, y a diferencia de otros grandes puertos españoles, Barcelona es mayoritariamente un puerto de importación y exportación, no de cabotaje o tránsito (transshipment). Por lo tanto, el Port de Barcelona refleja mucho mejor la evolución –podríamos decir que actúa como un termómetro– de la economía de su mercado interior.

Otro factor importante es el cambio de operativas de las grandes navieras, que buscan la mejor opción para capear la inestable situación económica mundial. La reciente puesta en marcha de una terminal de contenedores operada por ZIM en el Port de Tarragona ha provocado que los tráficos de esta naviera que pasaban anteriormente por Barcelona se dirijan sobretodo a Tarragona. Otras grandes navieras, como es el caso de Maersk o MSC, intentando dar respuesta a la reducción de tráficos y al menor volumen de negocio, han optado por concentrar su operativa en aquellos puertos donde cuentan con terminal propia. Debe tenerse en cuenta que se trata de modelos portuarios diferentes: el Port de Barcelona ha apostado por tener terminales públicas, operadas por empresas privadas que ofrecen sus servicios a cualquier naviera; mientras que otros puertos han licitado sus terminales a empresas vinculadas o gestionadas directamente por armadores.

Las estadísticas indican que en los últimos meses se ha detenido la tendencia negativa de las mercancías en el Port de Barcelona, que ha estabilizado sus tráficos, a la vez que se detectan ligeras mejoras en el comercio mundial. Sin embargo, el 2010 se presenta todavía como un año sumamente difícil para el sector portuario y logístico, lo que debe incentivarnos aún más a realizar nuevos planteamientos y definir nuevos retos que nos permitan encarar con éxito la salida de la crisis.

¿En qué tráficos se ha notado más la contracción de la economía?

El tráfico de contenedores, dedicado a la carga general, es de los que ha experimentado un retroceso mayor. También destaca la caída de un tráfico muy importante en el Port como son los vehículos nuevos, que con movimiento anuales superiores a las 800.000 unidades había situado a Barcelona como uno de los primeros puertos europeos en esta especialidad. Como decía antes, el puerto refleja la evolución de la economía del país y este tráfico se resiente del difícil momento que está pasando la industria de la automoción.

No todos los tráficos son negativos. Un ejemplo es el sector crucerista, que sí ha resistido con éxito la recesión



económica, registrando crecimientos de tráfico continuados durante el presente ejercicio y anunciando la llegada de nuevos buques y compañías para la temporada 2010. Otros tráficos que consideramos estratégicos, como por ejemplo el de mercancías que entran y/o salen del Port de Barcelona por ferrocarril, también ha experimentado crecimientos superiores al 30% en lo que llevamos de año. Esta última cifra es importante, puesto que el Port ha apostado por el ferrocarril como modo sostenible, eficiente y competitivo para conectarse con su hinterland e incrementar sus mercados.

¿Es posible tomar medidas a corto plazo para paliar la situación?

El Consejo de Administración del Port de Barcelona acordó la congelación de sus tarifas como respuesta a la crisis económica actual y como medida para incentivar los esfuerzos que las empresas, del sector marítimo y logístico, están realizando para superar la recesión. Barcelona fue el primer puerto de España en congelar sus tarifas en el actual contexto económico.

Concretamente, el Port congeló las tasas al pasaje, a los buques y a la mercancía; y las tarifas aplicadas por los servicios comerciales realizados por el Autoridad Portuaria de Barcelona (almacenamiento; servicios realizados por el Punto de Inspección Fronterizo (PIF); y el suministro de agua y electricidad en buques e instalaciones fijas; servicios en los cruceros y pasajes de crucero; limpieza de explanadas; aparcamiento de camiones; etc.).

Un segundo paquete de medidas excepcionales para incentivar el tráfico portuario fue aprobado el pasado mes de febrero. Entre estas medidas destacan la modificación de las liquidaciones de las tasas por ocupación privativa, mejorando así las situaciones financieras y de liquidez de los concesionarios; ponderar y posponer, en caso de que sea necesario, las cláusulas de cumplimiento de tráfico mínimo a que están obligadas algunas concesiones; y re-

visar los requisitos para la aplicación de bonificaciones a determinados tráficos portuarios con el objetivo de estimular la actividad en el Port de Barcelona.

¿En qué fase se encuentran los proyectos de ampliación del puerto?

La ampliación del Port de Barcelona ya es una realidad. Se trata de una obra impresionante: el Port ampliado multiplicará por 2,3 su superficie actual, alcanzando las 1.265 hectáreas. La Zona de Actividades Logísticas (ZAL), que cuenta actualmente con 66 hectáreas, ha crecido hasta las 260 hectáreas.

Durante el 2008 se finalizaron los diques de abrigo Sur y Este que delimitan el nuevo perímetro del Port. Dentro de estas aguas abrigadas se está construyendo el Muelle Prat, la primera terminal de la ampliación, de 100 hectáreas, que se entregará en breve al concesionario Tercat, con participación de Hutchison, el primer operador de terminales portuarias del mundo, con el objetivo que se encuentre parcialmente en funcionamiento en el 2011.

Con las obras de ampliación avanzando a buen ritmo, nuestra principal necesidad radica ahora en disponer de las infraestructuras necesarias para enlazar el Port de Barcelona con su hinterland, tanto el español como especialmente el europeo. El Port necesita unos nuevos accesos, conexiones viarias y especialmente ferroviarias con capacidad suficiente para el volumen de tráfico que generará el Port ampliado, que puede alcanzar los 10 millones de TEUs y los 130 millones de toneladas de tráfico total. Como decía anteriormente, el Port de Barcelona necesita disponer de unas conexiones y unos servicios ferroviarios fiables, eficientes y de calidad si aspira competir con los grandes puertos del norte de Europa.

Con este objetivo, el Port de Barcelona está creando infraestructuras de proximidad que den respuesta a las necesidades de transporte marítimo de su hinterland. El Port ya se ha posicionado en el centro de la península ibérica (a través de las terminales ferroviarias de Azuqueca de Henares y de Coslada), en las terminales marítimas de Zaragoza y Toulouse, y estará presente a medio plazo en Perpignan y en Tánger-Med (Marruecos). La apuesta ferroviaria del Port se plasma en servicios como BarcelLyon Express, que conecta Lyon y el Port tres veces por semana, y con el resto de servicios ferroviarios regulares que parten del Port de Barcelona hacia sus principales mercados.

El Short Sea Shipping está completando la red del Port de Barcelona en el hinterland mediante servicios regulares que lo conectan con los principales destinos del Mediterráneo occidental. Tras el éxito obtenido en las líneas con Italia y el norte de África, estamos trabajando con diversos operadores para poner en marcha durante el 2010 nuevos servicios de Short Sea Shipping con otros destinos en el norte de África, Grecia y Turquía.

¿En qué fase de ejecución se encuentra el Muelle del Prat y que repercusiones van a tener los retrasos en el puerto y en la operadora que obtuvo la concesión?

La reparación del Muelle Prat avanza a buen ritmo. Vamos a hacer entrega de la primera fase del muelle a Terminal Catalunya, participada por el Grupo Hutchison, durante este año con el objetivo que la nueva terminal empiece a operar durante el 2011.

El retraso en la entrega de la terminal al concesionario, provocado por la avería del muelle, ha permitido a Tercat incorporar mejoras al proyecto original. En concreto, se incrementa la inversión en las instalaciones, con un presupuesto inicial de 515 millones de euros, 140 más que en el anterior proyecto, que se reparten entre 205 millones de euros destinados a la obra civil y 310 millones de euros para la dotación de maquinaria y grúas.

En líneas generales, el nuevo proyecto presentado por Tercat representa mejores estándares de seguridad de la terminal, una mayor eficiencia y eficacia de los recursos, un aumento de la productividad operativa, una mejor ordenación de la instalación y un incremento de la capacidad de la terminal.

¿Altera la presente crisis económica las inversiones públicas o privadas previstas en infraestructura en el PB?

De ningún modo. El Port de Barcelona es un proyecto a largo plazo. La ampliación que se está acometiendo, en la que se invertirán aproximadamente 3.600 millones de euros procedentes del sector público y privado, fue diseñada en los años noventa. Las obras se iniciaron en diciembre del 2001, ya se han finalizado los diques de abrigo y durante el presente año se entregará la primera fase de la nueva terminal al operador portuario Tercat-Hutchison. Se trata, por tanto, de una obra planificada no buscando unos réditos inmediatos sino una infraestructura de largo recorrido que, como sucede con el puerto actual, da trabajo y crea riqueza generación tras generación.

A pesar de la coyuntura actual, insisto en recalcar que la ampliación es un proyecto inversor a largo plazo, que sigue adelante y que no se verá modificado. El Port de Barcelona tiene una estructura financiera sólida y unas bases y estrategias que nos permitirán afrontar este contexto económico con cierta tranquilidad y garantías de éxito. Las metas de crecimiento y expansión van más allá de un año malo o incierto y debemos aprovechar esta situación para fijar objetivos y metas y no dejar de avanzar con el fin de tener una posición fuerte cuando el mercado se reactive.

¿La crisis flexibilizará el actual modelo portuario español? (operadores, estiba)

Independientemente de la crisis actual, uno de los objetivos que se plantea el Port, y que hago extensible al conjunto del sistema portuario español cuando se encuentra sobre la mesa el nuevo proyecto de Ley de Puertos, es tener más flexibilidad, mayor capacidad para adaptarnos a la realidad del mercado. La rigidez del sistema de tasas actual, si bien aporta fortaleza y seguridad financiera, resta competitividad a Barcelona y al conjunto de puertos, que tienen poco margen comercial y no pueden responder con agilidad a las necesidades que plantean navieras y clientes.

En este sentido, estamos trabajando para implantar una cultura empresarial orientada al cliente dentro del Port. La calidad, la productividad y la eficiencia serán las grandes bazas que debe jugar la Comunidad Portuaria de Barcelona para diferenciarse de sus competidores, convertirse en un referente regional y situarse entre los grandes puertos europeos. ■

J.M.S.



El Port de Barcelona

Cambio en la política pesquera gallega



La Xunta de Galicia aprobó el pasado 15 de octubre el anteproyecto de ley que modifica la Ley de Pesca aprobada a finales de noviembre de 2008. La futura norma, que se espera esté aprobada en diciembre, supone un cambio en la política pesquera impulsada por el anterior ejecutivo bipartito y persigue, con la modificación de 82 artículos, imponer criterios de austeridad. Además, se pretende recuperar el diálogo con el sector y garantizar su seguridad jurídica.

La futura Ley de Pesca, según afirmó el presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijoo, “busca acabar con la confrontación y sustituirla por la colaboración con el sector pesquero, marisquero y acuícola”. Para ello, la reforma puesta en marcha recupera el régimen jurídico que las cofradías tenían antes de la aprobación de la norma actual impulsada por el bipartito que imponía a estas corporaciones un número mínimo de socios y se atribuía la potestad de fusionar y disolver pósitos por inviabilidad económica. También se recupera el régimen jurídico que regula el Servicio de Guarda costas y el Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino (Intecmar). Desde el ejecutivo se espera que estas medidas eviten complicaciones e ineficiencias administrativas que supondrían su desaparición.

Otro de los cambios más notorios en el anteproyecto es la recuperación del permiso de explotación (permex), que sustituirá a la licencia de pesca profesional vigente en la actualidad. El permiso de explotación, en funcionamiento desde 1993 hasta el pasado año que fue sustituido por la licencia, se extenderá durante toda la vida útil de la embarcación, si está cuenta con las condiciones necesarias de navegabilidad, flotabilidad y seguridad adecuadas.

Las modificaciones también alcanzan al subsector mejillonero en el que se modifica la vigencia de las concesiones y autorizaciones. Estas concesiones, que en la actualidad se conceden por 10 años prorrogables hasta un máximo de 30, serán cambiadas para garantizar la continuidad del sector.

En el ámbito científico, en anteproyecto crea el Comité Científico Gallego de Pesca como órgano de consulta y asesoramiento del ejecutivo sobre aspectos como los recursos marinos.

Los cambios persiguen criterios de austeridad y para ello se anula la creación de la Agencia de Desarrollo Sostenible de las Zonas de Pesca, que ahorrará al gobierno regional 700.000 euros. Las competencias de la agencia serán absorbidas por la estructura de la consellería. ■

Las decisiones sobre el “Prestige”, consideradas “error clamoroso”

La Audiencia Provincial de A Coruña, encargada de juzgar el desastre ecológico del “Prestige”, califica la decisión de alejar de puerto el petrolero de “error clamoroso” frente a la opinión mantenida, en su momento, por el juzgado de Corcubión, que consideró la medida de “prudente y razonable”. Este giro en el proceso ha supuesto que el ex responsable de Marina Mercante, José Luis López-Sors, vuelva a estar imputado.



Coincidiendo con el séptimo aniversario del accidente del “Prestige”, la instrucción del caso en los tribunales ha tomado nuevos derroteros, como el de volver a sentar en el banquillo al ex director general de la Marina Mercante, José Luis López-Sors. La Audiencia Provincial de A Coruña considera que existen “indicios racionales de criminalidad” y que su actuación contribuyó de forma “trascendente a un resultado que empeoró el daño al ecosistema ya causado”.

Para el citado Tribunal, la decisión de alejar el buque de la costa en medio del temporal con rumbo indeterminado fue “un error clamoroso. Incluso llega a afirmar que la gestión del accidente fue “peor imponible”.

La sala primera de la Audiencia Provincial de A Coruña da respuesta así a los recursos presentados por el colectivo Nunca Mais, Izquierda Unida, el Concello

de O’Grove, nueve empresas afectadas por el vertido y varias cofradías y asociaciones profesionales del sector y contradice al auto de la juez de Corcubión (A Coruña), quién cerró el caso y desestimó la imputación de López-Sors, al considerar que su decisión fue “prudente y razonable”.

Además, los jueces de la Audiencia de A Coruña echan de menos también que, en la instrucción del sumario en el juzgado de Corcubión, no se investigase la responsabilidad en los hechos de las instancias superiores del Ministerio de Fomento. López-Sors, en el caso de que se formalicen los escritos de la acusación, se enfrentaría a una pena de uno a dos años y el Estado español sería declarado responsable civil subsidiario y, por tanto, debería asumir parte del coste de la catástrofe, en un porcentaje que dependerá de que otros agentes participantes sean también condenados. ■

BREVES

◆ Asociación Nacional de Lonjas

Las lonjas de pescado y marisco han constituido a principios de noviembre una asociación nacional. El objeto de esta asociación, que engloba al 80 por ciento de las lonjas gestionadas por las cofradías de pescadores, es llevar a cabo políticas conjuntas que mejoren los precios en primera venta de los recursos que obtienen los pescadores en el mar. Además de defender la primera venta, esta asociación quiere involucrarse en la comercialización de un producto de alta calidad que no siempre se distingue con claridad en los mercados de otros productos importados.

Durante las jornadas en las que se constituyó esta entidad los representantes de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores también analizaron las repercusiones de la Reforma de la Política Común Pesquera para la pesca artesanal.

◆ Estudio de los fondos marinos de Ecuador

A comienzos de noviembre finalizó la segunda campaña de investigación de los fondos marinos de Ecuador desde el buque oceanográfico “Miguel Oliver”, enmarcada en los acuerdos de cooperación suscritos en materia pesquera y acuícola. En esta campaña, en la que participan científicos del Instituto Español de Oceanografía y ecuatorianos, tenía como objetivo general la identificación de la fauna demersal existente entre los 200 y los 700 metros de profundidad, como la merluza, la corvina de roca de profundidad, el granejo y el camarón, entre otros. Asimismo, los investigadores realizaron estudios de temperatura y salinidad de la columna de agua, así como el reconocimiento batimétrico y morfológico del fondo marino.

◆ Noia y Ribeira empiezan la campaña

Los mariscadores adscritos a las cofradías de Noia y Ribeira comenzaron a la campaña de extracción de almeja babosa y el berberecho el pasado veinte de octubre. La extracción de los bivalvos en la que la trabajarán mil cien mariscadores a flote y cuatrocientos a pie se



BREVES

●●● inicia ensombrecida por la caída que ha sufrido la cotización del producto en primera venta debido a la contracción económica que ha afectado a los ingresos de numerosas familias que viven de la extracción del producto.

Desde la cofradía se espera igualar el ejercicio pasado tanto en calidad y cantidad de molusco como en facturación ya que el pósito es una de las empresas más importante de la ría.

◆ Nuevo buque anti-contaminación en el Atlántico

La Agencia de Seguridad Marítima ha incorporado un nuevo buque remolcador anticontaminación al servicio de vigilancia y actuaciones contra la contaminación en el mar. El "Ría de Vigo", que tendrá su base en la capital pontevedresa, cubrirá una zona de unos 800 kilómetros, los que hay desde Oporto hasta la ciudad gala de Brest.

◆ Ayudas para reducir la contaminación

Según se desprende del borrador de la Ley de Economía Sostenible, que tiene previsto aprobar el Gobierno, Fomento pondrá en marcha una línea de crédito de 275 millones de euros que se dedicarán, durante tres años, a financiar a los armadores o navieros que realicen renovaciones o modificaciones en sus buques mercantes y pesqueros de más de 400 GT para la introducción de sistemas que reduzcan las emisiones. Además, se habilitarán 200 millones de euros para facilitar la puesta en servicios de instalaciones de carga y recepción de mercancías peligrosas en los puertos.

◆ Campaña de la angula

El Principado de Asturias ha publicado las normas que regirán la campaña de la angula desde la segunda semana de noviembre hasta el 25 de marzo. Los cambios más destacables respecto a la campaña pasada son la reducción de días de captura del recurso y la nueva regulación de las licencias. Esta reducción -exigida por la Unión Europea para evitar la extinción de la anual- es de quince días al mes durante la campaña para los que faenan a pie, y un mes de amarre para las lanchas que faenan en



CANTABRIA

La situación de la anchoa lleva al IEO a estudiar su cultivo

Los trabajos científicos sobre la anchoa en acuicultura no son nuevos, aunque sí algunas líneas de investigación que se van a poner en marcha próximamente por parte del Instituto Español de Oceanografía en Santander. Este nuevo proyecto para la cría de anchoa en cautividad, bajo la dirección de Carlos Fernández Pato, cuenta con el patrocinio del Gobierno de Cantabria, a través de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad.



Carlos Fernández Pato, investigador del IEO.

Carlos Fernández Pato, investigador principal del IEO de Santander en los estudios sobre la anchoa, cree que en tres años es posible finalizar los trabajos que lleven a cerrar el ciclo de cultivo de esta especie. Como se señalaba anteriormente, estos estudios sobre la anchoa no son nuevos, ya que junto a AZTI y la Universidad de Oviedo, se viene trabajando para poder establecer un suministro estable a las conserveras, manteniendo la calidad de la especie, y de esta forma no depender de las fluctuaciones de capturas y precios. Es decir, ya se tenían bases biológicas para valorar su cultivo, antes de iniciarse el proyecto que está a punto de firmarse con el Gobierno de Cantabria, con quien el Centro Oceanográfico de Santander mantiene una estrecha colaboración.

Como señala el investigador del IEO a MAR, uno de los objetivos es mante-

ner la caracterización genética, conservando así la calidad de la anchoa del Cantábrico. Pero no sólo para el suministro a las conserveras, estoy pensando en una remota repoblación, pues resulta vital disponer de unas técnicas para que la variabilidad genética de los ejemplares esté asegurada y no haya ninguna endogamia y, naturalmente, garantizando la variabilidad genética de la población.

Prosigue Fernández Pato señalando que otro de los apartados que nos interesan son los análisis bioquímicos de la anchoa "salvaje" para posteriormente hacérselos a la que estamos cultivando, en las mismas épocas, para ver el perfil de ácidos grasos, el contenido proteínico... a fin de conseguir que la calidad no baje ni un ápice en la anchoa de cultivo. La información obtenida en estos trabajos también es de gran utilidad para los gestores de las pesquerías de cara a su regulación. ■

Ana Munguía

Formación ambiental para la conservación de la costa y el medio marino

El Instituto de Ecología Litoral (IEL) va a desarrollar el proyecto FOR-MAR, aprobado por la Fundación Biodiversidad, cuyo objetivo es la conservación del medio marino a partir de la gestión ambiental de puertos y zonas costeras. Dicho proyecto está cofinanciado por el Fondo Social Europeo a través del Programa Operativo Adaptabilidad y Empleo, en el marco del Programa Empleaverde 2007-2013.

Que el Medio Ambiente y la sostenibilidad sean la base para mejores empleos y empresas más competitivas, así como lograr que trabajadores y empresas sean los actores clave en la mejora del medio ambiente y en la sostenibilidad del desarrollo. Esos son los objetivos del Programa Operativo Adaptabilidad y Empleo. Para la realización del proyecto FOR-MAR se llevarán a cabo acciones gratuitas cofinanciadas por el Fondo Social Europeo dirigidas a trabajadores de Pymes, Micropymes y trabajadores por cuenta propia de la Comunidad valenciana que desarrollen su actividad laboral directa o indirectamente en puertos deportivos, pesqueros, clubes náuticos y empresas relacionadas con éstos y trabajadores del sector turístico costero.

Las actividades previstas, a grandes rasgos, serán las siguientes: Diagnóstico ambiental de puertos pesqueros, puertos comerciales y clubes náuticos de la provincia de Alicante; Formación Ambiental adaptada a la realidad del mercado laboral. Para ello, los trabajadores dispondrán de cursos de formación presencial, a distancia y mixta tales co-



Fundación Biodiversidad

mo "conservación de la costa y del medio marino" y "gestión ambiental de puertos", entre otros. También están previstas actividades de asesoramiento ambiental, que serán prestadas por personal especializado en gestión ambiental y recursos marinos del IEL.

Para más información, los interesados en estos cursos podrán dirigirse al IEL, llamando al teléfono 965 65 76 90, o a través de la www.ecologialitoral.com e info@ecologialitoral.com. ■

BREVES

●●● el Nalón. La reducción no ha tenido contestación entre los pescadores, ya que tras la notable caída de capturas de la campaña pasada ven las medidas como necesarias.

◆ FERIA INTERNACIONAL DEL PESCADO CONGELADO

La undécima edición de la feria internacional del pescado congelado (CONXEMAR) cerró sus puertas en Vigo con cerca de un centenar de expositores menos que en la edición del 2008 y una rebaja de los productos finalistas en torno a un 10%, debido a la crisis de consumo en términos globales. Aunque el sector de los congelados no ha sufrido tanto la crisis como otros, se ha comprobado que los fabricantes -lejos de hacer una ofensiva con productos nuevos- han dedicado sus esfuerzos a mejorar los envases y embalajes para hacerlos diferentes y más atractivos a los consumidores.

◆ EL MARM PROHIBE LA CAPTURA DE TIBURONES ZORRO Y MARTILLO

El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino prohibirá, a partir del 1 de enero de 2010, la captura de tiburones zorro y martillo por parte de la flota palangrera española con el objeto de proteger a estas especies vulnerables. Dicha prohibición, en la línea de las recomendaciones de la FAO y de las Organizaciones Regionales de Pesca, afectará a la captura, transbordo, desembarco y comercialización de estas especies en todos los caladeros en que faene dicha flota, incluyendo las aguas jurisdiccionales de terceros países. La organización Oceana aplaude la decisión española, que le convierte en el primer país de la UE en prohibir estas capturas que salvarán la vida a cerca de 15.000 ejemplares todos los años.

◆ LIBRO DIVULGATIVO SOBRE EL MERCADO DE PECES

El IEO acaba de publicar el libro "Estudio de mercado y recaptura de peces", en el que se recogen los trabajos de 34 investigadores. La obra está destinada a la divulgación de esta importante actividad, en la que es imprescindible la colaboración del sector pesquero.



El Juan de la Cosa atiende a la flota del norte de España

EL ISM PARTICIPA en el Subcomité de Vigilancia del Ministerio de Sanidad

El Instituto Social de la Marina está incorporado al Subcomité de Vigilancia del Plan Nacional de Preparación y Respuesta ante una pandemia de gripe. Dicho comité es coordinado por el Centro de Coordinación de Alertas y Emergencias Sanitarias del Ministerio de Sanidad y Política Social.

Esta integración se ha llevado a cabo porque, aunque la responsabilidad de la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar se ha ido traspasando a los correspondientes Servicios de Salud de las Comunidades Autónomas, la atención médica a este colectivo cuando está embarcado o en el extranjero es competencia del ISM. Para atender a estos trabajadores, el Instituto Social de la Marina cuenta con medios propios: el Centro Radio Médico, los buques Esperanza del Mar y Juan de la Cosa y los Centros Asistenciales en el Extranjero, situados en Mauritania, Senegal, Namibia y las islas Seychelles.

Otro aspecto importante que se ha tenido en cuenta a la hora de integrar al Instituto Social de la



Por el Centro Nacional de Formación de Isla Cristina cada año pasan miles

Marina en este Subcomité de Vigilancia ha sido la existencia de los Centros Nacionales de Formación de Bamio e Isla Cristina así como de las hospederías, por los que cada año pasan miles de alumnos y trabajadores en régimen de alojamiento.

La incorporación al Subcomité de Vigilancia del Plan Nacional de Preparación y Respuesta ante una pandemia de gripe, en el que también participan las Comunidades Autónomas y organismos como el Centro Nacional de Epidemiología, el Instituto Nacional de Gestión Sanitaria, Sanidad Penitenciaria y Defensa, permitirá el acceso a informes técnicos sobre la evolución puntual de la enfermedad, a nivel nacional e internacional y a estimaciones de posibles escenarios, así como la participación en reuniones periódicas para analizar dicha evolución y revisar las estrategias de vigilancia y los pasos a seguir ante la detección de casos.

En este sentido, desde el Instituto Social de la Marina y a través de la Subdirección General de Acción Social Marítima, se trasladará puntualmente a los medios asistenciales propios, la información relevante generada dentro del citado Subcomité de Vigilancia.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN

Siguiendo las directrices del Ministerio de Sanidad y Política Social, se han tomado además unas medidas de ac-



de alumnos.



Sede de la Dirección Provincial del ISM en A Coruña.

tuación que afectan al Centro Radio Médico de Madrid, a los barcos y centros asistenciales en el extranjero.

Por lo que respecta al Centro Radio Médico se ha preparado un protocolo de actuación que debe seguirse en las consultas radio-médicas por posibles casos de gripe A (H1N1). Este protocolo se ha elaborado con el objeto de:

- Homogeneizar las actuaciones en relación con otras entidades con competencias sanitarias.
- Unificar la información que deben tener las embarcaciones para reforzar las medidas higiénicas que han de aplicarse a bordo ante un posible enfermo de gripe A.
- Proporcionar directrices, recomendaciones y actuaciones a seguir desde el propio Centro Radio Médico cuando se sospeche la existencia de un caso de gripe.

También se ha elaborado un protocolo de actuación en los Centros Nacionales de Formación y a las Hospederías para:

- Reforzar las medidas higiénicas en los lugares donde alumnos y trabajadores conviven estrechamente para minimizar la posibilidad de contagios.
- Proporcionar directrices, recomendaciones y actuaciones a seguir ante sospechas de ca-

Las competencias sanitarias, de formación y asistencia que tiene atribuidas el ISM justifican su participación en el Subcomité de Vigilancia de la pandemia

sos de gripe A, potenciando la mayor coordinación posible con los servicios sanitarios locales, con los protocolos establecidos desde las distintas Comunidades Autónomas, el Instituto Nacional de Gestión Sanitaria o desde los medios asistenciales, propios o contratados, del Instituto Social de la Marina.

Finalmente, en los buques asistenciales Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, se ha acordado:

- Propiciar la elaboración de protocolos específicos de actuación ante la aparición de casos de gripe A.
- Realizar las gestiones necesarias para dotar a los barcos de medicamentos antivirales, cuyo uso en esta fase está reservada a las personas afectadas que requieran hospitalización y a aquéllas que presentan mayor probabilidad de sufrir complicaciones; por lo que su distribución está reservada a ámbitos hospitalarios.
- Potenciar la colaboración con los Servicios de Salud de las Comunidades Autónomas de Canarias y Cantabria, donde los buques tienen su base, para optimizar la coordinación de las posibles evacuaciones que puedan realizarse, teniendo en cuenta los protocolos de actuación fijados en dichas Comunidades. ■

ANA DÍAZ

Congreso de la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT

El 10º Congreso Federal de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT concluyó el pasado 2 de octubre con la reelección de su secretario general, Miguel Ángel Cillero, quien, a partir de ahora, deberá aplicar y

desarrollar el programa de Acción aprobado para los próximos cuatro años.

En el acto de clausura, Cillero explicó los retos a los que debe enfrentarse la Federación ante una coyuntura de crisis económica que afecta de manera especial a algunos sectores de la Federación.

Liberados tres pesqueros onubenses en Guinea-Bissau

Las autoridades de Guinea-Bissau han procedido al pasado 28 de octubre a la liberación de los tres pesqueros onubenses que se hallaban retenidos desde el ocho del mismo mes acusados de haber hecho un repostaje de combustible en alta mar en una zona fuera de la soberanía de las aguas de este país. Según las autoridades africanas, la ley local impedía ese tipo de actividades.

Para la Administración española, que ha llevado a cabo gestiones

para la liberación de los barcos, las autoridades de ese país no tienen competencia para operar en las aguas de alta mar donde fueron detenidos los pesqueros españoles. Para los armadores, las competencias de Guinea-Bissau sólo se extiende, a estos efectos, a 24 millas de costa.

Los armadores han tenido que pagar una multa de 300.000 euros por embarcación para poder volver a faenar. A bordo de los tres barcos trabajan cerca de 50 pescadores, en su mayor parte españoles, aunque también hay trabajadores de algunos países africanos.

Ampliación del permiso de paternidad

La Ley 9/2009, de 6 de octubre, publicada en el Boletín Oficial del Estado del día siguiente, amplía la duración del permiso de paternidad hasta cuatro semanas por el nacimiento, acogimiento o adopción de un hijo a contar a partir de la fecha de nacimiento, de la decisión administrativa o judicial de acogimiento o de la resolución judicial por la que se constituya la adopción.

La medida modifica la anterior Ley 3/2007, de 22 de marzo, que establecía un permiso de paternidad de 13 días de duración, ampliables en los casos de parto múltiple en dos días más por cada hijo o hija a partir del segundo.

La Ley se ha aprobado para favorecer y fomentar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral e incentivar la implicación de los hombres en las responsabilidades familiares.

Este derecho es exclusivo de los hombres y no interfiere con el permiso de 16 semanas permitido a las madres.

Presidente de Pesca en la ETF

Juan Manuel Trujillo, responsable de la sección de Pesca de Comisiones Obreras, ha sido nombrado presidente del sector de la pesca de la European Transport Federation

Relevo al frente de Navantia

Aurelio Martínez es el nuevo presidente del grupo de construcción naval "Navantia", en sustitución de Pedro Gómez Jaén. Martínez, que hereda una cartera de pedidos de 5.000 millones y una plantilla de 5.500 trabajadores, cuenta con una larga trayectoria en la Administración; concretamente, ha sido presidente del Instituto de Crédito Oficial (ICO) durante los últimos cinco años

Boyas de amarre en las islas Columbretes

Dado el incremento de la afluencia de embarcaciones a las islas Columbretes, el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino considera que es necesario regular el uso de las 16 boyas de amarre con las que la Secretaría General del Mar dotó a la reserva marina para evitar los daños en los fondos causados por las anclas de las embarcaciones que recalcan en las islas, bien para descansar o para realizar alguna de las actividades permitidas.

El BOE nº 240, de 5 de octubre de 2009, publica la Resolución de la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuícolas en la que se recoge la eslora máxima de las embarcaciones que utilicen estas boyas así como las condiciones de su uso.

Impulso del desarrollo pesquero en Huelva

Los ayuntamientos onubenses de Isla Cristina, Ayamonte y Punta Umbría han creado la asociación "CostaLuz" cuyo objetivo es impulsar el desarrollo pesquero de la costa occidental de Huelva. En la asamblea de constitución, celebrada el pasado 28 de septiembre, se decidió que Mª Luisa Faneca, alcaldesa de Isla Cristina, asumiera el cargo de presidente de la asociación. También se eligieron al resto de cargos de su Junta Directiva. Los principales objetivos de "Costa Luz" serán el desarrollo pesquero local y de la comarca, la gestión de ayudas y subvenciones, la mejora de la comercialización y el apoyo a los inversores pesqueros y acuícolas.

Representantes de las administraciones locales, cofradías de pescadores y asociaciones de armadores de las localidades onubenses mencionadas estarán presentes en esta asociación

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

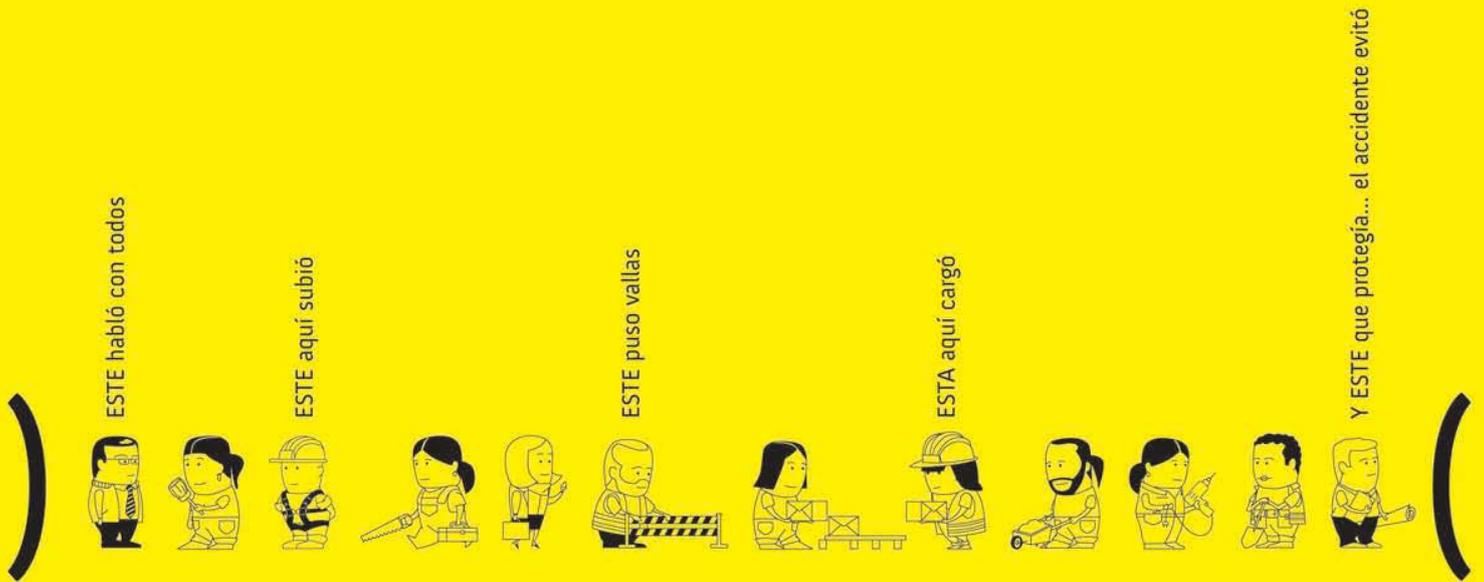
Avda. Federico Silva Muñoz s/n.

21410 Isla Cristina (Huelva)

Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva





La prevención, nuestra mejor empresa



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
E INMIGRACIÓN



INSTITUTO NACIONAL
DE SEGURIDAD E HIGIENE
EN EL TRABAJO