

Mar

Nº 455
Diciembre 2006

Galicia, la más beneficiada

Reparto de fondos de Pesca

XV Reunión de la ICCAT

Más vedas para el atún rojo

Relevo en el ISM

Pilar López-Rioboo,
nueva directora general

2006
BALANCE DE
UN AÑO

Cumplo una vez más con la gratísima tarea de rendir cuentas del trabajo realizado en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales durante el ejercicio que ahora termina y de exponer a las gentes del mar los proyectos que se desarrollarán durante 2007.

El que acaba ahora ha sido un año muy satisfactorio desde el punto de vista laboral. En mayo, Gobierno y agentes sociales alcanzamos un acuerdo para la mejora y el crecimiento del empleo, una reforma laboral que planteaba seriamente la reducción de la excesiva temporalidad que arrastra nuestro mercado de trabajo y el avance por la senda de la creación de empleo estable y de calidad.

Fue un acuerdo, el primero de estas características que se alcanzaba en el último cuarto de siglo, ambicioso por sus contenidos, tranquilo, coherente y eficaz, como empiezan a demostrar sus resultados. Por poner un ejemplo, los últimos datos de la Encuesta de Coyuntura Laboral muestran que la contratación indefinida aumentó desde la puesta en marcha

de la reforma en cerca de 400.000 nuevos contratos, que es el mayor crecimiento del empleo fijo registrado en las series de la encuesta, que viene realizándose desde 1990. También la tasa de temporalidad se ha reducido

casi un 2% en sólo tres meses, lo que supone la mayor caída registrada en la misma encuesta.

Igualmente satisfactorio es el balance en materia de Seguridad Social. En julio, Gobierno y agentes sociales, cerramos un nuevo acuerdo en el que, tomando como referencia las prioridades marcadas por el Pacto de Toledo, se adoptaban medidas para garantizar la eficacia del sistema y perfeccionar los niveles de bienestar de la ciudadanía en un entorno financiero saneado y estable.

En lo que afecta a los trabajadores del mar, la reforma contempla medidas de adecuación y modernización de la normativa reguladora del Régimen Especial del Mar, así como también del Régimen Especial de Trabajadores Autónomos.

El diálogo social, por el que el Gobierno ha apostado en todo momento, ha dado frutos evidentes que benefician a todos y afectan a materias esenciales para el conjunto de la sociedad española, como es el caso también de las leyes de Dependencia y de Igualdad.

La primera de ellas, publicada ya en el BOE tras su aprobación por las Cortes Generales, supone el reconocimiento, por primera vez en España, del derecho de los ciudadanos en situación de dependencia a ser atendidos por el Estado. El Sistema de Autonomía y Atención a la Dependencia se va a constituir como el cuarto pilar del Estado de Bienestar, tras la educación, las pensiones y la sanidad. Desde 2007, cuando empiece a ponerse en marcha, hasta 2015, cuando esté plenamente desarrollado, las Administraciones Públicas -Estado y comunidades autónomas- invertirán casi 26.000 millones de euros para financiar las prestaciones como ayuda a domicilio, teleasistencia, cuidado familiar, centros de día, residencias, etc.

Esta ley, junto a la de Igualdad, actualmente en fase de

tramitación parlamentaria, son la divisa de la política social de un Gobierno que, además del cumplimiento de sus compromisos electorales, tiene como prioridad la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos con mayores necesidades económicas y sociales.

Pero, además de los grandes acuerdos o las reformas de largo alcance, el Ministerio ha venido trabajando en el día a día, en programas que, menos vistosos de cara a la opinión pública, contribuyen igualmente a mejorar la vida de los españoles y suponen pequeños o grandes avances en la conquista de los derechos ciudadanos.

En este capítulo incluyo la actualización de la relación de enfermedades profesionales, que ha estado vigente durante 28 años o la eliminación de trabas para que los trabajadores del mar accedan al desempeño durante los periodos de veda o parada biológica.

En lo que atañe más directamente al Instituto Social de la Marina, 2006 ha sido el año de la asistencia sanitaria embarcada. Desde el mes de julio opera en los caladeros del norte el nuevo barco hospital "Juan de la Cosa".

Este barco sanitario, de salvamento y apoyo logístico, similar en su concepción hospitalaria y asistencial al "Esperanza del Mar", ha supuesto una inversión de 17 millones de euros, una de las más importantes realizadas por el Instituto en los últimos años.

Pero miremos al futuro. El año 2007 se presenta también con un marcado acento social, máxime si tenemos en cuenta que, por tercer año consecutivo, el gasto social supera el 50 por ciento de todos los recursos del Estado. Su destino es reforzar las políticas activas de empleo, los servicios sociales, las políticas de igualdad y la lucha contra la violencia de género.

Respecto a Seguridad Social, su presupuesto ha aumentado más de un 9% respecto al año anterior, lo que permitirá mejorar significativamente las prestaciones de los que más lo necesitan. Muestra de ello es que las pensiones mínimas subirán entre el 5 y el 6,5%, porcentaje en concordancia con el aumento que han operado en los últimos tres años (entre un 20 y un 25%).

También el ISM ha mejorado su presupuesto, del que casi el 90% se destina a prestaciones económicas, además de a servicios sociales y asistencia sanitaria.

En este tiempo de balance y esperanzas, quiero transmitir a las gentes del mar mi reconocimiento por lo abnegado de su tarea, por su entrega a un trabajo de especial dureza, así como a sus familias, que comparten abnegación y rigor a partes iguales. A ellos muy especialmente me alegra anunciarles que el próximo año España dispondrá de una Estrategia de Seguridad y Salud en el Trabajo como herramienta para reducir la siniestralidad laboral y mejorar los niveles de salud laboral. Si conseguimos avanzar en ese terreno, 2007 será, efectivamente, un buen año. Tal es mi deseo y en esa dirección seguiremos trabajando. ■

A las gentes del mar



JESÚS CALDERA
MINISTRO DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

GUÍA DEL RETORNO

Edita: **Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración**
Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

España se ha transformado, en términos ya utilizados en distintos foros, de país de emigración en país de acogida. Aún así, los emigrantes españoles que regresan para instalarse de forma definitiva en España oscila entorno a 40.000 personas anuales, cifra que se ha estabilizado que se ha estabilizado durante los últimos años”. Así se expresa la Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, Consuelo Rumí, en la presentación de la Guía del Retornado, editada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

La Guía trata de ayudar a los emigrantes españoles que se integran en su sociedad de origen. De una manera sencilla y, a la vez práctica, se van desgranando todos aquellos aspectos que afectan a los retornados, como son los trámites previos y posteriores al retorno, las prestaciones por desempleo, tanto a nivel contributivo como asistencial, las ayudas a favor de los emigrantes españoles retornados, la asisten-



Guía del Retorno



cia sanitaria, las pensiones, otras formas de protección social, la educación y una serie de direcciones útiles así como de los órganos de las Comunidades Autónomas donde pueden dirigirse los interesados para solicitar información sobre ayudas específicas. ■

e n este número

Nº 455 - Diciembre 2006

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo y Asuntos
Sociales).

Director general:

Eduardo González López.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco y
Concha Hernández Carazo.

Fotos:

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo

Secretaría de redacción:

Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del
Poniente, 2 - Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1 -
Tel. 950 62 02 11.

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

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

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8.
Santander - Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. C/ Pez, 1. Cartagena
(Murcia) - Tel. 968 50 20 50.

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

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

Gijón (Asturias): Casa del Mar. Avda. Príncipe
de Asturias, 76. - Tel. 98 532 71 00.

Guipúzcoa: Casa del Mar. C/ Marinos, 1.
Pasaia (Guipúzcoa) - Tel. 943 40 40 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica,
9. - Tel. 959 25 74 11..

La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y
Cajal, 1 - Tel. 981 28 70 00.

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

Lugo: Oficina Administrativa. Carril dos
Loureiros, 17. - Tel. 982 22 50 10.

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churrucá, 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.

O en cualquiera de sus 120 delegaciones
locales.

Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 310 04 07

y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

Imprime: GRAFFOFFSET, S.L.

C/. Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-06-011-1

MAR no se hace responsable de las opi-
niones vertidas en los artículos y entre-
vistas publicados. Sólo se considerarán
opiniones de MAR aquellas que vayan
suscritas por su director o aparezcan en
forma editorial.

Se podrán reproducir total o parcial-
mente los trabajos publicados en MAR,
citando la procedencia y solicitando la
autorización de la revista.



6

RELEVO EN EL ISM. Pilar López-Rioboo fue nombrada directora general del Instituto Social de la Marina en sustitución de Eduardo González.



10

MÁS CONTROL PARA EL ATÚN ROJO. La ICCAT aprobó una serie de medidas para lograr una pesquería sostenible actualmente sobreexplotada.



- 6 Relevo en el ISM
- 8 Paga extra para los pensionistas
- 10 La ICCAT aprueba más controles para el atún rojo
- 14 Distribución de los fondos FEP
- 16 Calendario laboral 2007
- 17 S.M. el Rey en el INSS
- 18 Salón Náutico a tope
- 24 Las ventas del IZAR
- 28 Jornadas de Celeiro
- 33 Balance de un año

14

DISTRIBUCIÓN DE LOS FONDOS FEP. Agricultura procedió a la distribución regional de los recursos para la pesca de 2007 a 2013.



RELEVO EN EL ISM

El Consejo de Ministros, a propuesta del titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, ha nombrado a María Pilar López-Rioboo, directora general del Instituto Social de la Marina (ISM). La nueva responsable del ISM dirigía la dirección provincial de este organismo en A Coruña.

Recientemente esa dirección provincial obtuvo la certificación del "nivel de excelencia", concedido por el Ministerio de Administraciones Públicas, como reconocimiento a la calidad de los servicios prestados a los trabajadores del mar. El MAP, con estas certificaciones, establece un marco general para la mejora de la calidad en el servicio a los ciudadanos. La certificación del "nivel de excelencia" ha supuesto un incentivo de 15.000 euros para la mencionada dirección provincial.

Por su parte, el anterior responsable del

María Pilar López-Rioboo, nueva directora general del Instituto Social de la Marina

ISM, Eduardo González, ha sido nombrado director general del Servicio Público de Empleo Estatal (SPEE). Eduardo González fue responsable del ISM durante dos años y medio. Durante ese tiempo llevó a cabo varias reformas tendentes a modernizar y mejorar el servicio

que este organismo presta a los trabajadores del mar. Pero, sin lugar a dudas, el hecho más destacado durante su mandato fue la puesta en servicio del nuevo buque sanitario "Juan de la Cosa" que ofrece cobertura sanitaria a 1.000 embarcaciones pesqueras con un total de 10.000 trabajadores.

El nuevo responsable del SPEE es licen-



ciado en Ciencias Políticas y Sociología y funcionario de Administración Local. Sustituye en el cargo a Valeriano Baillo.

EXPERTA EN SEGURIDAD SOCIAL

María del Pilar López-Rioboo es licenciada en Derecho en 1975 por la Universidad de Santiago de Compostela, y funcionaria del Cuerpo Superior de Técnicos de la Administración de la Seguridad Social.

Desde 1985 hasta 1993 realizó varios cursos de trámite de prestaciones económicas del Sistema de la Seguridad Social, entre los que cabe destacar, "Legislación nacional", "Convenios bilaterales y "Reglamentos Comunitarios"

Desde 1977 pertenece al cuerpo Superior de Técnicos de la Administración de la Seguridad Social, donde ostentó varias jefaturas de grupo desde su ingreso hasta el año 1984. Fue Jefe de Sección de prestaciones de Jubilación, Muerte y Supervivencia del 1985 a 1988. También fue Secretaria Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) y de la Tesorería en Lugo, con competencias en materia de Inscripción de empresas y Afiliación de Trabajadores.

Durante 1995 y 1996 fue la responsable de la dirección provincial del INEM en A Coruña. También prestó servicios en la Delegación del Gobierno de Galicia, en la Subdelegación del Gobierno en A Coruña, y en la Delegación de Economía y Hacienda en esa capital gallega. En el año 2004 fue nombrada directora provincial del ISM en A Coruña, cargo que ha desempeñado hasta su nombramiento como máxima responsable de este organismo, adscrito a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social.

ÁREA DE EMPLEO

Por su parte, Antonio González ha sido nombrado Secretario General de Empleo, en sustitución de Valeriano Gómez.

Antonio González, hasta ahora asesor ejecutivo de Empleo en el departamento de Trabajo y Asuntos Sociales es licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense. Desempeñó diversos puestos ejecutivos en el equipo técnico de la Unión General de Trabajadores hasta 1995, en que fue nombrado Director General Técnico Confederado de dicha central sindical. ■

Antes de su nombramiento era la responsable del ISM en A Coruña. Esa dirección provincial obtuvo recientemente el certificado del "nivel de excelencia"



PAGA EXTRA para los pensionistas

Los pensionistas reciben en enero una paga extraordinaria para compensar la desviación de la inflación prevista respecto a la real. De esta manera no verán mermada su capacidad de compra.

Concretamente recibirán un 0,6 por ciento del importe de su pensión, una vez conocida la desviación de inflación de un 0,6 por ciento en 2006 sobre el objetivo inicialmente previsto del 2 por ciento. Para compensar a los pensionistas el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales destinará 863,7 millones de euros.

OBJETIVO DEL GOBIERNO

En los tres últimos años las pensiones mí-

nimas de carácter contributivo se han incrementado entre un 19,78 por ciento y un 24,99. Con estos incrementos se cumple la decisión del Gobierno de incrementar las pensiones mínimas por encima de la inflación y alcanzar al final de la legislatura una subida del 26 por ciento. En algunos casos, los perceptores de pensiones mínimas de jubilación con cónyuge a cargo, en 2007 se alcanzará prácticamente la subida prevista para toda la legislatura.

Concretamente las pensiones mínimas

IMPORTE DE LAS PENSIONES MÍNIMAS

CLASE DE PRESTACIÓN	EUROS/MES		EUROS/AÑO	
	CON CÓNYUGE	SIN CÓNYUGE	CON CÓNYUGE	SIN CÓNYUGE
JUBILACION				
Titular con 65 años	606,06	493,22	8.484,84	6.905,08
Titular menor de 65 años	566,41	459,57	7.929,74	6.433,98
INCAPACIDAD PERMANENTE				
Gran Invalidez con incremento del 50 por ciento Absoluta	909,09	739,83	12.727,26	10.357,62
Total: Titular con 65 años	606,06	493,22	8.484,84	6.905,08
Total: Cualificada con edad entre 60 y 64 años	566,41	459,57	7.929,74	6.433,98
Parcial del régimen de accidentes de trabajo : Titular con 65 años	606,06	493,22	8.484,84	6.905,08
VIUDEDAD				
Titular con 65 años, cargas familiares o discapacidad de más del 65 %		493,22		6.905,08
Titular con edad entre 60 y 64 años		459,57		6.433,98
Titular con menos de 60 años		366,74		5.134,36
ORFANDAD				
Por beneficiario		149,13		2.087,82
Por beneficiario minusválido menor de 18 años con una minusvalía en grado igual o superior al 65% En la orfandad absoluta el mínimo se incrementará en 5.134,36 euros/año distribuidos, en su caso, entre los beneficiarios.		312,43		4.374,02
EN FAVOR DE FAMILIARES				
Por beneficiario		149,13		2.087,82
Si no existe viuda ni huérfano pensionistas: . Un solo beneficiario, con 65 años . Un solo beneficiario, menor de 65 . Varios beneficiarios: El mínimo asignado a cada uno de ellos se incrementará en el importe que resulte de prorratear 3.046,54 euros/año entre el número de beneficiarios		383,84 361,41		5.373,76 5.059,74
SOVI				
Vejez e Invalidez y Viudedad		338,84		4.743,76
PRESTACIÓN FAMILIAR POR HIJO A CARGO MAYOR DE 18 AÑOS				
. Minusvalía 65 %		312,43		3.749,16
. Minusvalía 75 %		468,65		5.623,80
PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS				
. Jubilación e Invalidez, un beneficiario		312,43		4.374,02
Pensión Máxima de la Seguridad Social	2.290,59		32.068,26	

con cónyuge a cargo subirán este año un 7,13 por ciento y sin cónyuge a cargo, un 5,62 por ciento. Las pensiones no contributivas y las del SOVI (Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez) aumentarán un 3,61 por ciento.

PENSIONES DE VIUDEDAD

Las pensiones mínimas de viudedad aumentan un 5,62 por ciento en 2007. En los tres años de legislatura han experimentado una subida del 19,79 por ciento.

Por otra parte se equipara la pensión mínima de las viudas con cargas familiares o discapacitadas en grado igual o superior al 65 por ciento, con independencia de su edad, a la de las viudas con más de 65 años. Esto representa una subida para estas personas del 13,35 por ciento en 2007 y del 28,56 por ciento en los tres años de legislatura, ya que pasarán de cobrar una prestación mensual de viudedad de 435,12 euros en 2006 a una pensión de 493,22 euros en el 2007. ■

Para la pensión media de jubilación la paga extra será de 60 euros



Nuevo plan de gestión para el

ATÚN ROJO

Habrá unos mayores controles sobre las capturas del atún rojo en el Mediterráneo y en el Atlántico Este para lograr una progresiva recuperación de los stocks.

Este podría ser el resumen final de la reunión celebrada a finales de noviembre por la Comisión para la Conservación de los Túnidos del Océano Atlántico (ICCAT), celebrada en la localidad croata de Dubrovnik.

Para el comisario de Pesca comunitario, Joe Borg, las medidas adoptadas en esa reunión suponen una oportunidad real para la recuperación progresiva de las existencias del atún rojo y son igualmente muy importantes para la viabilidad de la pesca, de las flotas, así como de las propias comunidades costeras interesadas en mantener su actividad. El comisario entiende que la aplicación de las medidas aprobadas en esta reunión supondrán a corto plazo una serie de sacrificios para el conjunto del sector, pero se considera que las mismas son esenciales para la reconstrucción del stock del atún rojo de la que depende el futuro sostenible de esta pesquería desde el punto de vista ecológico, económico y social.

Para la Administración española, se trata de un compromiso por el que no se han logrado todas las peticiones ya planteadas en su día por la ministra española Elena Espinosa en la reunión celebrada en 2005 en Sevilla. Sin embargo, los compromisos se valo-

Entrará en vigor el próximo 1 de enero con una duración de 15 años, con revisiones periódicas en función de la evolución de los recursos

ran muy positivamente como un avance en el desarrollo de una política sostenible de esta pesquería.

En el caso de España, se trata de una pesquería en la que faenan unos 150 barcos además de la actividad que se desarrolla en las almadrabas y de la que dependen en su conjunto unos 3.000 empleos directos.

PLAN A LARGO PLAZO

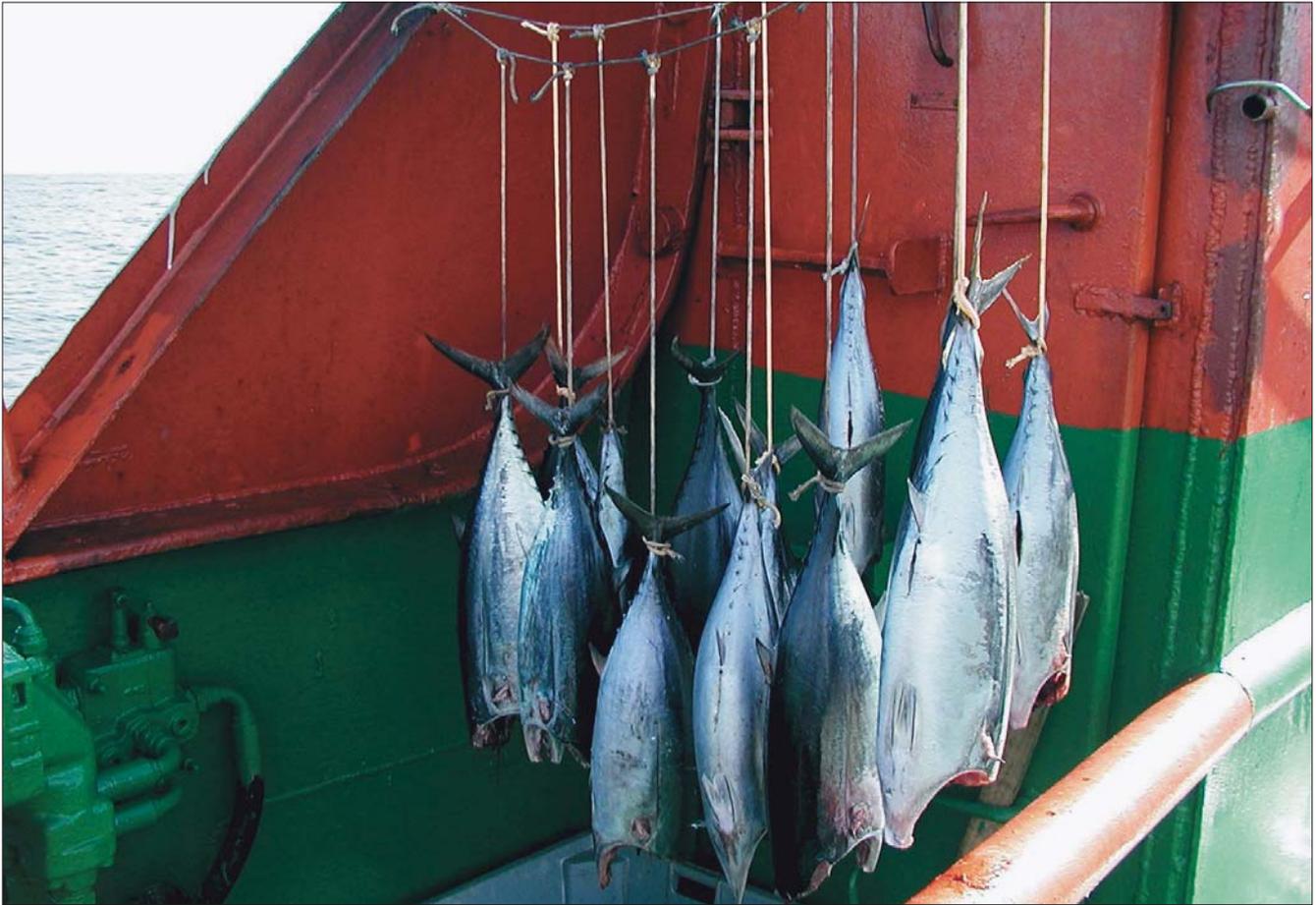
Con la mirada puesta en el futuro de este recurso, por parte de una serie de países miembros de la Comisión como la Unión Europea, Argelia, Croacia, Libia, Túnez, Marruecos y Turquía se planteó el desarrollo de un abanico de medidas urgentes, donde entre otros puntos se contemplaba la reducción de las posibilidades de pesca, las ampliación de las vedas, una nueva normativa sobre tallas mínimas así como una serie de mecanismos encaminados a disponer de unos mayores controles para mejorar las inspecciones en alta mar desde el volumen de capturas a los transbordos. Con el fin de garantizar una mayor eficacia en todos los procesos de inspección, el conjunto de las medidas de control se aplicarán para todas las fases de la actividad de la pesca y se exigirá documentación. La notificación y la transmisión de datos en tiempo son fundamentales en este proceso para evitar la pesca ilegal. La sobrecapacidad de la flotas y la falta de controles se califican como los dos principales problemas que afectan a estos caladeros.

De acuerdo con esa situación, el plan contempla intensificar las inspecciones en materia de transbordos así como en las operaciones que se llevan a cabo en las granjas marinas de engorde. Entrará en vigor un esquema internacional de inspección recíproca y, por primera vez se permitirá la inspección por parte de uno de los países asociados a barcos de otra bandera del ICCAT en alta mar. El plan supone el establecimiento de un registro de barcos autorizados para la captura de atún rojo, así como de los demás artes de pesca como son el caso de las almadrabas, para lograr una información exacta sobre toda la capacidad de pesca. Se aplicará la prohibición del uso de medios aéreos para la localización de los barcos dedicados a la pesca del atún rojo, algo que hasta la fecha sólo estaba prohibido en el mes de junio y que en el futuro será durante todo el



año. Se prohíben todas las operaciones de transbordo de atún rojo en alta mar en los barcos de cerco y finalmente se plantea una nueva regulación para la pesca de recreo permitiéndose solamente la pesca de una unidad por marea.

Este conjunto de medidas se incluyen en la aplicación de un plan de gestión previsto para un periodo de 15 años y que entrará en



Se amplía el número de vedas para la protección de la especie

vigor el uno de enero de 2007. El mismo será sometido periódicamente a revisión para adaptar el mismo al comportamiento de los stocks, así como para asegurar su eficacia de acuerdo con las recomendaciones de los científicos. La primera revisión se producirá en el plazo máximo de dos años.

Según los datos manejados por los científicos, el volumen actual de capturas supera en tres veces el volumen admitido para asegurar la viabilidad del caladero. De acuerdo con esta situación, una de las medidas adoptadas en una reducción progresiva del total admisible de capturas desde el actual nivel de 32.002 toneladas hasta las 25.500 toneladas en 2010. Para 2007, el total admisible de capturas será de 29.500 toneladas y la distribución pro países se hará en los primeros meses de ese año.

Las vedas constituyen un mecanismo que se va a impulsar en el nuevo plan. La asamblea acordó las siguientes:

- Del 1 de junio al 31 de diciembre para los barcos palangreros de más de 24 metros
- Del 1 de julio al 31 de diciembre para los barcos de pesca de cerco

- Del 15 de noviembre al 15 de mayo para los barcos cañeros, arrastreros, pelágicos y artes de cacea

La fijación de la talla mínima de 30 kilos para el atún rojo constituye finalmente una medida importante para la protección de las poblaciones juveniles.

Según las previsiones de los científicos, con este conjunto de medidas será posible una reducción de las capturas de juveniles en un 50% así como un recorte también importante en la pesquería de adultos.

Entre otros acuerdos cabe destacar finalmente la futura creación de un grupo de trabajo para abordar una futura reducción progresiva de la capacidad de las flotas que se dedica a la captura del atún rojo en el mediterráneo y en el atlántico para adecuar el número de buques a la cuota de cada parte.

PEZ ESPADA

En lo que afecta a la pesquería del pez espada en el Atlántico norte y sur, en opinión de los científicos se halla en este momento explotado por debajo de su nivel máximo sostenible por lo que para 2007 se respetan las toneladas asignadas a la Unión Europea.

De acuerdo con ese reparto, España man-



tiene sus actuales posibilidades de capturas y mantiene su compromiso de mantener estabilizada la capacidad de las flotas.

Para la pesquería del pez espada en la zona norte, el TAC será de 14.000 toneladas para los años 2007 y 2008, volumen del que la flota española dispondrá del 83% de las 6.178 toneladas asignadas a la Unión Europea.

En lo que afecta a la pesquería del pez es-

pada en la zona sur, el TAC fijado es de 17.000 toneladas, lo que supone un incremento de unas 1.000 toneladas para responder a las necesidades de los nuevos países miembros. Para los años 2007, 2008 y 2009, la Unión Europea dispondrá de 5.780 toneladas de las que el 93,8% corresponden a España. ■

V. M.





Agricultura distribuyó los **FONDOS FEP 2007-2013**

El Ministerio de Agricultura y las comunidades autónomas llegaron a un acuerdo para la distribución de los 1.005,4 millones de euros asignados a España en el Fondo Europeo de la Pesca, el FEP, para el periodo 2007 a 2013. El secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fragueiro, destacó el hecho de que España recibirá el 27% de todos los recursos comunitarios para estos fines.

Para el periodo anterior, 2000 a 2006, la Unión Europea dispuso de un total de 3.700 millones de euros a través del viejo IFOP para el desarrollo de la política de pesca. De esa cifra, España recibió un total de 1.700 millones. Con el nuevo fondo se ha producido un importante ajuste en el conjunto de las disponibilidades financieras en toda la Unión Europea con el agravante de que se trata además de unos recursos que se deben repartir entre más países.

Desde esta perspectiva, el ajuste general en los Fondos, España se mantuvo como el primer receptor de los mismos, mientras por comunidades autónomas, el grueso, con el 63% se han asignado a Galicia seguida de Andalucía con el 26%.

De acuerdo con las exigencias comunitarias, las zonas objetivo de convergencia, aquellas cuyo Producto Interior Bruto es inferior a la media comunitaria, tienen derecho a recibir el volumen más importante de los fondos. En España, esa situación corresponde a las comunidades autónomas de Extremadura, Castilla La Mancha, Asturias, Murcia, Galicia, Ceuta y Melilla. Para la asigna-

ción de los fondos, según el secretario general de Pesca, se han tenido en cuenta en cuenta varias cuestiones como el número de barcos, el valor económico de la actividad y el empleo junto a otras cuestiones como el desarrollo de la industria de transformación y los planes de acuicultura.

Por otra parte, los recursos asignados por la Unión Europea se deben destinar a medidas como la modernización de la flota, la acuicultura, la transformación de los productos de la pesca, el apoyo a las sociedades mixtas, el cese definitivo de actividad y la diversificación económica de las zonas dependientes de la pesca.

Del total de los fondos disponibles por la Administración española para este periodo, 602 millones de euros se han asignado a las comunidades objetivo de convergencia donde destacan los 380 millones para Galicia seguida de Andalucía con 156 millones, 35 para Asturias, 20 para Murcia y cantidades más reducidas para el resto.

En cuanto a las zonas no objetivo de convergencia, destacan los 50 millones del País Vasco, 30 millones de euros para Cataluña y la Comunidad Valenciana, 21 para Canarias.



El total de los mismos se eleva a 1.005 millones de euros, de los que 602 van a regiones de convergencia y 160 al resto

13 para Cantabria y otros 6 millones de euros para Castilla y León.

La Administración central se ha reservado la gestión directa de otros 243 millones de euros.

OBLIGACIÓN DE DECLARAR LAS CAPTURAS

En la última reunión de la Conferencia Sectorial, los responsables de la Administración central recordaron a los representantes de las comunidades autónomas la obligación del sector de elaborar notas de primera venta en todos los desembarcos a expensas de que se puedan aplicar las medidas sancionadoras correspondientes de acuerdo con lo dispuesto en la actual Ley de Pesca de 2001.

En relación con este punto, en un reciente consejo de ministros de Pesca de la Unión Europea hubo un principio de acuerdo para la entrada en vigor a corto plazo de un nuevo reglamento por el que se contempla que los barcos con una eslora superior a los 24 metros tengan la obligación de emitir en formato electrónico el diario de a bordo y de las declaraciones de desembarco. Igualmente deberían proceder a una emisión electrónica de las notas de ventas todos los barcos que facturen más de 400.000 euros al año. Estas nuevas disposiciones podrían entrar en vigor en 2009, pero la obligación de la emisión de las notas de primera venta para todos ya es algo obligatorio en este momento. Agricultura está satisfecha de la evolución habida en esa obligación al pasar de la emisión de varios miles de notas en 2001 a más de cinco millones en 2005. Pero se considera necesario que se cumpla en todos los casos con esta exigencia. ■

V. M.

FONDOS PARA ZONAS DE CONVERGENCIA

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	FONDO FEP 2007-2013	Porcentaje de reparto
Andalucía	156.991.370,00	26,052%
Principado de Asturias	35.515.254,00	5,894%
Castilla - La Mancha	4.604.296,00	0,764%
Extremadura	4.276.618,00	0,710%
Galicia	380.787.042,00	63,190%
Región de Murcia	19.912.740,00	3,304%
Ceuta	260.462,00	0,043%
Melilla	260.462,00	0,043%
TOTAL	602.608.244,00	100,000%

FONDOS PARA ZONAS DE NO CONVERGENCIA

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	FONDO FEP 2007-2013	Porcentaje de reparto
Aragón	1.980.540,12	1,240%
Canarias	20.937.265,99	13,106%
Cantabria	13.670.730,21	8,558%
Cataluña	30.010.405,40	18,786%
Castilla y León	6.180.598,03	3,869%
Comunidad Valenciana	29.800.664,91	18,655%
Illes Balears	4.306.729,66	2,696%
La Rioja	443.537,31	0,278%
Comunidad de Madrid	1.680.539,34	1,052%
Comunidad Foral de Navarra	716.123,51	0,448%
País Vasco	50.022.865,53	31,313%
TOTAL	159.750.000	100,0000%

La Administración central se reserva otros 243 millones para su gestión directa

Calendario laboral 2007

El año 2007 contará con un total de 62 días festivos (incluidos los domingos), en todo el país, según el Calendario Laboral, publicado en el Boletín Oficial del Estado.

Si se descuentan los domingos, los días festivos comunes de todo el territorio nacional ascienden a 10. A éstos hay que añadir otros 17 que tienen fijados las comunidades autónomas.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS FECHA DE LAS FIESTAS	ANDALUCÍA	ARAGÓN	ASTURIAS	BALEARES	CANARIAS	CANTABRIA	CASTILLA- LA MANCHA	CASTILLA Y LEÓN	CATALUÑA	COMUNIDAD VALENCIANA	EXTREMA- DURA	GALICIA	MADRID	MURCIA	NAVARRA	PAÍS VASCO	LA RIOJA	CUIDAD AUTÓNOMA DE CEUTA	CUIDAD AUTÓNOMA DE MELLILA			
ENERO 1 Año Nuevo. 6 Epifanía del Señor.	** **	* **	* **	* ** FR	* **	* **	* **	* **	* ** FR	* ** FR	* **	* **	* **	* ** FR	* **	* **	* **	* **	* **			
FEBRERO 28 Día de Andalucía.	***																					
MARZO 1 Día de las Islas Baleares. 19 San José.				***						**				**						**		
ABRIL 5 Jueves Santo. 6 Viernes Santo. 9 Lunes de Pascua. 23 Fiesta de la Com. Autónoma. 23 San Jorge, Día de Aragón	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***	** * * ***								
MAYO 1 Fiesta del Trabajo. 2 Fiesta de la Comunidad de Madrid. 17 Día de las Letras Gallegas. 30 Día de Canarias. 31 Día de la Región de Castilla-La Mancha.	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *							
JUNIO 9 Día de la Región de Murcia. 9 Día de La Rioja.																						
JULIO 25 Santiago Apóstol.- Día Nacional de Galicia																						
AGOSTO 15 Asunción de la Virgen.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
SEPTIEMBRE 2 Día de la Ciudad Autónoma de Ceuta. 8 Día de Asturias. 8 Día de Extremadura. 11 Fiesta Nacional de Cataluña 15 N° S° de la Bien Aparecida.			***						***		***											
OCTUBRE 9 Día de la Comunidad Valenciana 12 Fiesta Nacional de España.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
NOVIEMBRE 1 Todos los Santos.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
DICIEMBRE 6 Día de la Constitución Española. 8 La Inmaculada Concepción. 25 Natividad del Señor. 26 San Esteban. Segunda Fiesta de Navidad.	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *	* * * *						

* Fiesta nacional no sustituible.

** Fiesta nacional respecto de la que no se ha ejercido la facultad de sustitución.

*** Fiesta de Comunidad Autónoma.



El Rey en el I CENTENARIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

“El Pacto de Toledo permite asegurar a los españoles unas pensiones que se asemejen cada vez más a los ingresos que percibían cuando estaban en activo”, afirmó S.M. el Rey don Juan Carlos en el pleno extraordinario del Consejo General de la Seguridad Social (INSS) que se celebró con motivo del I Centenario del Instituto Nacional de Previsión (INP), organismo considerado como el embrión del actual sistema de la Seguridad Social.

Previamente, el Rey don Juan Carlos, acompañado del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, descubrió un monolito de conmemoración en los jardines del INSS, situado en la madrileña calle de Padre Damián.

Don Juan Carlos también destacó que “el Sistema de Seguridad Social, como fundamento del Estado de Bienestar, es uno de los mejores instrumentos para luchar contra la pobreza y la desigualdad”.

Asimismo manifestó que “una España en democracia, moderna,

justa y solidaria, como la actual, no hubiera sido posible sin un conjunto de seguridades colectivas, capaces de garantizar el bienestar de los ciudadanos, combatiendo la exclusión social y promoviendo sus capacidades”.

Por su parte, Jesús Caldera, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, indicó que “ha llegado el momento de dar cabida a nuevos derechos sociales y de incrementar el Diálogo Social”, para anunciar a continuación que “a final de año, la Seguridad Social se acercará a los 19 millones de afiliados”. ■

45

Salón Náutico
Internacional
de Barcelona

Con 2.000
embarcaciones de
32 países

LA MEJOR EXHIBICIÓN DE LA HISTORIA

en diseño,
tecnología
y equipos

El ministro de Industria, Turismo y Comercio, Joan Clos, presidió el acto inaugural del "45 Salón Náutico Internacional de Barcelona", que ha resultado el más denso y exitoso de la historia de este certamen.





Entre los días 4 a 12 de noviembre, Barcelona ha devenido cita obligada de la náutica mundial, con 32 países expositores, 2.000 embarcaciones y el mayoritario contacto de los negocios del sector. Esta edición de madurez sitúa a la muestra española entre la élite ferial del mundo, Dusseldorf, Génova y Miami, por sus dimensiones y alcance multitemático, así como por la capacidad de convocatoria.

En las dos zonas de exhibición, los cinco pabellones del recinto ferial de Gran Vía de L'Hospitalet y la Muestra Flotante del Port Vell, se registró una concurrencia de visitantes próxima a las 180.000 personas, con una meteorología bonancible y el reto organizativo a pleno cumplimiento.

PALANCA DEL TURISMO DE CALIDAD

En el protocolo inaugural, el ministro de Industria, Comercio y Turismo, Joan Clos, destacó "la característica de la náutica española co-

mo palanca del turismo de calidad e industria de auge, superadora de la crisis de los años 90, en visible apuesta a la tecnología y el valor añadido". Con su especial sensibilidad hacia el Salón —cuya trayectoria ha vivido, como concejal y alcalde de la ciudad—, Joan Clos se felicitó por hallarse "ante la más brillante edición de la historia del certamen" y calificó de "espectacular" su grado de crecimiento sano y sostenido. Se refirió al "record de ocupación de este año, que alcanza los 110.000 metros cuadrados de exposición neta, un 10 por ciento más que la anterior", para añadir que, cualitativamente, "el sector crece de forma ordenada, como la misma afición náutica, que se ha vuelto más exigente y madura".

El director de la muestra, Jordi Montserrat, abundó en la calidad del esfuerzo desplegado, "para que la náutica nacional haya dejado de ser una manifestación social elitista, lo que ha sido propósito de la organización, plenamente conseguido: hacer afición a navegar y abrirse, de forma multitemática y manera que, aquí se

Los constructores dan respuesta a una demanda en incremento de esloras, confort e interiorismo, prueba de la buena salud del sector



encuentra desde un simple anzuelo de pesca hasta el más sofisticado yate de navegación en alta mar". El Salón —añadió— "tiene la virtud de que el 70 por ciento de los negocios y operaciones del sector náutico se contactan o se cierran entre los días de su celebración y marca las tendencias, calendarios y orientaciones de los principales protagonistas de esta industria".

MÁS DE 600 EXPOSITORES

La ocupación record del presente año incrementó en un 17 por ciento los metros útiles de la muestra, que se desarrolló en plenitud de los espacios —carpas en tierra y barcos a flote— del Port Vell y los cinco pabellones —dos más que los del pasado año— del recinto de Gran Vía.

En el número 1 se alojaron los segmentos de accesorios, canoas, kayaks, charters, barcos a vela, fun beach, puertos deportivos, escuelas, windsurfing y áreas de shopping; el número 2 mostró las embarcaciones neumáticas y de pesca-paseo, lanchas a motor, motos de agua, pesca y remolques; los 3 y 4 reflejaron la oferta en grandes embarcaciones a motor y sus avanzados equipos y accesorios de orden electrónico y de radio-comunicación, etc., mientras el pabellón 5 se ordenó temáticamente al submarinismo, novedad y estrella de la feria, con piscinas y multiespacios de exhibición.

Por primera vez en la historia, el Salón se ha desarrollado a aforo completo del recinto de Gran Vía de L'Hospitalet, y sus muestras temáticas, conferencias y exhibiciones, tuvieron la brillantez tradicional del Pro-Am de Vela y los regatistas, con sus clinics de iniciación y fomento del aprendizaje, una mezcla del deporte profesional y el amateurismo que la náutica maneja proporcionadamente.

La visión del respeto medioambiental, en las mil facetas del arte de navegar, los encuentros técnicos y profesionales de avanzada tecnológica, y las manifestaciones culturales conexas —libros, música, fotografía, diseño, etc.— sostuvieron otras actividades, abiertas al visitante, también.

LICENCIAS, AMARRES E INSPECCIONES

Aunque el sector sostiene sus grandes magnitudes económicas, la producción podría presentar algunas debilidades —según la Asociación de Industrias y Servicios Náuticos (ADIN)—, por el impacto de tres de sus principales preocupaciones, los incrementos de costes en materias primas y derivados del petróleo, la falta de formación específica de los trabajadores y la carencia de estímulos fiscales a la compra de embarcaciones.

La oferta de instalaciones para la práctica de los deportes náuticos se reparte —a setiembre de 2006— en 323 puertos deportivos o dársenas, con suma de dos nuevos y recién construidos en Galicia y Asturias. Más que construcción propiamente dicha, las comunidades autónomas han desplegado obras de remodelación y ampliación, a la búsqueda de nuevos amarres.

Se sostiene el reparto geográfico del año anterior en instalaciones, encontrándose el 62 por ciento de puertos deportivos en el Mediterráneo y siendo Baleares (68), Comunidad Valenciana (47) y Catalunya (46) las geografías mejor dotadas. Se consideran comunidades autónomas de "desarrollo bajo" en este tipo de instalaciones a Asturias y Andalucía; de "desarrollo medio" a todas las demás, excepto Baleares, que alcanza el llamado "desarrollo alto".



El indicador de mejores visibilidades es el de las licencias concedidas año tras año, siendo en 2005 un total de 219.475 las registradas por las distintas federaciones, de Actividades Subacuáticas, Esquí Náutico, Motonáutica, Piragüismo, Remo, Vela y Pesca, con crecimiento del 0,5% respecto del año anterior.

Las matriculaciones de barcos correspondientes a 2005 subieron a 13.220 nuevas embarcaciones, con un 3% de aumento, de las que 11.872 fueron lanchas a motor y 1348 a vela. Destacó Andalucía como la comunidad autónoma con mas incremento interanual de matriculaciones (+170), seguida de Catalunya, Baleares y Comunidad Valenciana.

Otro importante aspecto cualitativo de la buena salud del sector lo constituyen las inspecciones realizadas, al curso del año 2005, sobre las embarcaciones de recreo, hasta un total de 11.458, en creciente aumento del 10% sobre el año anterior y cuyo 70% se debió a inspección periódica, frente a un 14% de extraordinarias.

Al año 2005 se ha cerrado con una producción nacional de 13.088 embarcaciones de recreo, de las cuales 6.575 fueron neumáticas, 5.793 a motor y 720 a vela, con un valor estimado total de 276,8 millones de euros. El volumen de barcos exportados alcanzó 4.232 unidades y un valor de 78,5 millones de euros, estabilizando su aumento de los últimos años, en tanto las embarcaciones importadas fueron 9.858, por un valor económico de 612,8 millones de euros.

La pequeña eslora es el nicho de mercado mas valioso de la producción española, no solo al nivel exportador, sino para satisfacción de la demanda interna, también, lo que da una prueba mas de la existencia de nuevos aficionados y españoles que se inician en estas prácticas deportivas.

Las titulaciones para tripular sostienen un buen ritmo anual, que en 2005 alcanzaron los 40.781, más de dos mil sobre las tramitadas en el año anterior. El "Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER)" licenció el 65% del total, 26.524 títulos; de "Patrón de Navegación Básica (PNB)" se tramitaron el 17% del total, 6.700 títulos; de "Patrón de Yate", el 13% del total, 5.372 títulos y de "Capitán de Yate", el 4% del total, 1.552 títulos. La conclusión del cotejo respecto a años anteriores hace observar el aumento en los de navegación básica, consecuencia de la ya expresada integración de jóvenes y nuevos practicantes.

FISCALIDAD

El problema de espacio físico y accesos a la práctica de la náutica deportiva frena, en las costas españolas, el despliegue de esta actividad. Para el secretario general de ADIN, Miguel Guarner, "la solución no estriba en el incremento de puertos deportivos, por su repercusión en los destrozos a la costa, sino en ir a soluciones a base de nuevos espacios".

En nuestro país existen unos cien mil puntos

La náutica hace evolucionar el turismo de sol y playa hacia la calidad y el poder adquisitivo, señaló el ministro Joan Clos, en el protocolo inaugural



de conexión a puerto para unas ciento ochenta mil embarcaciones actualmente matriculadas, que “debemos aparcar y echar al agua”, por lo que habrá de irse a la solución de espacios que se conoce con el nombre de “marinas secas”, tal como se hace en Estados Unidos. Allí, los barcos de hasta siete u ocho metros de eslora se colocan y almacenan en una especie de estanterías a pié de agua, mientras los de superiores esloras quedan en puerto, de forma fija.

Como factor de impulso a estas soluciones, la Asociación de Industrias y Servicios Náuticos (ADIN) propone el fomento de los clubes náuticos, “con todo tipo de servicios al navegante, mantenimiento, mecánica, carpintería,

electricidad, tapicería, pintura, etc., así como el apoyo a competiciones, fiestas sociales y cultura náutica”.

Al cotejo con lo existente en la Unión Europea, la náutica española “sigue en pugna con una fiscalidad desfavorable, al gravarse una compra de embarcación doblemente, con un impuesto de matriculación que puede ascender hasta el 12 por ciento del precio del barco, mientras —en el caso de Italia y Francia— existen productos fiscales novedosos, como el caso de la hipoteca naval, que se ha hecho extensible a la náutica y desgrava al comprador de una embarcación, regularmente”.

En nuestro país, el 16 por ciento de impuesto del valor añadido (IVA) a la compra de una embarcación, no sólo desincentiva a los aspirantes, sino que traslada al exterior muchas compras que podrían hacerse a nuestra industria nacional. Aunque Hacienda ha prometido reiteradamente las rebajas, se sigue funcionando así...

Principales cifras de la náutica deportiva y de recreo en España. 2005

CARACTERÍSTICAS DEL LITORAL ESPAÑOL

Longitud del litoral español –Km. de costa–	7.880 Km
Puertos deportivos en España	323
Número total de amarres	107.772

PRACTICA DE LA NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO EN ESPAÑA

Flota total de embarcaciones de recreo en España. 2005	186.136
Variación respecto a 2004	7,10%
Flota total de embarcaciones de recreo en España. 2004	173.799
Variación respecto a 2003	7,97%
Embarcaciones de recreo matriculadas en España durante 2005	13.220
Embarcaciones de recreo matriculadas en España durante 2004	12.825
Variación anual absoluta (2005/2004)	395
Variación en % (2005/2004)	3,08%

PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS. 2004

Unidades producidas	
Neumáticas	6.575
Motor	5.793
Vela	720
Total unidades	13.088
Unidades exportadas de vela y motor	4.323
Unidades importadas de vela y motor	9.858

CONSUMO MERCADO NACIONAL (vela y motor) 2005

Incremento respecto año 2004	5,23
Valor aproximado de la producción (miles de euros)	276.810,80
Valor aproximado de las exportaciones (miles de euros)	78.530,50
Valor aproximado de las importaciones (miles de euros)	612.802

Fuente: Asociación de Industrias, Comercio y Servicios Náuticos (ADIN).

INNOVACIÓN Y CONFORT

La 45 edición del Salón Náutico Internacional ha remarcado la calidad en innovación y confort, dentro de una tendencia general a que se demanden, cada vez, barcos de eslora creciente y novedades en facilidad de navegación e interiorismo.

Sigue utilizándose un mismo casco para una variedad de modelos, con cubierta o descubiertos y se demanda confort interior, pensando en las crecientes travesías y el alta mar, como referente de las prácticas deportivas de pesca.

En la navegación a vela, la misma tendencia al crecimiento hace que ya imperen los modelos deportivos de entre 12 y 14 metros, así como el aumento de espacio útil y número de cabinas consiguientes. El “Dufour 525” destaca como crucero de altura, al frente de una nueva serie. Se ganan prestaciones y espacio



interior, desde que se ha abandonado el sistema de competición IMS y cada cliente-armador busca que el barco se adapte a su programa propio de navegación.

En cuanto a accesorios y equipo, esta edición del Salón Internacional, no ha podido hurtarse al gran avance de la electrónica naval y el impacto de Internet, así como los navegadores y elementos de búsqueda con referencia satelitaria. Se presentaron varios receptores TDT y de infrarrojos remoto, instalables en cualquier punto de la embarcación, del mínimo tamaño.

Una veintena de escuelas y empresas han expuesto, en el pabellón-2 del recinto de Gran Vía, todas las novedades en diseño y nuevas tecnologías náuticas, lo mismo en proyectos comercializados que en puramente conceptuales de tecnología española aspirante a romper fronteras. Ha sido un segundo año en el que la Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas y la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales han aglutinado, con los Premios SNB-MDY, una actualización de cuanto se innova en el sector, este año muy incentivado con el "Desafío Español 2007".

MUNDO SUBMARINO

Una de las principales atracciones de esta edición ha permitido ver el mar, también desde las profundidades, ya que con el Salón Internacional del Mundo Submarino (BCN Dive) se han abierto las puertas a la novedad de los centros de buceo/diving, formación y escuelas, agencias de viajes y tour-operators de este sector.

Tal feria temática se abrió con una exposición del prestigioso fotógrafo subacuático David Doubilet (Nueva York, 1946) y colaborador destacado de "National Geographic Magazine". El maestro pronunció una conferencia divulgativa sobre sus experiencias sobre el delta del Oka-

vango (Botswana, África), uno de las mayores ecosistemas de agua dulce del mundo, y desgranó el historial de la fotografía subacuática, desde sus más rudimentarios principios.

La oportuna potenciación de esta feria temática, en el Salón Náutico, se justifica por sí misma, al contar nuestro país con una creciente Federación de Actividades Subacuáticas —de 44.000 licencias actuales— y que importa el 20 por ciento del total de licencias deportivas náuticas.

MARINA TRADICIONAL

Otro éxito temático del 45 Salón Internacional ha sido el espacio "Marina Tradicional", que reunió el interés del público en torno a exposiciones del acervo de instituciones y empresas recuperadoras del patrimonio marítimo. Así, han podido volverse a ver embarcaciones de madera, remo y vela que integran el referente histórico de pescadores y marinos mercantes, como las mediterráneas de vela latina, dornas gallegas, traineras vascas o jábe-gas malagueñas, goletas y pailebotes.

Se revivió la historia y la obra artesanal de carpinteros de ribera, calafates y maestros de pequeños astilleros tradicionales, en un brillante y nostálgico marco de músicas y canciones marineras de otros tiempos. Allí estuvo la "Sant Isidre", la tradicional barca de pesca de dos palos (1925), el "San Ramón", un llaut quillado (1904), así como la "Isla Ebusitana", goleta de cientos cincuenta años de antigüedad, y el pailebote "Thopa.ga" (1925), así como la élite de maestros e instituciones que enfrentan el desafío de la recuperación y construcción de esta auténtica cultura. ■



S. DE F.

FOTOS: SALÓN NÁUTICO DE BARCELONA

Considera cumplidos los principios de
publicidad, transparencia y libre concurrencia



El Consejo de Ministros autoriza

LA VENTA DE LOS ACTIVOS

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) ha sido autorizada, por el Consejo de Ministros de 3 de noviembre último, para la venta de los activos del astillero IZAR-Gijón a Factorías Juliana, los de IZAR-Sevilla a Astilleros de Sevilla y los de IZAR-La Naval de Sestao a Construcciones Navales del Norte.

DE IZAR GIJÓN, SESTAO Y SEVILLA

En el marco de esta decisión se cumple lo referido al Acuerdo Marco de 16 de diciembre de 2004, suscrito entre IZAR y los sindicatos, para mantener la continuidad industrial de los centros, respetando el marco comunitario y los derechos de los trabajadores.

Con la finalidad de reforzar las garantías laborales de los trabajadores —que transmiten junto con los activos— ante una eventual crisis del proyecto industrial del comprador, se suscribió un acuerdo con la Federación Minero-Metalúrgica de CCOO y con la Federación MCA-UGT e IZAR, que



durará por un período de diez años, para “ofrecer puestos de trabajo alternativos a los trabajadores, eventualmente afectados, así como medidas paliativas y compensatorias, para el caso de no resultar posible su recolocación”.

EL ACUERDO SUS ANTECEDENTES

El logro de un acuerdo entre los interlocutores sociales y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, que así ha quedado textualmente plasmado en la víspera del Consejo de Ministros, cierra una larga etapa negociadora, paralelamente con la gestión de selección y venta de candidatos.

Todo empezó en 2004, al resolverse negativamente los expedientes incoados por la Comisión Europea al Estado español, en

relación con determinadas ayudas percibidas por IZAR entre los ejercicios 1998 y 2000, declaradas incompatibles y urgidas de devolución.

El expediente significaba la obligación de devolver un montante superior a los 1.200 millones de euros, lo que agravaba la situación financiera del grupo público IZAR y el nuevo Gobierno encaminó una serie de decisiones y medidas de salvación para la crisis, bajo acuerdo con la Comisión Europea, y a la búsqueda de una conformidad de los sindicatos. Estos últimos firmaron el Acuerdo Marco de 16 de diciembre de 2004 y su propósito básico de mantenimiento de la actividad industrial, en ambos segmentos de la producción, la de los astilleros de obra civil y militar.

La operación liquidadora importa 9,7 millones de euros, a falta de que la Comisión Europea se pronuncie sobre Manises



La nueva orientación del conjunto pasaba por la creación de una nueva sociedad, Navantia, que concentraría los astilleros militares y cierta actividad complementaria de construcción civil, limitada al 20 por ciento de su facturación total. Este protocolo permitía que los centros dedicados a la construcción naval civil prosiguiesen integrados en IZAR, hasta el momento de la liquidación de ésta, luego de garantizarse los derechos de sus trabajadores y el cumplimiento de sus pedidos en curso.



GARANTÍAS LABORALES

El proceso de liquidación y venta de los activos excedentes de la antigua IZAR halló el impulso definitivo de un consejo de administración de la propiedad —SEPI, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales— de 18 de julio, que autorizó la venta de los centros de Gijón, Sestao y Sevilla a las ofertas mejor valoradas.

Fue el asesor independiente de SEPI el que, cerrada una lista con ocho ofertas vinculantes el 10 de febrero de 2006, dio paso a la formalización de los respectivos contratos

de compra-venta privada, entre los meses de agosto y setiembre, del siguiente tenor:

- El centro de La Naval de Sestao es adjudicado al grupo CONSTRUCCIONES NAVALES DEL NORTE S.L., compuesto por las empresas Astilleros de Murueta S.A. Inversora para el Desarrollo de Iniciativas Empresariales S.L., Marlon 25 S.L., Iniciativas Navales del Norte y Naviera del Nervión S.A.

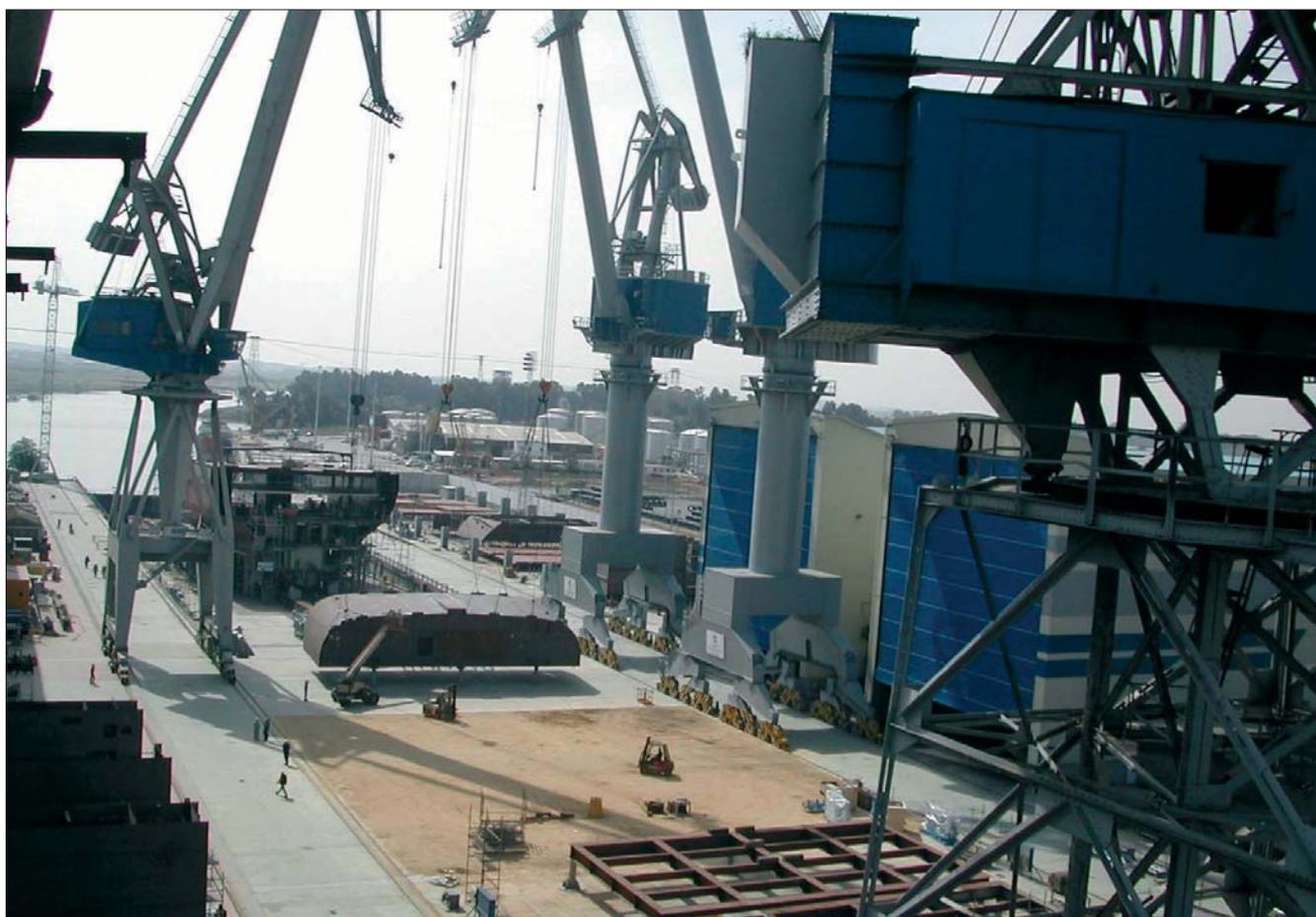
CONSTRUCCIONES NAVALES DEL NORTE asumirá 340 trabajadores de La Naval de Sestao y realizó un proceso de prejubilación de los excedentes, en condiciones técnicas similares a las de Acuerdo de 16 de diciembre de 2004

- El centro de IZAR-Sevilla es adjudicado a ASTILLEROS DE SEVILLA, sociedad constituida por Astilleros de Huelva S.A. y Contemnar S.A. y en cuanto a personal, asume la totalidad de la plantilla.

- El centro de IZAR-Gijón se adjudica a FACTORIAS JULIANA S.A.U., constituida al efecto por Factorías Vulcano S.L., asumiendo asimismo la totalidad de la plantilla.

ACTIVOS

El Consejo Consultivo de Privatizaciones estima un valor total de 9,7 millones de euros a la venta de activos encomendada por la SEPI y este holding público ha subcontratado a los consorcios adjudicatarios la obra



pendiente de los centros, por otros 63,3 millones de euros en total.

La oferta de Factorías Vulcano S.A. por el astillero de IZAR-Gijón incluía un precio de 2,09 millones de euros por los activos y la terminación de la cartera pendiente de obra por 78.000 euros, aportando pedidos de aproximadamente 900 millones de euros y garantía de carga de trabajo para dos años.

La Naval de Sestao se adjudicaría sobre el compromiso de Construcciones Navales del Norte al desembolso de 7 millones de euros, por los activos, y 50,5 millones de euros por los pedidos pendientes de realización y acabado. Este comprador admite un plan de inversión de 2,7 millones de euros en mantenimiento de activos y 5,7 millones de euros/año en investigación y desarrollo.

La planta de IZAR-Sevilla ha tenido una oferta, por parte de Astilleros de Huelva y Contenemar, de 607,200 millones de euros por los activos y 12,7 millones de euros más por la obra a terminar.

El Consejo de Privatizaciones considera que estas ventas se han ajustado "a la normativa legal, la maximización del valor patrimonial, a pesar de tratarse de una sociedad en liquidación" y que en todo caso se ha dado respuesta a los criterios de publicidad y libre competencia. ■

S. DE F.

Historico carpetazo

El Estado español ha conseguido dar un histórico "carpetazo", en dos años, a la crisis planteada por la denuncia de la Comisión Europea sobre ayudas ilegales que coleccionó el gobierno anterior y se encontró, sobre la mesa, el de Rodríguez Zapatero, con urgencia de devolución por más de 1.200 millones de euros.

A falta de transmitir al grupo Ros Casares la Fábrica de Motores de Manises —proceso en fase de consultas y ampliación de informe demandado por la Comisión Europea— se ha salvado una situación financiera muy difícil, con el menor daño social, y se reinicia una política privatizadora, inseparable de muchas de las exigencias del sector.

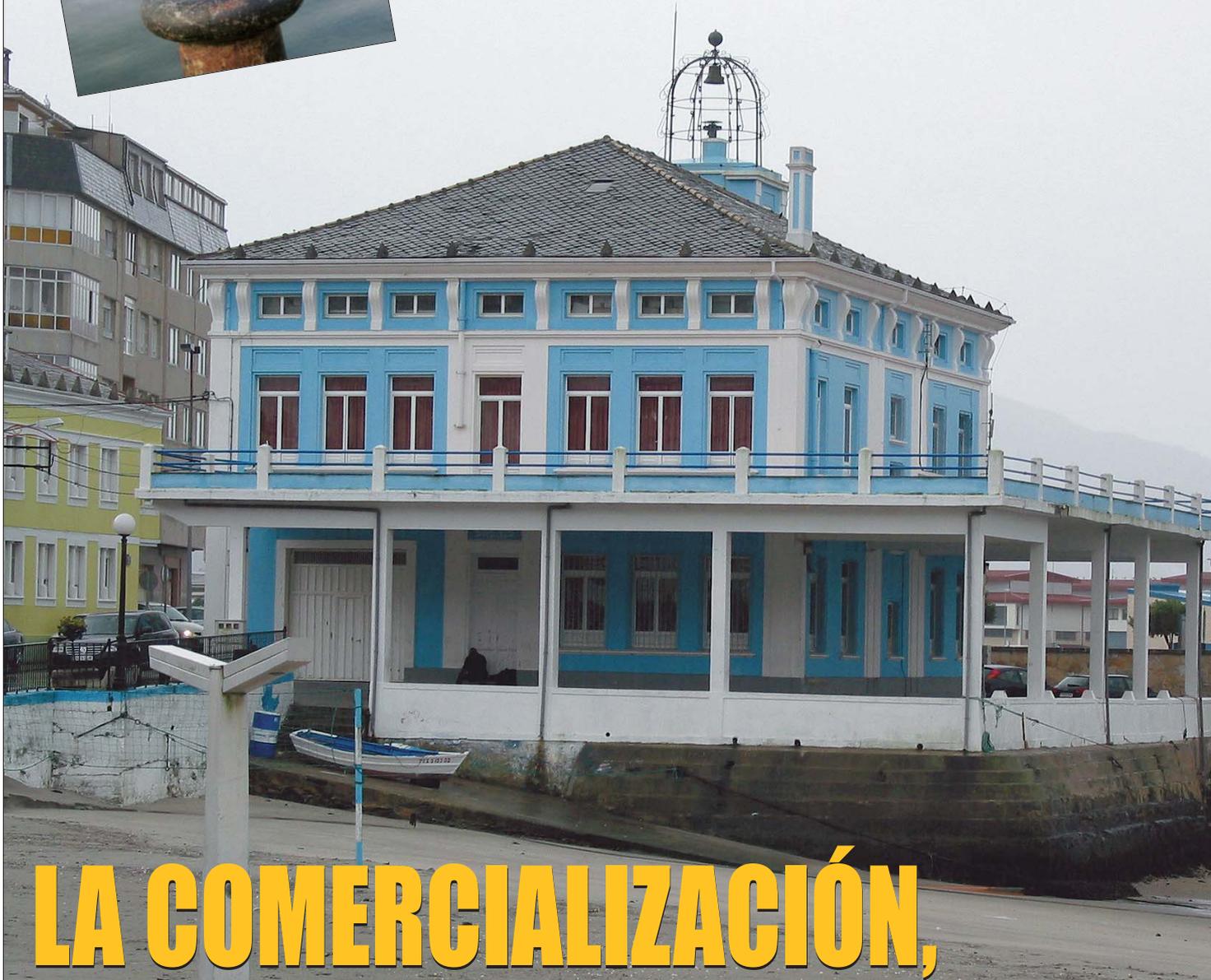
La entristecida vida y milagros del grupo público IZAR, creado en 2000 y sostenido, más artificialmente que con visibilidad de resultados o expectativas, amenazaba casi con lo malo ya antes de que le llegase lo peor, la denuncia flagrante de la Comisión Europea.

Su proceso de liquidación vuelve las tornas hacia la realidad europea del sector, tiende alternativas a la industria privada y mezcla nombres y apellidos identificables con una amplia tradición en astilleros e industria auxiliar.

El histórico "carpetazo" se produce suficientemente a tiempo de resituarse en una coyuntura favorable en todo lo referido a la navegación y el comercio marítimo mundial, que no dejará de tener su reflejo en el sector de los astilleros. ■ S. de F.



XI Jornadas Técnicas de Pesca de Celeiro



LA COMERCIALIZACIÓN, asignatura pendiente

El pasado mes de noviembre, los días 24 y 25, se realizaron las XI Jornadas Técnicas de Difusión del Sector Pesquero de Celeiro en las que, como viene siendo habitual, se analizaron el presente y el futuro de la pesca desde diferentes vertientes, así como los problemas que más preocupan al sector. Como destacó Domingo Rey, patrón mayor de la cofradía de Celeiro, las Jornadas constituyen una oportunidad de conocer las líneas maestras de la política pesquera europea, nacional y autonómica. Y la oportunidad, una vez más, no se desaprovechó.

Diez ponentes participaron en las pasadas Jornadas Técnicas de Difusión del Sector Pesquero de Celeiro, organizadas por la Cofradía de Pescadores, con el apoyo de la sociedad de armadores Puerto de Celeiro y del Centro Tecnológico de Pesca de Celeiro (CETPEC). Unas Jornadas que, como expresó Máximo Díaz, secretario de la Cofradía y coordinador de las mismas, *aprovechamos para profundizar en el análisis de los proyectos con los que pretendemos contribuir a garantizar la viabilidad de nuestro puerto y nuestra flota. Sin embargo estas*

De izquierda a derecha, Nuria López, directora-gerente de Ruta Pesquera; Máximo Díaz, secretario de la cofradía de Celeiro; Javier Garat, secretario general de FEOPE; Gabriel Ocaña, Jefe de Servicio de Gestión Administrativa y Régimen Interior del FROM.



Raúl Gutiérrez

actividades van más allá, ya que en ellas se aportan claves que marcan el presente y el futuro de un sector socioeconómico muy importante para Galicia. Tras la inauguración de las Jornadas a cargo del alcalde del ayuntamiento de Viveiro, Melchor Roel Rivas, intervino Julio Lázaro Jiménez, Jefe de Servicio de Comercialización Pesquera de la Secretaría General de Pesca Marítima, que trató sobre las "posibles modificaciones en el reglamento de la organización común de mercados". Julio Lázaro señaló que las subvenciones otorgadas a las organizaciones de productores, establecidas en el Reglamento

104 del Consejo Europeo de Ministros para la Organización Común de Mercados, deberían de ser incrementadas y tener carácter indefinido.

Asimismo, destacó en su intervención la importancia de establecer normas comerciales para todos los productos pesqueros, puesto que actualmente sólo afectan a 42 especies. Hizo hincapié también en la importancia de la homogenización de las tallas, estableciendo una correlación entre la biológica y la comercial.

Por su parte, Gabriel Ocaña, Jefe del Servicio de Gestión Administrativa y Régimen Interior del FROM de la Secretaría General de Pesca Marítima, presentó cuatro estudios que está realizando el FROM sobre yacimientos de mercados, alternativas a la subasta a la baja, calidad del atún rojo y comercialización mayorista. Después de destacar el interés por exportar a países como China y Rusia y los de la UE de los 15, Gabriel Ocaña dedicó una buena parte de su intervención a analizar las alternativas a la subasta a la baja, a fin de recuperar margen comercial, ya que ese sistema no permite repercutir costes. Quizá la alternativa resida en la búsqueda de una modalidad que contenga una combinación de varios sistemas de puja, como señaló el conferenciante.

FALTA CULTURA DE LA INNOVACIÓN

En la última de las conferencias de la mañana del día 24, José Luis González Serrano, Subdirector de Gestión de los Fondos

Diez ponentes en día y medio de intensos debates, junto a doscientos inscritos, avalan el interés por unas Jornadas en las que se dio un repaso a la comercialización, investigación, cuotas y subvenciones, entre otros asuntos de actualidad



La consejera de Pesca Carmen Gallego en el acto de clausura de las Jornadas. Le acompañan en la mesa, de izquierda a derecha, José Ramón Val Alonso, delegado territorial de la Consejería de Pesca; Domingo Rey, patrón mayor de la cofradía de Celeiro; Melchor Roel, alcalde de Viveiro; y José Novo Rodríguez, presidente de Puerto de Celeiro, S.A.

Un simposio sobre I+D+i en el sector pesquero tendrá lugar a comienzos de 2007, según anunció Domingo Rey, patrón mayor de la cofradía de Celeiro, a la que acudirán expertos de España y Europa

Estructurales y Acuicultura de la Secretaría General de Pesca Marítima, destacó la "falta de cultura de la innovación" existente en el sector. El grado de desinterés quedaba reflejado en una encuesta entre empresas sobre sus necesidades tecnológicas en la que admiten carencias el 55% de los comercializadores, el 60% de los pescadores, el 68% de las industrias de transformación y el 74% de las de acuicultura. Sólo un 7% de los trabajadores del sector pesquero tiene estudios superiores, mientras que la media española en otros sectores es del 22%.

González Serrano señaló que desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se ha diseñado un plan estratégico de I+D+i en un intento de contribuir a dar respuesta a la crisis por la que atraviesa este sector desde hace al menos diez años. Una crisis atribuible al descenso de las capturas, a las opciones de pesca en los caladeros internacionales y a la carestía del combustible.

En la charla sobre las titulaciones pesqueras, que realizó Ana Ferreiroá, de la Consejería de Trabajo de la Xunta, se destacó la importancia que tienen en este apartado las cofradías y asociaciones de pescadores, puesto que los proyectos para cada titulación son remitidos a dichos colectivos para que den su visto bueno o comuniquen los

cambios que crean oportunos. El sistema puesto en marcha, como señaló Ana Ferreiroá, permite elevar el nivel de formación de las personas relacionadas con el sector, así como catalogar las distintas funciones que llevan a cabo.

Los armadores plantearon los problemas con que se encuentran a la hora de contratar a los titulados exigidos por la Ley para completar las tripulaciones de pesca. Para sortear dichos problemas solicitaron que, a fin de evitar la carencia de titulados, se adapte la normativa a la realidad, y que se permitiese "compatibilizar el trabajo con los estudios, para que los profesionales puedan acceder a los títulos que les piden".

En la siguiente intervención prevista para la jornada de tarde, la Directora General de SASEMAR del Ministerio de Fomento, Pilar Tejo, trazó las principales líneas del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-09, al que se destinarán más de mil millones de euros. La mitad de esa cantidad corresponde a la dotación de embarcaciones, aviones y helicópteros de salvamento y lucha contra la contaminación. La otra mitad permitirá el mantenimiento de esos medios.

Pilar Tejo destacó que el Plan no sólo prevé una buena respuesta ante una emergencia, sino intensificar la prevención, las ins-

pecciones y la vigilancia. También se incluyen programas de formación, de fomento de las investigaciones para la mejora de tecnologías y de coordinación entre el Ministerio de Fomento, las comunidades autónomas y otros países y entidades.

Al igual que ya se tratara en la charla de la mañana, por parte de Gabriel Ocaña, Antonio García Allut también se adentró en el mundo de la comercialización en su intervención sobre “Las cofradías de pescadores y la pesca artesanal gallega”. Tanto los armadores como los tripulantes ganan cada vez menos, mientras que la parte del león se la llevan los intermediarios, algo en lo que coincidieron ambos ponentes. El profesor de la Universidad de A Coruña, García Allut, señaló que la mayoría de las cofradías no están preparadas para competir en precios que, en lonja, son más consecuencia de factores especulativos por parte de los intermediarios.

Antonio García Allut planteó la conveniencia de que el sector realizara un mayor esfuerzo en el diseño de modelos de comercialización que combinen la rentabilidad y los beneficios con la conservación de sus pesquerías.

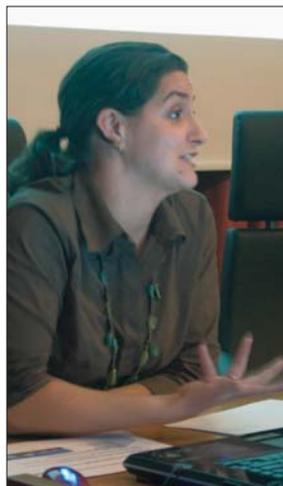
“La industria conservera: Retos, presente y futuro” fue el título de la intervención de Marte Aymerich Cano, del Departamento de Promoción de Estudios y Estadísticas de Anfaco. Destacó las grandes cifras en las que se mueve el mercado conservero español, reseñando que el atún es el gran motor de las exportaciones de nuestro país a Europa, ya que concentran el 86% de las mismas. España es el quinto productor mundial de conservas, y el segundo de las de atún, lo que representa el 15% de la producción mundial.

FONDO EUROPEO DE LA PESCA

La jornada del sábado dio comienzo con la intervención de Dominique-Philippe Leiviél, de la Dirección de Política Estructural pesquera de la UE, en la que explicó los detalles del Fondo Europeo de la Pesca, que sustituirá a partir de enero al actual Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca.

Entre las novedades de este nuevo Fondo destacó la posibilidad de acceder a subvenciones para transformar pesqueros y dedicarlos a otros fines, siempre y cuando no incidan en el aumento del esfuerzo. También subrayó que la Unión Europea apuesta por la diversificación de actividades y consolida ayudas al trabajador.

Javier Garat, secretario general de la Fe-



Julio Lázaro, Marta Aymerich, y Antonio García Allut.



deración Española de Organizaciones Pesqueras (Feope), pidió la creación de un segundo registro con el fin de mejorar la competitividad de la flota española de altura frente a terceros países. Unas medidas similares a las aplicadas a la flota mercante hace unos años. Reclamó idénticos beneficios fiscales y laborales para los pesqueros españoles, con el fin de frenar la penetración de productos procedentes de terceros países. En su intervención hizo un amplio repaso a la situación de la flota de altura, sobre las amenazas que pesan sobre ella, así como su futuro y viabilidad.

La última de las ponentes fue la Subdirectora General de Asuntos Comunitarios de la Secretaría General de Pesca Marítima, Concepción Sánchez Trujillano. Su intervención versó sobre la flota de Gran Sol y el nuevo sistema de cuotas de pesca, en la que señaló que el Gobierno juzga racional el reparto individual de las cuotas. En 2007, afirmó, se



Raúl Gutiérrez

asignarán a cada buque, en función de los derechos reconocidos en enero, cuotas de dos tipos de abadejo, tres de cigala, tres de gallo, tres de maruca, dos de merluza, una de merán y tres de rape. Concepción Soto admitió los malos resultados de la gestión actual que se reflejan en los cierres anticipados de la pesquería de la merluza.

Los cambios previstos no van a beneficiar, según reconoció, a la flota de menos de 100 TRB que también faena en los caladeros comunitarios.

La clausura de las Jornadas corrió a cargo de la consejera de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia, Carmen Gallego, quien aprovechó para anunciar la próxima creación de una marca gallega para dar valor a los productos de la pesca artesanal. Tras señalar que se marca como un reto para el próximo año la nueva Ley de Pesca, Carmen Gallego destacó la importancia de Celeiro en modernización, investigación y comercialización, ámbitos en los que constituye "un ejemplo para Galicia".

Tras dos días de intensa actividad, la consejera de Pesca puso punto y final a estas Jornadas en la que se inscribieron doscientas personas para presenciar la exposición de asuntos de máxima actualidad e importancia y participar en los debates. Conservas, mercados, investigación, pesca de altura y sus retos, la flota de Gran Sol, el apoyo comunitario y salvamento marítimo centraron esas intervenciones en las XI Jornadas Técnicas de Difusión del Sector Pesquero de Celeiro. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS: COFRADÍA DE CELEIRO

Renovarse o morir

El secretario de la cofradía de Celeiro, Máximo Díaz, reconoce que una de las asignaturas pendientes del sector pesquero de Celeiro es la comercialización, campo en el que queda mucho por hacer. Ya se ha empezado a actuar para remediarlo: Que el consumidor sepa exactamente lo que consume, lo aprecie y, por lo tanto, no le duela pagar un poco más. Así, la sociedad de armadores Puerto de Celeiro ha conseguido que parte de su merluza de pincho sea el primer pescado fresco amparado por la marca "Galicia Calidade". El consumidor, gracias al sistema de trazabilidad implantado, puede saber dónde, cómo y cuándo se ha capturado el pescado y el camino seguido hasta llegar a su plato.

No queremos una política de parches en Celeiro, ni de supervivencia. Queremos un sector sólido con alternativas viables. Renovarse o morir. Y la reflexión del secretario de la Cofradía de Celeiro se plasma en las actuaciones que se vienen desarrollando, y en el que las Jornadas

constituyen una de las actividades más importantes para no quedarse estancados. Una entre otras muchas.

El año pasado, el puerto de Celeiro facturó 45,15 millones de euros en primera venta de productos pesqueros frescos y, para seguir avanzando, llevan invertidos 62 millones de euros en diez años para comprar derechos de pesca. El resultado es que la flota celeirense mejoró su posición en aguas de Gran Sol en un 10% en los últimos años. La lonja tiene una capacidad máxima de carga, puja y manipulación de 75 toneladas por día. Son cifras que marcan la pujanza de este sector.

La investigación también ocupa un lugar destacado entre sus preocupaciones, algo que se refleja en la puesta en marcha del Centro Tecnológico de la Pesca de Celeiro (Cetpec), que centra su actividad en la búsqueda de soluciones para reducir el consumo de energía de los barcos, en establecer prioridades tecnológicas y en investigar nuevos canales de comercialización.

Domingo Rey, Patrón Mayor de la cofradía de Celeiro, avanza el simposio sobre investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) en el sector pesquero que van a realizar a comienzos de 2007. Serán unas jornadas de especialización a las que acudirán los más prestigiosos especialistas en la materia desde todos los puntos de España y de Europa.

Y para finalizar estas pinceladas que dibujan el contexto en el que se mueve el sector de Celeiro, destacar el esfuerzo que realizan en el ámbito de la formación. Para cumplir con esta faceta, la cofradía de pescadores puso en marcha el centro integral de enseñanza Vicente Grandaille, por el que pasaron 470 alumnos en 2005. En los cursos que allí se imparten se procura no sólo la mejora en la operatividad de la tripulación, sino también el adiestramiento para evitar riesgos. Unos cursos que se imparten en el centro antes mencionado y en el buque Santiago Apóstol, donde se efectúan las prácticas de supervivencia y contra-incendios. ■ R.G.

2006

BALANCE DE UN AÑO



Se ha cerrado un año de relativa tranquilidad en el sector de la pesca marcado fundamentalmente por los debates a todos los niveles, regional, nacional, comunitario e internacional, sobre la necesidad de buscar un equilibrio entre los recursos pesqueros y la actividad de las flotas. En el caso de España, la pesquería de la anchoa fue la protagonista en el primer semestre del año, para finalizar con las medidas adoptadas en el seno de la ICCAT para la protección del atún rojo en el Mediterráneo. ● Junto a la preocupación por el desarrollo de unas pesquerías sostenibles, en el marco comunitario, Bruselas dio luz verde a los nuevos fondos para la pesca a través del FEP que van a marcar la política en el sector para los próximos siete años. España se mantiene a la cabeza de los recursos, pero bajan las disponibilidades para todos los países. ● Y, en el seno del ISM, cerramos el año con el nuevo barco hospital Juan de la Cosa acompañando a miles de pescadores desde la costa del bonito a la del pez espada.



Aprobado el Nuevo Fondo Europeo de Pesca



Los ministros comunitarios de Pesca dieron luz verde la primavera pasada a la constitución del nuevo Fondo Europeo de la Pesca, FEP, que sustituye al actual IFOP. Al igual que sucede en el conjunto de las disponibilidades financieras en el marco comunitario para el periodo 2007 a 2013, se ha producido tanto un recorte de los fondos como la necesidad de distribuir los mismos entre más países al pasar de una UE a 15 miembros 25 a los que se sumarán Rumania y Bulgaria.

España fue el país más beneficiado en la distribución de los recursos en el IFOP al recibir 1.712 de los 3.701 millones disponibles para el periodo de 2000 a 2006. Con el FEP, España seguirá siendo el primer país en la percepción de recursos con 1.005 de los 3.849 millones de euros disponibles para los próximos siete años. De ese volumen de recursos, el 83%, 840 millones de euros irán par las regiones calificadas como de convergencia donde el Pro-

ducto Interior Bruto es inferior a la media comunitaria y el resto, 165 millones de euros para las demás regiones.

Por detrás de España se hallan Polonia con 652 millones de euros, Italia con 377 millones de euros, Portugal con 219 millones de euros y Francia con 192 millones de euros.

La constitución del nuevo Fondo ya contempla la posibilidad de que las actuaciones que se acometan con los recursos comunitarios pueden estar cofinanciadas con capital público o privado en todos los Estados.

Las negociaciones para la

Sustituye el actual IFOP y estará en vigor en el periodo de 2007 a 2013

aprobación del nuevo Fondo para la pesca en sustitución del IFOP se han desarrollado durante varios años ante las dificultades para lograr un acuerdo al mantener posiciones muy diferentes los responsables comunitarios y de los países miembros, fundamentalmente desde España por el interés que tiene para el sector la política de pesca fundamentalmente en lo que afecta a las estructuras. Al final, la Administración española consiguió introducir una serie de modificaciones sobre todo para la modernización de las flotas que no recogen todos los planeamientos reclamados, pero que supone un avance importante

sobre las posiciones iniciales defendidas por Bruselas.

En el contenido del nuevo Fondo dentro de las mayores limitaciones que supone el recorte de los recursos para los 25 países miembros se ha tenido en cuenta la situación de una flota donde hay una población envejecida, falta de incorporación de los jóvenes que no ven atractivos en la actividad así como para las flotas que necesitan una renovación de cara a lograr unas embarcaciones más competitivas dentro de las limitaciones que se plantean por el agotamiento de los recursos en muchos caladeros.

Compaginar todos esos factores fue uno de los objetivos planteados y conseguidos en parte por la Administración española.

Con el nuevo Fondo se abre la posibilidad de que personas con menos de 40 años puedan adquirir embarcaciones siempre que hayan trabajado al menos cinco años en el sector y que las mismas tengan menos de 24 metros de eslora y una edad de entre cinco y 30 años. La ayuda en ese caso puede llegar al 15% con un techo de 50.000 euros.

Con la subida de los precios de los combustibles como telón de fondo, la escasez de recursos y la necesidad de disponer de unas flotas más competitivas. En el nuevo Fondo se contempla la posibilidad de ayudas para el cambio de motores estableciéndose diferentes condiciones para cada uno de los segmentos de las flotas siempre que mantengan o reduzcan su potencia.

En el caso de la acuicultura, España logró que, además de apoyar a las pequeñas y medianas empresas, se pue-



dan beneficiar igualmente de la ayuda otras con un techo de 750 trabajadores y una facturación de 200 millones de euros.

En materia de renovación y construcción de barcos, Bruselas mantuvo casi hasta el final una posición muy cerrada, fundamentalmente por los planteamientos de España y reconociendo la política de ajuste duro hecho en el país, Bruselas. El acuerdo supone el reconocimiento para España de un fondo de reserva de 30.000 TRB para afrontar con menos ajustes los procesos de renovación y construcción de barcos pesqueros. Igualmente se logró una mayor flexibilidad en los procesos de paralización temporal o definitiva de las flotas.

Para las sociedades mixtas

Tiene unos recursos de 3.849 millones de euros, de los que 1.005 serán para España

se defendía la posibilidad de un mantenimiento en las ayudas por lo que suponen de salida para flota excedentaria y una medida de cooperación con terceros países. Bruselas descarta una ayuda directa, aunque no rechaza la posibilidad de posibles medidas de apoyo financiero así como para favorecer el asociacionismo con terceros países.

Finalmente, para el caso de Canarias, se prorrogaron hasta finales de este año las ayudas para la renovación de la flota. ■



El “Libro Verde”, hacia una política marítima unificada

Con la presentación del “Libro Verde: Hacia una política marítima de la Unión Europea” el presidente de la Comisión Europea, José Manuel Durao Barroso, ha dirigido la más amplia consulta de la historia a los protagonistas del sector, que deberán responder en el plazo -ya corriente, desde mayo último- de trece meses, sobre la problemática y las soluciones al reto globalizador.

El documento-en-cuesta de referencia considera que “los nuevos flujos comerciales, la deslocalización de las industrias y el encarecimiento del petróleo y las materias primas, generan una situación novedosa y desafiante para el comercio marítimo”, al que se atribuye “un evidente papel en la salvaguarda de la sostenibilidad frente al crecimiento acelerado de los últimos años”.

La necesidad de que Europa cuente con “una flota comercial competitiva y una industria naval próspera” está en la primera línea de los

propósitos del Libro Verde, que apela “a la importancia del transporte marítimo frente a la problemática viva y urgente de los costes medioambientales y la congestión de los tráficos rodados”.

Durao Barroso ha confiado la línea redactora del documento a su comisario de Política Marítima y Pesca, Joe Borg, en una primer escalón coordinador, pero al texto han sumado aportaciones sectoriales Stavros Dimas, comisario de Medio Ambiente, Gunther Verhuegen, comisario de Industria y Empresa, Jacques Barrot, Transportes, Danuta Hubner, Polí-

tica Regional, Janez Potocnick, Ciencia e Investigación y Andris Piebals, comisario de Energía.

Preguntándose a sí mismo, ¿Europa puede gestionar sus mares y regiones marítimas de forma inconexa y sectorial? el equipo redactor del Libro Verde asume una posición constructiva y crítica que es preciso enmendar, por el mismo peso del sector que moviliza el 40 por ciento del Producto Interior Bruto europeo. Y aspira a encuestar un paquete de respuestas sobre “los océanos, el transporte, la pesca, la industria, el turismo y el entorno”,



“La verticalidad -añade- con que se han abordado hasta el presente estas materias” recomienda una reflexión ante nuevas situaciones-marco,”e inaugurar unas políticas horizontales y que transversalmente las intensifique”. El texto de base considera “social y económicamente vital al transporte marítimo”, como no se reconocía muchos años atrás y asume la necesidad de “ayudas financieras al sector”, aspecto éste último que había caído en los olvidos de la burocracia comunitaria.

Relación marítima armonizada

Los trabajos preparatorios del Libro Verde, iniciados en 2005 ocuparon a profesionales y expertos de dieciocho de los veinte países costeros europeos, con preeminencia de Portugal, Francia y España, y han dirigido sus pasos hacia la visión de una relación marítima armonizada.



Como la producción y la vida misma muestran a diario los choques de intereses y conflictos entre actividades, la esfera marítima comercial tiene sus asperezas y dificultades, en pugna con el medio ambiente y la sostenibilidad, siendo el mar, por lo demás, la gran reserva biológica del sistema.

El esfuerzo armonizador piensa en “el entorno, la solución al agotamiento de la biodiversidad, la seguridad de



las navegaciones y la vida en el mar de los colectivos profesionales”, pero “de forma compatible y estimulante con la realidad de que Europa y sus zonas ultra-periféricas (Canarias, Azores, Madeira y colonias francesas), forman el mayor espacio marítimo del mundo”.

A su importancia económica y comercial, la Unión Europea ha sumado nuevos segmentos productivos, como la acuicultura, el turismo y la náutica de recreo o pesca deportiva, que se reclaman de gran interés por los estados miembros. Y estas interacciones y todo lo referido a la política marítima “vienen marcadas, ya desde la Agenda de Lisboa, hacia el reto de combinar tecnología e investigación a su servicio”.

Las regiones costeras de la Unión Europea, sus puertos e industrias de apoyo, sustentan un gran atractivo de crecimiento para la inversión y el empleo, luego de la tarea constructiva que se ha seguido de la aplicación de los fondos estructurales y de cohesión, en los últimos años. De ello ha de seguirse que puertos y vías navegables hayan de ser la nueva medida del sistema transportista y no poco de la energía vital de nuevos negocios conexos y poblaciones, si se tiene en

cuenta que 35 millones de europeos habitan en territorios a menos de 50 kilómetros del mar.

A mediados del presente 2007 habrán de colectarse las respuestas de gobiernos, organizaciones y expertos del sector, a quienes el Libro Verde demanda “moverse desde las ideas generales hasta las más específicas” para producir “ese cambio de percepción y armonía de criterios que busca el esfuerzo encuestador”.

“Cuando Rumanía y Bulgaria se adhieran, las fronteras europeas tocarán ya el Mar Negro, y la línea costera de la Unión será, para entonces siete veces más amplia que la de Estados Unidos”, reflexiona el texto de base”, por lo que ya la Comisión Europea en sus Objetivos Estratégicos 2005-09 aspira a alcanzarlos al juntar la política marítima y la sostenibilidad, indefectiblemente”

Salvar el impacto entre éstas representa, en todo momento, la clave de bóveda del sistema transportista a implantar, después de que los nuevos flujos comerciales y el encarecimiento de los carburantes y las materias primas hayan hecho pensar en la inexistencia de soluciones más allá del diseño de la vía marítimo-fluvial. ■



El comercio marítimo sigue al alza



Las cifras de cierre del 2005 han revelado la sensible paradoja de que, mientras la flota de pabellón nacional ha inflexionado a la baja (-3%), el comercio marítimo español continuó al alza (+8%). De todas formas, el sector sostiene su inversión en el rejuvenecimiento del parque y cumple diez años de crecimiento sostenido, en pleno mercado liberalizado.

El prestigio de la flota española ha venido a significar, un año más, una estabilidad del comercio marítimo -el 4% acumulativo anual- con 340 millones de toneladas de mercancías movidas, en el triple segmento de importación/exportación/cabotaje nacional.

En 2005 España importó 5,9 millones de toneladas de crudo petrolífero sobre una distancia media de 3.360 mi-

llas, procedentes de México, Rusia, Nigeria, Arabia Saudita y Libia, con magnífico comportamiento de los transportistas. La flota de pabellón español prosiguió su esfuerzo rejuvenecedor, hasta una media de edad de los 14,5 años, que compara perfectamente frente a la media mundial de 19,1 años.

El planteamiento de la Administración sobre el binomio seguridad/competitividad ha sido expresamente respaldado por el lanzamiento del Plan Nacional de Salvamento, que multiplicó por siete la inversión del plan anterior. También en beneficio del sector, el Gobierno elaboró una nueva Ley General de Navegación, para perfección de lo legislado en la vigente Ley de Puertos y de la Marina Mercante y constató la calidad de la flota que ha merecido su ascenso a la Lista Blanca del MOU de París. Entre las acciones de futuro

e incardinación en el área comunitaria de las Autopistas del Mar, los gobiernos de Francia y España han acordado los primeros pasos al horizonte 2007.

Flota total controlada por España

Las empresas navieras españolas controlan, bajo cualquier pabellón, un total de 281 buques mercantes de transporte, lo que totaliza 4.083.308 GT y 4.941.178 tpm, disminuyendo ligeramente, respecto al año anterior, en un 2,2% en términos de GT y un 3,9% en tpm.

La parte de flota controlada por navieras españolas y operada bajo pabellones extranjeros se ha mantenido estable, totalizando 112 buques con 1,9 millones de GT, mientras la inscrita en el Registro Especial de Canarias (REC) se reduce en 19 unidades y un 3,6% en tonelaje.

Los navieros atribuyeron este cambio de tendencia en la evolución de la flota a una serie de modificaciones legales -principalmente de orden laboral- con resultado perjudicial para la competitividad. Los registros extranjeros más utilizados por las navieras españolas son actualmente Bahamas (13 buques), Madeira (19), Panamá (53), Chipre y Brasil.

En el ejercicio 2005 se incorporaron a esta flota controlada por España 7 buques de nueva construcción, tres de pasaje, dos buques-tanque de productos químicos, uno de productos derivados del



petroleo y un petrolero, en total, una inversión de 237 millones de euros.

El sector naviero demanda “medidas y condiciones competitivas para frenar la fuga de la flota nacional hacia otros pabellones, que ya se ha detectado en el Registro Especial de Canarias, en ascenso los diez últimos años -por sus facilidades a la contratación laboral- y con primeros síntomas de dudas y caídas, últimamente”.

Como medida de choque, ANAVE insiste en la necesidad de que los buques espa-

ñoles puedan utilizar “un cierto porcentaje de tripulantes no comunitarios, para evitar que las navieras se lleven sus buques al extranjero”, lo que ya ha mostrado un reflejo positivo en el reciente acuerdo UGT-CCOO-ANAVE, que desbloqueó el enrole de marinos no nacionales.

En España los astilleros contrataron, en 2005, por un total de 36 buques mercantes, cuyo tonelaje total del pedido sitúa a nuestro país en séptima posición del ranking europeo. Un 42 por

ciento del tonelaje contratado lo fue por navieras españolas, que en total firmaron pedidos de 9 buques, un gasero de 90.000 toneladas, dos porta-contenedores de 13.000, cuatro buques de carga general que sumaron 14.000 toneladas, un químico de 4.000 toneladas y un ferry de 2.900.

Los precios de los fletes continuaron corrigiéndose en 2005 después de dos años de estabilidad, en que la capacidad de la flota mundial subió un 6,9 por ciento y los expertos opinan que, con la retirada definitiva de los petroleros monocasco (2010) podría sostenerse la demanda de transporte marítimo, aunque la elevación de los pedidos a astilleros puede traer sobrecapacidad.

La fallida Directiva europea de Servicios Portuarios, que embarrancaría en el Parlamento Europeo, dejó en el ambiente normativo una sensación de duda -a la hora de plantear nuevos retos de competitividad y respuesta al mercado marítimo global-, pero sin embargo fue positiva la respuesta del sector al nuevo Convenio de Trabajo en el Mar, lanzado por la Organización Internacional OIT. ■



Subvención para botiquines

“Cuando se produce un accidente el botiquín es primordial”. De esta manera se expresaba Purificación Vega, Médico de Sanidad Marítima del ISM. Por su parte, Marta Gil, Consejera Técnica del Instituto Social de la Marina, subrayó que esta norma pretende mejorar la asistencia sanitaria y la salud de los trabajadores del mar embarcados”.

Y el ISM, que entre otros objetivos se ocupa de la seguridad y salud de los trabajadores del mar, ha publicado una norma que establece una serie de subvenciones dirigidas a los empresarios para la adquisición de botiquines. Estas subvenciones tienen carácter retroactivo ya que la concesión de las mismas se destina a la dotación inicial o reposición de los botiquines a bordo.

Cuando se produce un accidente a bordo, el primer paso es ponerse en contacto con el Centro Radiomédico. El facultativo del CRM tras recibir información de los daños sufridos del trabajador accidentado, da una serie de



instrucciones. Es en ese momento cuando el botiquín de a bordo se convierte en una herramienta decisiva como instrumento de apoyo a la prescripción realizada por el médico.

Clases de ayudas

Las ayudas reguladas en la norma son de dos tipos. Por una parte se destinan dichas ayudas para la dotación inicial de botiquines dirigidas a

subvencionar la adquisición inicial de fármacos financiados por el Sistema de la Seguridad Social y el material sanitario que compone el botiquín reglamentario a bordo, cuando sea la primera vez que el empresario solicite la ayuda correspondiente al

ISM.

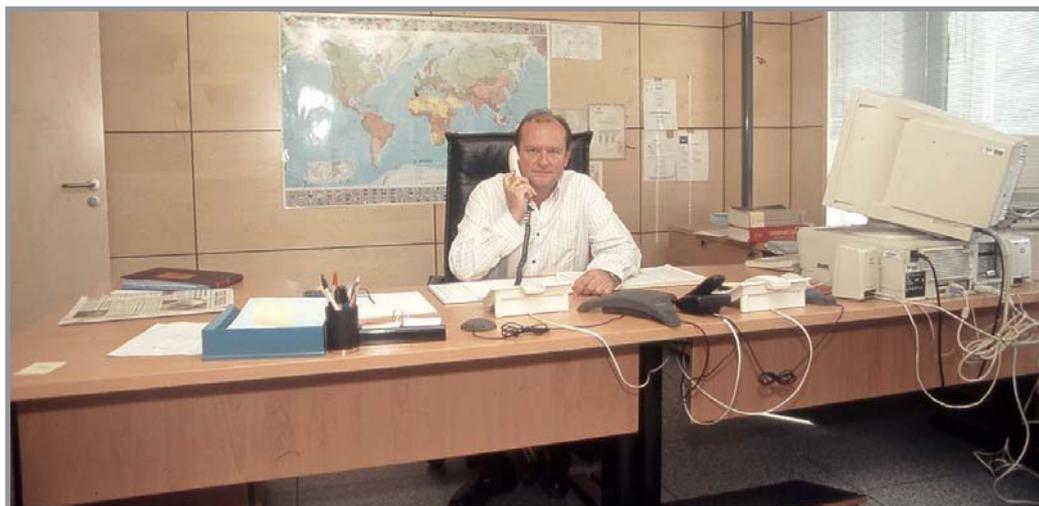
El Instituto Social de la Marina (ISM) subvenciona la adquisición de botiquines para asegurar la salud de los trabajadores del mar

En segundo término las obligaciones de los beneficiarios de estas subvenciones son, entre otras, las siguientes: someterse a las actuaciones de comprobación que lleve a cabo el ISM, comunicar a este organismo la obtención de otras ayudas para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera otras Administraciones o entidades públicas, conservar los documentos justificativos de la aplicación de los fondos recibidos y acreditar que se halla al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y de Seguridad Social. ■



Hasta el pasado 17 de marzo, el Centro Radio Médico recibió

Cien mil llamadas



Durante las 24 horas del día, y los 365 días del año, el Centro Radio Médico (CRM) del Instituto Social de la Marina, permanece en guardia para atender a los trabajadores que sufren un accidente a bordo de una embarcación. Su labor no finaliza hasta que el paciente es dado de alta o ingresado en un centro hospitalario en tierra.

De esta manera, las llamadas al CER constituyen un elemento primordial para tratar "in situ" a los trabajadores del mar que sufren un accidente. Cualquier pescador, marino o pasajero embarcado dispone, a través del CER, atención sanitaria en alta mar.

El Centro Radio Médico inició su singladura a las 00:00 horas del 1 de mayo de 1979, en la cuarta planta de las dependencias del ISM, situado en la madrileña calle de Génova número 20, donde

aún continúa. Después de 26 años desde su creación, el pasado 17 de marzo, a las cuatro de la madrugada, recibió la llamada número 100.000.

Accidentes

Las causas más frecuentes de los accidentados fueron los golpes y caídas. Los lugares del barco donde más accidentes se producen son la cubierta, seguido de la sala de máquinas, la cocina y el parque de pesca.

De las enfermedades, las de mayor incidencia son los procesos digestivos y los problemas osteomusculares y nerviosos.

De las cerca de 3.000 consultas anuales que recibe el CER, la mayoría proceden de buques pesqueros y la nacionalidad de los tripulantes atendidos es española, en un 90 por ciento, seguida de la marroquí, senegalesa y portuguesa, aunque cada vez llaman más buques con bandera

extranjera, bien porque parte de la tripulación es española y si el pabellón es extranjero hay algún español a bordo que conoce la existencia del Centro Radio Médico.

Cada día es más frecuente recibir llamadas de buques que faenan en los caladeros

Un médico atiende las llamadas desde las embarcaciones que tienen a bordo a un trabajador accidentado

más variados como son los de Chile, Norte de Brasil, Austria, Islandia y Norte de Noruega, ya que las flotan van buscando nuevos caladeros, aunque en la actualidad la mayoría de las llamadas proceden del Gran Sol, Escocia, Senegal y Dakar. ■



Fruto del Diálogo Social: Reforma Laboral y de la Seguridad Social

Jamás había funcionado el Diálogo Social como lo ha hecho en esta Legislatura. El Gobierno, los sindicatos UGT y CC.OO. y las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME, rubricaron dos acuerdos, las reformas del Mercado de Trabajo y de la Seguridad Social.

El primero de ellos tiene como objetivo primordial fomentar los contratos indefinidos, mientras que la Seguridad Social fija como objetivos, garantizar el futuro de las pensiones, dotar al Sistema de más equidad y estabilidad y, continuar incrementado la dotación del Fondo de Reserva (la "hucha" de la Seguridad Social).

La Reforma Laboral constituye un acuerdo histórico y es el logro decisivo del Diálogo Social en esta Legislatura". De esta manera se expresó el presidente del Gobierno, José Luís Rodríguez Zapatero, en cuya presencia, gobierno y agentes sociales estamparon su firma.

Y de nuevo, tres meses más tarde, se alcanzaba otro pacto, con los mismos protagonistas, para reformar la Seguridad Social. Refiriéndose a este segundo acuerdo, Rodríguez Zapatero afirmó: "Este es el primer acuerdo, en 20 años, que suscribimos todos los actores implicados en el área de protección social".

Fijos, ganamos todos

España se situaba a la cabeza del mayor índice de empleo temporal de la Unión Europea. La Reforma Laboral tiene como objetivo primordial establecer una serie de ayudas para fomentar la conversión de contratos temporales en indefinidos. Concretamente se otorgaba una ayuda de 800 euros anuales, durante tres años, a todos aquellos empresarios que convirtiesen contratos temporales en fijos.

Y los resultados han sido claramente satisfactorios. Desde julio (mes en el que entró en vigor la reforma) hasta noviembre de 2006, se suscribieron 293.000 contratos indefinidos bonificados, como consecuencia de su transformación en fijos, frente a los 21.000 registrados en

el mismo periodo del año anterior.

Y también dieron un salto importantísimo los contratos indefinidos, tanto los iniciales, como los temporales convertidos en estables, alcanzando la cifra de 981.000 en los cinco meses mencionados del año 2006, frente a los 638.000 firmados en el año anterior.

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, llevó a cabo una campaña informativa, cuyo lema era “Fijos, ganamos todos” y hacía un llamamiento a los empresarios para que transformaran temporales en indefinidos, pues la subvención para esta modalidad, finalizaba el 31 de diciembre del 2006.

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera señalaba que “el contrato fijo será más barato que el temporal”.

En la actualidad se ha registrado un porcentaje de contratos indefinidos que, sin la Reforma Laboral, parecía

De julio a noviembre de 2006, se ha duplicado la conversión de contratos temporales en indefinidos respecto al mismo periodo del año anterior

inalcanzable. Concretamente los contratos indefinidos suponen el 14 por ciento de la contratación temporal, cuando hasta entonces el porcentaje no sobrepasaba el 10 por ciento.

En este sentido, Antonio González, nombrado secretario general de Empleo, en el pasado mes de diciembre subrayaba: “el crecimiento de la estabilidad en el empleo



continúa creciendo gracias al buen comportamiento de la economía y, por supuesto, a la Reforma Laboral”.

Reforma de la Seguridad Social

“Este acuerdo se anticipa a la salud de la Seguridad Social en el futuro, y es fruto del Diálogo Social, nuestro modo de hacer política”.

Este gran acuerdo contempla actuaciones para consolidar el Sistema, garantizar el futuro de las pensiones, apoyar a la familia, y prolongar la vida laboral.

En cuanto a la consolidación del Sistema, el acuerdo contempla, entre medidas, garantizar la financiación de los complementos a mínimos por el Estado así como el compromiso del incremento de las pensiones mínimas. Por otra parte se extienden los incentivos al mantenimiento en activo de las personas mayores, a todos los de más de 59 años que disfruten de contrato indefinido.

En cuanto a las políticas de apoyo a la familia, a través del IRPF y de la mejora de las prestaciones familiares de la Seguridad Social, se apoyan a las familias con menores ingresos, se establecen mejores pensiones para vi-

das y huérfanos discapacitados y se reconoce la pensión de viudedad en “parejas de hecho” con hijos o dependencia económica del fallecido.

El capítulo “prestaciones por incapacidad” recoge que los trabajadores accidentados no consumirán con su prestación por desempleo, la prestación por incapacidad temporal, así como que la pensión de incapacidad se equipara, en procedimientos de cálculo, a la de jubilación, evitando su posible utilización como una forma de eludir los periodos mínimos de cotización.

Por último, en torno a las prestaciones por jubilación y la prolongación de la vida laboral, se establecen medidas de compensación para los pensionistas que retrasen la edad de jubilación, y fija que el periodo mínimo de cotización exigido para acceder a la pensión será de quince años efectivos (5.475 días), tras un periodo de aplicación progresiva.

En definitiva, la Seguridad Social goza de buena salud, el Sistema arroja superávits, y la “hucha” continúa creciendo. Esta es la mejor manera de asegurar y consolidar de cara al futuro, el sistema público de pensiones. ■

Presupuesto Seguridad Social 2007

Garantía de futuro

“La Seguridad Social vive un buen momento y tiene garantizado plenamente su futuro”. Con estas palabras el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, calificó el Presupuesto de la Seguridad Social para el año 2007.

“**T**odas las previsiones son positivas -subrayó el ministro- y el comportamiento de nuestro sistema, en los tres últimos años, así lo pone de manifiesto. El año 2007, también será positivo lo que nos permitirá aumentar el gasto social, mejorar la protección social de los españoles y, al mismo tiempo, seguir incrementando de forma importante el superávit. De esta manera el Fondo de Reserva (la hucha de la Seguridad Social) seguirá creciendo, al mismo tiempo que seguiremos desarrollando la mayor subida de pensiones mínimas de todo nuestro período democrático”.

Crece un 9 por ciento

El presupuesto consolidado de la Seguridad Social para el año 2007 asciende a 106.775 millones de euros, lo que supone un incremento del 9,11 por ciento respecto al año 2006. Del montante total del presupuesto las políticas de protección social cuentan con una partida de 93.781 millones de euros, destinados al pago de pensiones, la incapacidad temporal, las prestaciones familiares y por maternidad así como las restantes prestaciones del sistema. Esta cifra supone un



8,79 por ciento en relación al año 2006 y significa el doble de lo que crece el gasto corriente, un 4,25 por ciento, que totaliza 4.047,8 millones de euros, con los que se pagan los sueldos de los funcionarios, la compra de bienes y servicios y los gastos financieros.

En términos homogéneos el presupuesto supera el que se prevé en que lo hará el PIB del 2007, lo que debe propiciar una mayor participación del gasto social del Sistema, en el producto y renta nacionales. Este superior incremento se produce también en el montante del gasto por sus operaciones no financieras, que aumenta un 8,6 por ciento respecto al año anterior.

El 87,3 por ciento del total del presupuesto va destinado a pensiones (el 85,2 por ciento a las contributivas y, el 2,1 por ciento restante, a las no contributivas. El 7,8 por ciento es para la incapacidad temporal; el 3,4 por ciento

para maternidad y prestaciones familiares y el resto a la gestión de las prestaciones económicas y otros gastos.

Aumentan las pensiones

Los 93.781,2 millones de euros, correspondientes a protección social, aseguran el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones en su conjunto. Las pensiones mínimas, en el año 2007, tendrán un incremento entre un 5 y un 6,5 por ciento, sin tener en cuenta la desviación de la inflación, y mejoran las prestaciones orientadas a la igualdad de trato entre hombres y mujeres, la conciliación de la vida personal y laboral y el aumento de la protección de la maternidad y la paternidad.

Desde el año 2005 las pensiones mínimas han experimentado una subida del 15 por ciento, para aquellas sin cónyuge a cargo y, el 20 por ciento, con cónyuge a cargo, sin tener en cuenta el pago por la desviación de la inflación.

Es necesario destacar, en términos porcentuales, el aumento de 302,8 millones de euros, un 21,10 por ciento, las prestaciones por maternidad y riesgo de embarazo, con una asignación total de 1.738 millones de euros. Este incremento está relacionado con el crecimiento de la natalidad y las bases de cotización de quienes perciben estas prestaciones. Las pensiones de orfandad de menores de 18 años con discapacidad igual o superior al 65 por ciento, se equiparan a las pensiones no contributivas.

Superávit

La estabilidad financiera del sistema de la Seguridad Social permite a las empresas españolas contar con un elemento añadido de competitividad ya que los tipos de cotización se mantienen sin subir a pesar de que los ingresos por cotizaciones crecen, debido a las mejoras de las bases de cotización, especialmente en el ámbito de los trabajadores por cuenta propia, que les permitirán obte-

la contratación y la estabilidad en el trabajo. El presupuesto de la Seguridad Social actualiza la tarifa de Accidentes de Trabajo, adecuando la cotización de las empresas a la realidad actual de los riesgos amparados, lo que para muchas empresas supondrá una rebaja de cotizaciones e introducirá seguridad jurídica, mejoras en la gestión y equidad y mejores condiciones de competencia para todas.

El presupuesto de la Seguridad Social contempla un superávit de 7.751,8 millones de euros, provenientes de las diferencias entre los ingresos no financieros brutos, como son las cotizaciones sociales, tasas, transferencias del Estado y otros organismos y bienes patrimoniales, que suman un total de 109.865,3 millones de euros, y los gastos no financieros brutos (personal, compra de bienes y servicios, prestaciones sociales, transferencias e inversiones, que totalizan 102.113,5 millones de euros.

Con este resultado se cumple el objetivo de estabilidad, fijado en el 0,7 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB), acordado por el Gobierno el pasado 2 de junio y aprobados por los plenos del Congreso y del Senado los días 20 y 22 de ese mismo mes.

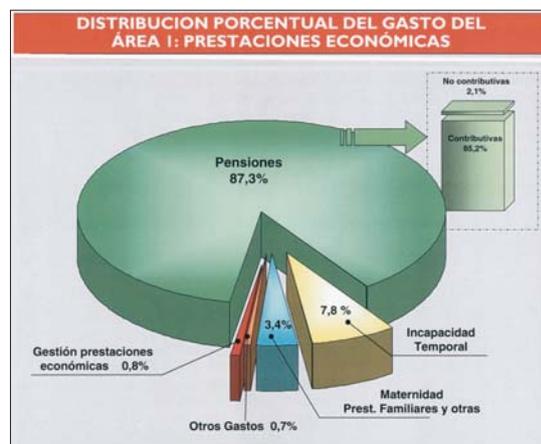
La hucha

En el año 2007 el Fondo de Reserva de la Seguridad Social (la hucha), permitiría afrontar el pago de 8 mensualidades de pensiones.

Este excedente permitirá ingresar en el Fondo 6.339 millones de euros, cifra a la que se sumarán 62 millones de euros procedentes del superávit que las Mutuas de Accidentes de Trabajo esperan obtener en sus operaciones de colaboración en la gestión de la prestación de

incapacidad temporal de contingencias comunes del ejercicio anterior.

Con tales asignaciones, cabe esperar que las dotaciones acumuladas en dicho Fondo al cierre del ejercicio del presupuesto superen los 42.000 millones de euros, situación que permite contemplar un esperanzador futuro del sistema a medio plazo y que hará más fácil la adopción de



medidas que se manifiesten convenientes para conseguir el mantenimiento del equilibrio económico-financiero.

Los fondos destinados al Fondo de Reserva no han parado de crecer de manera muy significativa. Por ejemplo, en el año 2000 contó con una dotación de 601,01 millones de euros. En el siguiente ejercicio, 2001 la aportación fue de 1.803,04 millones de euros; en el 2002, 3.575; en el 2003, 5.493,87; en el 2004, 6.720,13; en el 2005, 7.005,33; en el 2006, 7.541,45 y, para el año 2007, la previsión indica que se añadirán 6.401,51 millones de euros, aunque sumados a los 1.177,51 de rendimientos, totalizará 7.578,51 millones de euros. De esta manera, el Fondo de Reserva contará con unos recursos que superarán los 42.000 millones de euros. ■

“Cumpliremos nuestro compromiso electoral y al final de la legislatura las pensiones mínimas habrán aumentado un 26 por ciento” (Jesús Caldera)

ner mejores prestaciones en el futuro en equilibrio con las aportaciones realizadas, y el crecimiento de la economía y del empleo con el consiguiente aumento del número de afiliados.

Por otra parte la Reforma Laboral, acordada por el Gobierno, empresarios y sindicatos, establece incentivos a



El nuevo buque sanitario “Juan de la Cosa”

El Secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, acompañado por el entonces director general del Instituto Social de la Marina (ISM), Eduardo González, participó en el acto de presentación y puesta en servicio del buque sanitario y de apoyo logístico “Juan de la Cosa”, del Instituto Social de la Marina, que tuvo lugar en Santander, puerto base del nuevo buque.

José María González Vallecilla, responsable médico del “Juan de la Cosa”, resaltó que las instalaciones sanitarias cuentan con el mejor equipamiento. “Ocurra lo que ocurra, nosotros somos el único referente sanitario en este momento”. “El buque -indicó- está diseñado para prestar asistencia en cualquier caso, pues en muchas ocasiones nos encontraremos fuera del

radio en el que podemos recibir ayuda”. Las actuaciones sanitarias anuales en la zona las situó entre 200 y 300 de las que más de un diez por ciento suponen un “riesgo vital” para el afectado. El médico del “Juan de la Cosa”, también dijo que en los últimos quince años, el otro buque sanitario “Esperanza del Mar” y el “Científico”, alquilado por el ISM, no se han producido accidentes entre la tripulación y, que las consultas más frecuentes se producen como consecuencia de traumatismos, trastornos digestivos, problemas dermatológicos, infartos y peritonitis. También explicó que en algunas ocasiones el equipo médico no necesita trasladarse a los barcos ya que reciben consultas por teléfono en los casos más leves. “También contamos con un equipo para videoconferencias y con un quirófano preparado para que

los médicos del buque puedan ser asistidos por especialistas en las intervenciones quirúrgicas”.

Área de cobertura

El “Juan de la Cosa” dará cobertura a los pesqueros que llevan a cabo la campaña del bonito entre los meses de julio a septiembre. La flota está compuesta por 600 barcos con 5.500 tripulantes.

De enero a marzo y de octubre a diciembre acompañará a los “espaderos” flota compuesta por 110 barcos con 1.500 trabajadores y durante los meses de abril y mayo prestará su apoyo a la flota dedicada a la captura del bocarte, compuesta por 250 embarcaciones con 3.200 pescadores.

Su área de influencia se sitúa entre las Islas Azores y Madeira hasta el Gran Sol y toda la Cornisa Cantábrica. Por su parte el otro buque sa-



nitario del ISM, el “Esperanza del Mar”, atenderá a los pesqueros que faenan en la zona Atlántica en torno a las Islas Canarias. De esta manera, estarán cubiertas las áreas en las que habitualmente faenan los buques pesqueros.

Un mes antes de la puesta en servicio del nuevo buque sanitario, el entonces director general del ISM, Eduardo González, y la Autoridad Portuaria, representada por Javier del Olmo, firmaron un convenio de colaboración pa-

ción Provincial del ISM de Cantabria.

El nuevo buque hospital y de apoyo logístico “Juan de la Cosa” ha sido construido en el astillero Izar en Gijón. El tiempo de ejecución fue de 21 meses, y la inversión ha supuesto para el ISM cerca de 19 millones de euros, con equipamiento incluido.

Está dotado de aparatos de comunicación electrónicos de última generación. La informática juega un papel fundamental en la atención médico-sanitaria, al contar con un sistema de telemedicina y videoconferencia. Por ejemplo, una radiografía, en soporte digital, podrá ser enviada vía satélite a un hospital de referencia. Lo mismo ocurrirá durante una intervención quirúrgica que podrá realizarse a través de videoconferencia.

Características y equipamiento

El “Juan de la Cosa” tiene 75 metros de eslora y 14 de manga, con un registro bruto de 2.623 toneladas. La velocidad punta es de 16 nudos.

Su autonomía es de 9.600 millas, lo que se traduce entre 20 y 30 días de navegación. Cuenta con una bomba contraincendios exteriores, pescantes para cuatro lanchas de trabajo y bote salva-

Junto al “Esperanza del Mar” el Instituto Social de la Marina, cuenta en la actualidad con dos buques sanitarios al servicio de los pescadores

vidas, con una capacidad para 16 personas.

El barco cuenta con una zona de naufragos, áreas comunes y áreas de servicios. Todos los camarotes del hospital cuentan con conexiones informáticas, de televisión y todos los elementos necesarios para lograr un ambiente recuperador durante los procesos de enfermedad accidentes sufridos a bordo de las embarcaciones.

Área sanitaria

El área sanitaria cuenta con 10 camarotes para enfermos. Además el barco está preparado para albergar 12 pacientes más.

En concreto la zona hospitalaria está dotada, entre otros elementos, de quirófano, laboratorio y salas de cura, cuidados intensivos, exploraciones radiográficas y sala de aislamiento para el tratamiento de quemados, infecciosos y psiquiátricos. ■

“La Seguridad Social española es la única de Europa y, una de las pocas del mundo, que cuenta con dos hospitales en el mar”. (Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social”

ra que el muelle Maliaño sea el lugar habitual de atraque del “Juan de la Cosa”. El convenio tiene una vigencia de cinco años, y tiene en cuenta diversos aspectos, desde los accesos de la tripulación, hasta el mantenimiento y cuidado del barco, que correrá a cargo de la Direc-



Ley de Atención a las Personas Dependientes



Más de 1.300.000 personas en situación de dependencia y sus familias tendrán a partir de ahora un grado de protección sin precedentes. La Ley que regula dichos derechos y prestaciones ha contado con EL mayor grado de acuerdo y consenso. El Gobierno apostó en firme para sacar adelante esta norma que, en primera instancia, fue acordada por el Gobierno y los agentes sociales, en el proceso del Diálogo Social.

A continuación inició un largo recorrido para terminar convirtiéndose en Ley. Concretamente, tras la aprobación como proyecto de ley por parte del Consejo de Ministros, fue debatida en el Consejo Económico y Social (CES), el Consejo Estatal de Personas Mayores, el Conse-

jo Nacional de la Discapacidad y en la Conferencia Sectorial de Asuntos Sociales, de la que forman parte los responsables de asuntos sociales de todas las comunidades autónomas.

En última instancia, y para adquirir el rango de Ley, el Congreso de los Diputados y el Senado dieron luz verde a esta norma, calificada como la norma de mayor contenido social de la legislatura.

La nueva Ley entró en vigor el pasado 1 de enero aunque será en la próxima primavera cuando comenzará realmente su andadura.

Este nuevo sistema de protección tendrá un impacto directo en el bienestar de más de 1.350.000 personas en situación de dependencia y sus familias.

Claves de la Ley

- Se establecen tres grados de dependencia: moderada,

cuando necesiten ayuda para realizar varias actividades básicas de la vida diaria, al menos una vez al día; severa, cuando necesiten la ayuda dos o tres veces al día, pero no requiere la presencia permanente de un cuidador y, gran dependencia, cuando por su pérdida total de autonomía mental o física, necesita la presencia indispensable y continua de otra persona.

- Se regula la incorporación de los cuidadores familiares al Régimen de la Seguridad Social que se determine. La cotización empresarial será con cargo al Sistema Nacional de Dependencia.

- La persona en situación de dependencia podrá ser

Esta es la Ley con mayor contenido social de la legislatura

atendida en su ámbito familiar, recibiendo una compensación económica por ello, en función del grado de dependencia.

- El reconocimiento de las prestaciones de dependencia se realizará con un calendario progresivo (desde este año al 2015) iniciándose esta primavera para las personas cuyo grado sea de "gran dependencia".

- Coordinación y colaboración interadministrativa así como la equidad en la distribución territorial de los re-

Aprobado por la OIT

Convenio mundial sobre el trabajo marítimo

El 23 de febrero de 2006 pasará a los anales de la historia marítima mundial como fecha referente a la aprobación del Convenio sobre el trabajo marítimo, una norma que se convierte en la primera regulación laboral aplicable a un mismo sector en todo el mundo.

La primera reunión marítima de la OIT se celebró en 1920. Ya entonces se anticipaba la importancia del establecimiento de un código internacional para la gente del mar, en el que se establecieran claramente los derechos y obligaciones.

Desde entonces se han celebrado 9 reuniones marítimas y, la del año 2006, es la 94ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo y la décima reunión marítima. Y ha sido precisamente en esta décima reunión cuando se ha aprobado un nuevo instrumento jurídico que plasma y actualiza las ideas adelantadas en 1920.

Las cuestiones abordadas por el nuevo convenio colectivo mundial incluyen las principales preocupaciones para garantizar las condiciones de un trabajo decente para la gente del mar, como la edad mínima para el trabajo a bordo de los buques, las horas de trabajo, la protección de la salud y seguridad en el trabajo, las normas relativas al alojamiento y alimentación, el acceso a la atención médica, la repatriación y la inspección del tra-

bajo.

El convenio sobre el trabajo marítimo 2006 (que así se denomina), combina normas fundamentales de los convenios existentes con un formato innovador dirigido a lograr la aceptación universal.

Aspectos más destacados

Su estructura comprende tres partes diferentes, pero a la vez relacionadas: artículos, reglas y código. Las reglas y disposiciones del código constan de cinco títulos: requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques; condiciones de empleo; alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda; protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social y cumplimiento y control de la aplicación.

De las características más innovadoras del convenio, hay que destacar las siguientes:

- Un nuevo sistema de cumplimiento y control de la aplicación que incluye un sistema de certificación de las normas laborales que incluye un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral, expedida por el Estado de abanderamiento.

- La certificación del Estado de abanderamiento y el sistema de inspección en un puerto extranjero se aplica a los buques de arqueo bruto superior a 500 toneladas que efectúen viajes internacionales o entre puertos extranjeros.

- El certificado y la declaración constituirán pruebas de la aplicación de las exigencias del convenio.

- Las normas también se aplicarán a la mayoría de los otros buques (los más pequeños podrán ser exceptuados de algunos requisitos) sin embargo, las disposiciones relativas a la inspección portuaria y los requisitos en materia de certificación no serán obligatorios.

- Procedimientos acelerados de enmienda del conve-



nio para actualizar las disposiciones del Código destinadas a abordar los cambios en el sector.

- Procedimiento de tramitación de las quejas a bordo y en tierra para conseguir la solución rápida de los problemas.

- Un sistema de tramitación de quejas y de inspección vinculado con el sistema de control de la OIT.

- Disposiciones que establecen normas internacionales para que el Estado de abanderamiento pueda delegar algunas funciones en una

Expedidos por AENOR Certificados de Calidad para el ISM

“Estas certificaciones tienen una gran importancia para el Instituto Social de la Marina, ya que nos respaldan internacionalmente y nos permiten difundir a través de nuestros centros y de nuestros alumnos, una cultura de calidad y una conducta ambiental responsable en beneficio de las empresas y del país”.

En estos términos se expresó en el pasado mes de noviembre Eduardo González, Director General del ISM, en el acto de entrega de los certificados para el diseño e importación de formación reglada para el ejercicio de profesiones marítimas, otorgado por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), un organismo independiente y sin ánimo de lucro, reconocido internacionalmente.



De esta manera la formación profesional del ISM obtiene un respaldo decisivo en cuanto a la calidad de los cursos que imparte. Hay que tener en cuenta que el Certificado de la Calidad es un factor determinante dirigido hacia la implantación de sistemas de gestión, dirigidos a garantizar la calidad de los servicios prestados, generando una gran confianza a los alumnos que

reciben los cursos de formación profesional.

Por otra parte, el Instituto Social de la Marina, tiene, entre otras, la competencia de la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar, así como atender a su bienestar a bordo o en puertos, y al de sus familias en cumplimiento con las normas de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Actividades formativas

En materia de formación, las actividades llevadas a cabo por el ISM, son las siguientes:

- Actividades educativas propias de los niveles de enseñanza reglada.
- Actividades dirigidas al desarrollo del Plan de Formación Ocupacional Marítimo.
- Actividades correspondientes al desarrollo del Programa de Seguridad Marítima, supervivencia en el mar y lucha contra incendios.
- Actividades formativas de Especialización Marítima homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante fruto del cumplimiento del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia de la gente del mar.

Para impartir esta formación el ISM cuenta con diferentes tipos de centros de formación, entre otros, las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera ubicadas en Ribeira (A Coruña), Almería, Gijón, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria, Bueu (Pontevedra) y Bermeo (Bizkaia).

También la formación se imparte en los Centros Nacionales de Formación Marítima en Bamio (Pontevedra) e Isla Cristina en Huelva. Estos dos centros cuentan con instalaciones específicas para impartir formación con equipos técnicos avanzados alta-

mente cualificados, así como la realización de estudios de carácter socioeconómico, gestión empresarial, relaciones laborales o evolución de tecnología. Dichos Centros Nacionales ofrecen una programación formativa amplia elaborada de acuerdo con las demandas y necesidades del



Los directores de Bamio e Isla Cristina son los responsables de coordinar las acciones formativas de sus respectivos centros

mente cualificados, así como la realización de estudios de carácter socioeconómico, gestión empresarial, relaciones laborales o evolución de tecnología. Dichos Centros Nacionales ofrecen una programación formativa amplia elaborada de acuerdo con las demandas y necesidades del

En marcha el Libro Blanco de la Pesca

El ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en coordinación con todo el sector ha continuado en los últimos meses los trabajos de cara a la elaboración del Libro Blanco de la Pesca con el que se pretende hacer un radiografía completa sobre la realidad del sector y, sobre todo, de cara a dar respuesta a los problemas que existen en la actividad desde la parte extractiva a la comercializadora y a la transformadora. La parte más importante de los trabajos se ha hecho en la costa en contacto permanente con los colectivos más implicados en la actividad pesquera.



Para la elaboración de este Libro se abrió igualmente un portal e Internet para que quien tenga algún interés por el sector pueda aportar sus ideas.

En el recorrido por lo que es el sector de la pesca, un primer punto es conocer la situación real de cada uno de los caladeros donde opera la flota, lo que ha entrañado un trabajo muy lento a la vista de las grandes diferencias que hay entre los mismos. A partir de ese mejor conocimiento de los recursos, de un análisis de la flotas, el libro podrá ofrecer alternativas localizadas para cada una de las aguas en el marco de las disposiciones comunitarias sobre la actividad de la pesca. Un punto importante a analizar es la reducción de activos, desde barcos a tripulaciones, así como la importancia de las flotas en caladeros de terceros países y la nueva problemática planteada consecuencia de las ma-

yores dificultades para acceder a esas aguas.

La acuicultura figura igualmente entre los objetivos a estudiar en el Libro Blanco, aunque, en este caso, las dificultades para su análisis son mucho menos complejas al tratarse ya de una actividad muy acotada con reglas de juego aunque en un importante proceso de crecimiento.

Con unas dificultades en aumento para ejercer con rentabilidad de actividad de la pesca ante el progresivo deterioro de los recursos en una parte muy importante de los caladeros, la búsqueda de salidas a este colectivo constituye uno de los puntos más importantes que se plantean en el nuevo Libro Blanco. La diversificación de la actividad en las zonas dependientes de la pesca supone un eje importante para garantizar el futuro de las zonas actualmente dependientes de la pesca. La busca de alternativas en tierra se halla igualmente entre los objetivos del trabajo.

Por otro lado, el sector de la pesca, con largas jornadas

en la mar para las flotas de bajura o con temporadas fuera del hogar para la pesca de altura y gran altura, necesita de un cambio de imagen que haga más atractiva esa actividad y, sobre todo más rentable para los trabajadores.

En el futuro Libro Blanco de la pesca se aborda igualmente la actividad de transformación y comercialización de los productos de la pesca donde cada día cobran más importancia cuestiones como las importaciones, el aumento de los productos más elaborados y las nuevas ofertas desde el contenido a su presentación de cara a lograr un mayor valor añadido y, en definitiva, para mejorar la rentabilidad del sector en su conjunto.

Finalmente, entre otras cuestiones, en el Libro se aborda la situación del sector de la pesca desde la perspectiva de la investigación, la innovación y el desarrollo desde la actividad extractiva hasta la de transformación. ■

Se presentará el próximo año



Salvamento Marítimo adelanta los objetivos 2006-09

El Ministerio de Fomento apostó por un calendario acelerado para el servicio público de Salvamento Marítimo (SASEMAR), al cerrar la conclusión de su "plan puente" y adelanto presupuestario del Plan Nacional 2006-09, con la compra de 3 nuevos helicópteros bi-turbina y 3 embarcaciones "Salvamar", desde finales de 2005.

Tales nuevos medios y la mejora técnica de los Centros de Coordinación del Salvamento dieron paso al Plan Nacional 2006-09, cuyo 90 por ciento de inversión -superior a los 1000 millones de euros- se ha dirigido a nuevos medios aero-marítimos, modernización de remolcadores y buques polivalentes, dotación de nuevos efectivos y sensible aumento de los patrullajes en la totalidad de la costa.

Acortar tiempo de respuesta

En su explicación de los propósitos del Plan, la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, señaló que "aumentando un 50 por ciento la



plantilla de inspectores y un 30 por ciento las horas de vigilancia y patrullajes -no menos 2000 horas/año- se persigue acortar los tiempos de respuesta a la emergencia".

El planteamiento aspira a que, con los nuevos medios humanos y materiales SASEMAR consiga que sus embarcaciones rápidas y medios aéreos se presenten -en cualquier aguas- en un tiempo máximo de 75 minutos, mientras los remolcadores recortarán su tiempo de respuesta a la emergencia a los 40 minutos.

La aplicación del Plan Nacional tuvo su espacio de rodaje, con la campaña de verano, en la náutica de recreo, sector en el que se había detectado -los últimos años- un preocupante aumento de las infracciones y al que se sumó la potestad sancionadora. Pero el Gobierno también aplicaría la dotación de medios adicionales de seguridad marítima en la lucha contra

la inmigración ilegal, en coordinación con las autoridades marítimas de Canarias.

Las nuevas disponibilidades del Plan han significado la modernización de la flota de SASEMAR, hasta un rejuvenecimiento en 20 años de los remolcadores y buques polivalentes, que pasará de una media de 27,6 años a la de 6,7 al final del Plan en 2009. Se triplican las embarcaciones de actuación rápida y se duplican los helicópteros y aviones de ala fija existentes.

El Plan se cerrará con el siguiente balance de medios: 10 helicópteros, 4 aviones de ala fija, 14 buques propios, 1 buque recogedor de residuos para 3.000 metros cúbicos de capacidad, 55 embarcaciones tipo "Salvamar", 10 embarcaciones rápidas polivalentes, 6 bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación y 6 bases de actuación submarina y buceo. ■



La presión de los estibadores frena la liberalización de los servicios portuarios

La polémica Directiva de Liberalización de los Servicios Portuarios, que provocó su rechazo - por dos veces en menos de un año - desde el sector de la estiba, quedó estancada en el Parlamento Europeo, por un abrumador 532/120 votos. Ni el Grupo Liberal fue capaz de apoyarla y Bruselas sufrió un fuerte correctivo, aunque el comisario de Transportes, Jacques Barrot, hubiese vestido el ante-proyecto con ropajes de lucha "contra el monopolio de los estibadores en carga/descarga, estiba y transbordo y a favor de la libre competencia en la formación de precios".

Bruselas pretendía con esta nueva legislación la llamada "autoasistencia", por la que armadores y navieros podrían recurrir a sus propias tripulaciones para realizar estas tareas, planeándose así mismo la liberalización de practicaje, amarre y remolque", pero el rechazo de los estibadores -unos 5.600 en nuestro país- situó en línea de protesta a los de dieciséis estados, no solamente con huelgas y movilizaciones previas, sino con pedradas a los cristales y entre gases lacrimógenos frente a la fachada del Parlamento Europeo.

Los representantes españoles fueron punta de lanza del movimiento, que llegó a paralizar la actividad en el 99,5 por ciento de los puertos de interés general y el antepro-

yecto no gustó ni a la patronal -por la falta de habilidad en el planteamiento de su trámite parlamentario-, pese a que ANAVE lo consideró "muy necesario para la relación eficacia/coste de los servicios portuarios intraeuropeos".

Los aparatosos incidentes del trámite no han oscurecido la realidad del fracaso político de Bruselas, que, desde principios del Libro Blanco del Transporte (1990), no obtuvo más que declaraciones programáticas y homenajes verbales, pese a figurar ya en la Agencia de Lisboa y ser clave de la instalación de una política marítima, de la que los últimos años no se habló mas que de catástrofes y auto-flagelaciones, tras lo de "Erika" y "Prestige".

Puede decirse que, hasta el presente dura el "impasse" de este fracaso legislativo y nada se ha movido en las posiciones enfrentadas. El sector europeo de la estiba se considera "el mas eficaz y barato del sistema internacional de carga y descarga" y ha seguido viendo que "la solución liberalizadora se tiñe demasiado de abaratamiento del empleo y pérdida de eficacia, es decir, seguridad de funcionamiento" y



Bruselas ha encajado el correctivo con el propósito de "volver a trabajar otro texto que ofrezca seguridad a la inversión y responda a lo que piden los protagonistas sociales".

Lo próximo vendrá ya enmarcado en el "Libro Verde: Una Política Marítima Unificada", pero de la Directiva que no prosperó apenas quedan materiales de derribo y la sensación de tiempo y discurso perdidos. Los servicios portuarios y la clarificación de sus esquemas de formación de los precios son casi una cuestión previa para la implantación de los programas de política marítima, léase Autopistas del Mar o Cabotaje de Corta Distancia, con que la Comisión Europea aspira a salvar del atasco la problemática del transporte terrestre y ofrecerle solución medioambientalmente creíble. ■



España, flota y administración marítima de primera calidad



Por primera vez en la historia la flota y la administración marítima españolas son “bandera blanca”, es decir, han ascendido a la “primera división mundial” que integran los veintidós primeros países en seguridad marítima y cumplimiento de inspecciones. Tras sostener, durante 2005 un número de detenciones de buques inferior a la media y ser el segundo mejor país en inspecciones por el Estado de puerto, España ha ascendido a la élite mundial, junto a Estados Unidos, Canadá, Japón, Reino Unido, Alemania, Italia, etc,

De la “lista gris” a la “blanca” la flota española ha ascendido durante un año 2005 en que ninguno de sus barcos sufrió detención, por deficiencias o faltas de seguridad, pero la administración marítima española se distinguió -en el mismo período- por haber llevado a cabo la estimable cifra de 2116 inspecciones, de las cuales en 1.300 detectaría deficiencias

que la llevaron a detener 143 buques.

Por esta doble circunstancia positiva, el MOU de París no solamente ha decantado el ascenso de la flota española a la “lista blanca” sino que ha invitado al Ministerio de Fomento a formar parte del Grupo de Trabajo que legislará el nuevo régimen de inspección marítima.

Del escalón “gris”, de la compañía de países como



Etiopía, Barbados, Corea, Liberia, etc, la flota nacional pasa a la “primera división”, lo que significa “beneficiarse de ese marchamo de calidad y prestigio ante el cliente externo”, pero no solamente esto, sino que llegó a incorporarse, por aclamación al MAB o Comité de Expertos del MOU de París, que hizo el honor de traer a Madrid uno de sus últimos consejos, a finales de 2.005.

La llegada de España a la “lista blanca” ha respondido a los criterios objetivos de la misma, reducción constante del porcentaje de inspecciones -a nuestros barcos- que arrojasen deficiencias o media de deficiencias/inspección en los últimos dos ejercicios. Fue una etapa en que la flota hizo un esfuerzo inversor de rejuvenecimiento de buques que hizo que la media de edad del pabellón español cayese, desde los 16,5 años a los 15,5.

Pero también es preciso acordarse de que, durante 2004, la Dirección General de Marina Mercante fletó el llamado “Plan Lista Blanca”, cuya plasmación es obvia hoy, pero significó coordinar las inspecciones de las Capitanías Marítimas, convenios de colaboración con ANAVE y un esfuerzo profesional y técnico. Por el prestigio mismo del abanderamiento español no se hubiese discutido nunca esta “calidad de primera” a nuestra flota, pero se arrancó el éxito con una buena base de esfuerzo. ■

Techo histórico de movimiento portuario

Los cuarenta y seis puertos de las 28 autoridades portuarias españolas volvieron a tocar su techo histórico de movimiento de mercancías durante 2005, un 7,4 por ciento más que en el ejercicio anterior.

La Bahía de Algeciras refrendó un año más el liderazgo nacional en movimiento de mercancías, seguida de Barcelona, Valencia y Bilbao, en las primeras situaciones del área mediterránea de esta sector. Una vez más, la economía española registró el espectacular dato de que las cuentas de resultados de las autoridades portuarias superan el propio crecimiento del producto interior bruto (PIB), en este caso por 2,5 veces más.

Otra vez Algeciras

Con 68,3 millones de mercancías containerizadas vuelve a ser la Bahía de Algeciras el líder del Mediterráneo, superando al puerto italiano de Giola Tauro, que lo fue desde 1998, pero el hub algecireño destrozó al alza otras expectativas. Sus tráficos de productos derivados del petróleo crecieron un 18 por ciento, mientras la línea de pasajeros Tarifa-Tánger subió un 60 por ciento en el



movimiento de personas y un 73 en el de vehículos.

El Port de Barcelona, segundo del ranking español, se anotó un crecimiento del 12 por ciento, que en el caso de Valencia se quedaría en el 8,1 por ciento y Bilbao en el 1,5 por ciento, pero también fueron significativos los aumentos de tráfico de Málaga, Castellón y Huelva, todos ellos sobre porcentajes de dos dígitos.

Con once millones de contenedores movidos en los puertos españoles, éstos se sitúan entre los primeros de la Unión Europea, pero Algeciras ya es el número 25 en el ranking mundial, Valencia el 39, Barcelona el 44 y Las Palmas, dimensiones

históricamente desconocidas por el sistema portuario español hasta el presente.

La estructura dinámica de los intercambios con que cuentan los puertos españoles de interés general y las mismas expectativas alcistas del comercio marítimo, hicieron de 2005 un año magnífico por sus resultados y previsiones de futuro. De record en record, el sistema portuario nacional presenta una buena expectativa de acceso a los mapas de las próximas Autopistas del Mar, que en 2007 ya tienen programa.

El ente público Puertos del Estado, que colectó para 2006 un paquete de inversiones de 1.374,8 millones de euros, en nuevas infraestructuras y servicios portuarios, consideró "propiciar la incorporación de la iniciativa privada y mejorar la logística y la intermodalidad", como claves del posicionamiento español en el mercado globalizado. ■





Abusos bajo pabellón de conveniencia

Los pabellones de conveniencia siguen dando cobertura a importantes beneficios para los armadores. La pesca ilegal realizada bajo su amparo mueve mil millones de euros al año. Los trabajadores contratados en estos barcos carecen de los más elementales derechos. El 15% de las flotas de pesca a gran escala se abandera bajo estos pabellones y las escasas medidas que se adoptan no sirven para frenar esta situación. Tal vez porque los beneficios son muy importantes como para abordar con decisión el problema.

La potencia con más barcos bajo pabellón de conveniencia no es otra que la propia Unión Europea, según datos de la Lloyd's Register, de los que más de la mitad pertenecen a armadores españoles. Ello hace que no resulten demasiado creíbles las medidas que viene adoptando la propia UE para poner fin a esta grave situación. Grave, porque bajo su bandera se pesca sin atenerse a los convenios internacionales que tratan de que se lleve a cabo una pesca responsable, con lo que se perjudica a los pesqueros que sí los respetan y agravan la

situación de los caladeros mundiales. Grave, porque las tripulaciones que forman parte de estos barcos, ya sean de pesca o mercantes, trabajan en condiciones lamentables, con bajos salarios y falta de medidas de seguridad, entre otras consecuencias.

La Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) denuncia que el 30% del total de capturas de algunas importantes empresas pesqueras se hace bajo banderas de conveniencia. Unas banderas que, en algunos casos, "facilitan la pesca ilegal, no documentada y no reglamentada", según señala la propia FAO.

Por lo que a la pesca se refiere, huelga decir que para poco han servido todas las medidas impulsadas por la FAO o las organizaciones regionales de pesca. En 2005, el número de las embarcaciones registradas en estos pabellones llegó a las 1.200. Una cifra menor que la registrada en 2003, pero el número de barcos con pabellón desconocido aumentó un 50% en cinco años, llegándose a los 1.600 en 2004.

Tripulaciones abandonadas

David Cockoft, secretario general de la Federación Internacional del Transporte (ITF), denuncia que en estos barcos de bandera de conveniencia se producen claros abusos de los derechos humanos, la pesca que se vale de las banderas de conveniencia no es sólo una amenaza para las pesquerías, sino que también tiene un coste humano mortal. A menudo, la pesca ilegal se vale de tripulaciones desprotegidas que pueden ser golpeadas, privadas de comida o que trabajan sin cobrar. Se trata de una de las industrias más peligrosas del mundo.

A la inseguridad física hay que sumar la laboral. La mayor parte de los marinos no tiene un contrato indefinido que asegure su puesto de trabajo. Los contratos, aunque vuelva repetidamente a la misma compañía, incluso al mismo barco, son siempre por una campaña. En esta situación, cualquier reivindicación puede volverse en su contra, lo que significa no volver a ser contratados en la compañía en la que prestaban servicio o en ninguna otra, debido a la existencia de las listas negras.

Sobre esta grave situación creada por los abanderados



Greenpeace/Steve Morgan

mientos de conveniencia publicamos, este mismo año 2006, un segundo y amplio reportaje elaborado a partir de una ponencia presentada por Domingo González, director del Centro de los Derechos Humanos del Marino, en las jornadas organizadas por el Observatorio de los Derechos Humanos del Marino y la Universidad de Nantes. En dicho trabajo, Domingo González analiza la situación a la que se ven sometidas estas tripulaciones, dedicando especial atención a la nada infrecuente situación de abandono en puerto.

En 1999 hubo 1.684 barcos embargados en todo el

mundo. Entre ellos, 167 estaban abanderados en Malta; 157, en Panamá; otros tantos en Turquía; 145, en Chipre; y 117 bajo bandera de San Vicente. Todas ellas, banderas de conveniencia.

Durante el periodo que abarca de 2000 a 2005, fueron abandonados 54 barcos en puertos españoles, el 62% de los cuales llevaba pabellón de conveniencia. El mayor número de los tripulantes abandonados era de origen asiático, seguido de los americanos y africanos. También cabe destacar que, de los barcos abandonados en nuestros puertos en esos años, diez llevaban pabellón español. ■



Plan de Gestión de los Recursos Pesqueros del Mediterráneo



La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, presentó el Plan Integral de Gestión de los Recursos Pesqueros en el Mediterráneo. La finalidad de dicho Plan es asegurar los recursos pesqueros promoviendo una pesquería sostenible, a partir del control de artes menos selectivas, y protegiendo los hábitat de mayor valor ecológico.

El Plan de Gestión de los Recursos Pesqueros del Mediterráneo forma parte de un Plan Integral de Regeneración y Recuperación de los Recursos Pesqueros del Caladero Nacional que contempla planes similares para los caladeros del Cantábrico y Noroeste; golfo de Cádiz y Canarias.

A las medidas de protección puestas en marcha desde el Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), como la prohibición de la pesca de arrastre a profundidades superiores a los mil metros, se suman las contenidas en el mencionado plan de gestión para el Mediterráneo, en vigor desde el 27 de enero de 2006 y con una vigencia de dos años. Entre las medidas que contempla (además de las estrictamente relacionadas con la pesca como vedas temporales para las modalidades de arrastre y cerco; establecimiento de fondos autorizados para la pesca de arrastre; establecimiento de un volumen de capturas y desembarcos diarios para pequeños pelágicos), cabe reseñar actuaciones como la creación de una zona de alevinaje de boquerón en el litoral del Delta del Ebro y la creación de un hábitat protegido que, además de a la Posidonia oceanica, comprenderá a otras fanerógamas marinas o fondos donde se encuentra el coralígeno.

Sobre los hábitat anteriormente mencionados estará prohibido el uso de redes de arrastre, dragas y redes de cerco, lo que fue muy bien visto por las organizaciones ecologistas, como es el caso de Oceana. Y es que se quiso destacar cómo el gobierno español se ponía a la cabeza en la protección del hábitat mediterráneo. Incluso se des-

taca por parte de esta organización como una medida similar había sido bloqueada en la Unión Europea por la oposición de Francia e Italia.

Los hábitat de algas calcáreas, uno de los espacios protegidos por este Plan, resultan de gran importancia por su alta productividad. Se asientan desde los tres metros de profundidad hasta los ochenta y albergan multitud de especies de fauna y flora y son de gran importancia para algunas especies comerciales, como el bacalao, el carbonero, el abadejo y la solla, así como las navajas y las vieras, entre otros moluscos.

Proteger, conservar y regenerar

Las medidas adoptadas tratan de proteger los ecosistemas mediterráneos y gestionar sus recursos pesqueros, que se encuentran en una preocupante situación de sobre-pesca, como destacó la ministra Elena Espinosa, que recalcó que se trata de proteger, conservar y regenerar estos recursos y sus ecosistemas y actuar para recuperar y prevenir.

Con el fin de evaluar las medidas previstas en el Plan de Gestión de los Recursos Pesqueros del Mediterráneo, Elena Espinosa también anunció la realización de una serie de campañas de investigación que se llevarán a cabo desde el buque oceanográfica Emma Bardán.

Además de ver con buenos ojos las medidas adoptadas desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, los grupos ecologistas han puesto el acento en la importancia de proteger amplias áreas con toda su biodiversidad, y no especies aisladas. Esa es la idea de las reservas marinas. A pesar de



que España ha realizado un importante esfuerzo en el Mediterráneo, donde tiene 13 reservas marinas y espacios protegidos que abarcan a más de 25.000 hectáreas, se considera que el área protegida es muy escasa. Tan sólo un 1% del Mediterráneo goza de protección, cuando el Congreso Mundial de Reservas, celebrado en 2004, recomendó que esta protección superara el 20% de los mares y océanos del mundo.

A pesar de la buena noticia que supuso el mencionado Plan, las amenazas que pesan sobre el Mediterráneo siguen siendo muy preocupantes, debido a la enorme presión pesquera, de navegación (se calcula que más de 220.000 buques de más de cien toneladas lo surcan anualmente, lo que viene a representar un tercio de la flota mercante mundial) y de contaminación que soportan las aguas casi cerradas de este mar. ■

Cada vez son menos los que se toman a la ligera las denuncias sobre el deterioro del medio ambiente. Los efectos se dejan notar, como es el caso de las altas temperaturas registradas en los últimos años y que hicieron que algunas aguas someras mediterráneas llegaran hasta los 30 grados.



Las altas temperaturas se suman al impacto sobre el ecosistema marino

Durante más de quince días del pasado mes de julio, el Mediterráneo llegó a registrar temperaturas de hasta 30 grados centígrados en sus aguas más someras. La alteración que viene afectando, desde hace décadas, el ecosistema marino debido a la sobre-pesca, las infraestructuras costeras y los vertidos, se ve ahora potenciada por el calentamiento que están registrando algunas zonas del planeta, como es el caso del Mediterráneo. Esta situación, unida al mismo tiempo a la falta de lluvias, produce una inhibición en el crecimiento del fitoplancton, que forma parte del primer peldaño de la cadena trófica.

La actual subida de las temperaturas, cuyos efectos ya se han dejado notar también en las aguas del Cantábrico o del mar del Norte, se inició hace unos cincuenta

años. Los científicos no se ponen de acuerdo a la hora de señalar este proceso como de cambio climático o como de una ola de calor aunque, como señalaba a MAR Luis Gil de Sola, investigador del Instituto Español de Oceanografía de Málaga, se están registrando una serie de veranos cálidos consecutivos lo que demuestra que la tasa de calentamiento se está acelerando.

El incremento de la tempe-



ratura del agua tiene efectos inmediatos, como se ha señalado en el caso del fitoplancton, pero el problema es saber exactamente cómo le está afectando, y para saberlo necesitamos estudiar lo que está pasando durante periodos más largos, de unos diez o quince años.

El biólogo del IEO, al mismo tiempo, señala que se debe tomar con precaución cualquier tipo de aseveración al respecto y no caer en afirmaciones muy poco contrastadas, como fue el caso este verano al hablar de una invasión de medusas en el Mediterráneo a causa de estas altas temperaturas. Según Luis Gil de Sola no hubo tal invasión. Simplemente, debido a la corriente de aire caliente proveniente de África, las medusas fueron impulsadas hacia zonas donde habitualmente no llegan, pero su número no fue mayor que el de otros años. ■

Las redes de deriva siguen en el Mediterráneo



Llevan prohibidas en el Mediterráneo desde enero de 2002. A día de hoy, cuando están a punto de cumplirse los cinco años desde que la Unión Europea acordó adoptar esa medida respecto a las redes de deriva, pescadores franceses e italianos siguen utilizándolas sin grandes problemas.

Siempre caladas a lo largo del Mediterráneo. La organización ecologista Oceana calculaba que, en 2005, unos quinientos rederos seguían operando en estas aguas, de los que más del 60% pertenecían a la UE o pronto pasarían a formar parte de ella. Con total impunidad, pesqueros franceses e italianos, muchos de los cuales cobraron subvenciones en su momento por abandonar el uso de redes de deriva, siguen utilizándolas. Les ha bastado rebautizar estas redes como

“thonailles” o “ferratara”.

En la campaña que realizaron los miembros de Oceana el pasado verano, se pudieron documentar las actividades de decenas de pesqueros en el mar Tirreno utilizando artes prohibidas de hasta 20 kilómetros de longitud y 30 metros de altura. Los rederos italianos recibieron unos 200 millones de euros en subvenciones para abandonar este arte de pesca y, sin embargo, muchos de los barcos sorprendidos habían recibido dicha subvención y seguían, casi cinco años después, utilizando estas redes. Los que llegan a ser detenidos son liberados poco después, y sin que se les requisen las redes.

El caso francés no es muy diferente. Y ello a pesar de que después de que la Comisión Europea señalara que la “thonaille” es una red de deriva, el Consejo de Estado francés declaró a esta red como ilegal, por lo que queda-

ba prohibida su utilización. Ahora se está a la espera de que el Gobierno de Francia anule el decreto de 2003 que permitía el uso de este arte de pesca. Mientras, Oceana detectó este verano a más de 43 barcos con “thonailles” que superaban los 13 kilómetros de longitud en muchos casos. Barcos que faenan en los golfos de León y Génova y al norte de Córcega.

Y todo ello sin contar la grave situación provocada por los pesqueros marroquíes que utilizan también estas artes, en su gran mayoría gracias a la venta de estas artes de deriva a terceros países en vez de haber sido destruidas tras las subvenciones recibidas. Tal vez, con la llegada del nuevo año, la UE haga propósito de enmienda y decida por fin dar solución a este problema. Un problema que, además, perjudica y mucho a los pescadores que sí cumplen con la Ley. ■

La anchoa repite crisis

Se trataba de una crisis más que anunciada. Los mismos errores que condujeron a la grave situación del caladero de la anchoa en 2005 se repitieron, como si de un calco se tratara, este año de 2006. La mala gestión de las autoridades pesqueras llevaron a la anchoa, por segundo año consecutivo, a una crisis que amenaza con convertirse en crónica, de no tomarse medidas efectivas.

Una vez más, el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), que asesora a la Unión Europea en materia de pesca, señaló sin ningún rodeo que el caladero debería cerrarse durante 2007, y que sólo se reconsiderase su reapertura si los estudios que se realicen durante la próxima primavera muestran que se produce un alto reclutamiento.

El pasado año, ante las presiones de los gobiernos de Francia y España, según denunció el Comisario de Pesca de la UE, el Consejo de Ministros de Pesca decidió levantar la veda en la reunión de diciembre. Esperemos que tamaña equivocación no se vuelva a repetir, y los intereses de otra índole no impidan que se adopten las medidas solicitadas por todos los científicos que están trabajando en el estudio de este caladero.

En la actualidad, los científicos sitúan la biomasa de anchoa de este caladero por debajo de las 18.640 toneladas, cuando el límite que marca la posibilidad de colapso de la pesquería se sitúa en las 21.000 toneladas. Es



decir, a juicio de los científicos existe un grave peligro de que la anchoa desaparezca del Cantábrico, como lo ha hecho el bacalao de Terranova, por ejemplo.

Durante la campaña de otoño, realizada por científicos del IEO e Ifremer a bor-

do del Thalassa, se encontraron juveniles de anchoa muy metidos en la costa y a profundidades de entre 30 y 100 metros. La sensación que sacaron los expertos de éste y otros comportamientos anómalos es que hay muy poca anchoa y que se concentra en sus tradicionales "santuarios". El investigador español Enrique Nogueira, biólogo del Centro Oceanográfico de Gijón y participante en la mencionada campaña, opina que prohibir la pesca un año es poco tiempo para que se recupere el caladero.

Por el momento se espera que esta vez sí sean escuchadas las voces de los expertos y el Consejo de Ministros de Pesca de diciembre establezca un Total Admisible de Capturas (TAC) cero para 2007. ■





Greenpeace/Jeremy Sutton Hilbert

El atún rojo, al borde del colapso

La pesca pirata y el engorde de atún, junto a una gestión inadecuada, están acabando con el atún rojo en el Mediterráneo. Un reciente informe de Greenpeace denunciaba que las capturas de esta especie superaban en un 37% la máxima autorizada.

Científicos y expertos coinciden en la difícil situación por la que atraviesa esta especie que, al igual que lo que se señalaba con la anchoa, de no tomarse medidas efectivas puede colapsar su pesquería. Según las cifras que obtenía en su estudio esta organización ecologista, las capturas de atún en el Mediterráneo superaban en más de 12.000 toneladas al año las establecidas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). Todos coinciden también a la hora de señalar que apenas se han producido avances reales en la protección de este *stock*, de gran importancia económica y social.

Sobre la situación de esta



especie, la revista MAR publicó varios artículos a lo largo del año. Uno especialmente dedicado a resaltar las medidas en las que cabría mejorar la gestión de la pesca de esta especie, como controlar a las aeronaves que sirven de apoyo en su pesquería a la flota de cerco. La reflexión partía de Fernando Nieto Conde, inspector de Pesca Marítima.

También tuvimos ocasión de contar con la experiencia y el conocimiento de Jaime Mejuto, Investigador Jefe del Programa del IEO en pesquerías de túnidos y especies afines. Entre otras afirmaciones, el científico del IEO señaló que “el enorme esfuerzo de pesca ejercido por la flota industrial de cerco sobre amplios rangos de tallas repercute negativamente sobre la dinámica biológica y sobre la abundancia del *stock* reproductor capaz de generar nuevas puestas”. Asimismo, señaló que la “política de TACs y cuotas de la ICCAT no ha beneficiado el trabajo de los científicos”.

En su estudio, Greenpeace apuntaba como medidas urgentes a adoptar por la ICCAT la reducción sustancial de la cuota de atún rojo; una nueva talla mínima de captura que se corresponda con el de su madurez sexual; expansión del cierre temporal de la pesquería; envío de información precisa sobre actividades de pesca y engorde a la ICCAT de forma regular. ■



Islandia se suma a la caza de ballenas



El pasado mes de octubre Islandia reinició la caza comercial de ballenas. Es una puesta en escena más de las acometidas de los países partidarios de que se elimine la moratoria que pesa sobre estos cetáceos, hace ahora 20 años. En la última reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) demostraron que ya tienen mayoría, aunque no la necesaria.

Mali y Mongolia, que no tienen costa, ilustran el tipo de los apoyos obtenidos por Japón para abolir la moratoria sobre la pesca comercial de ballenas. Gracias a estos y otros muchos votos logrados con el convincente argumento del valor del dinero, el país nipón sigue ganando adeptos y, en la pasada reunión de la CBI, logró el voto a favor de 33 países (por 32 en contra y una abstención) para que se aprobara una declaración de apoyo a la caza comercial de

ballenas, aunque aún está lejos del 75% necesario para abolir la moratoria.

La declaración, presentada por el estado caribeño de Saint Kitts y Nevis (formado por dos pequeñas islas de apenas 50.000 habitantes), contenía afirmaciones como que “la moratoria ya no es necesaria” o “que el uso de las ballenas contribuye a reducir la pobreza”. Afirmaciones que se contestan por sí solas.

Mientras tanto, Japón prosigue con su criticada caza científica. Para 2007 tiene previsto incrementar esta actividad hasta rondar la caza de un mil ejemplares. La comunidad científica sigue condenado esta actuación “por mostrarse incapaz de publicar en revistas científicas reconocidas resultados relevantes procedentes de este pretendido programa investigador”.

Pero a Japón le da igual cualquier tipo de acusación. Los beneficios que le reporta

esta actividad ilegal le sobra para seguir encabezando esta batalla, que se concreta, en cuanto a la CBI respecta, en el pago de fuertes cantidades de dinero (ya sea en metálico o en proyectos de inversión) para lograr el apoyo a sus pretensiones.



Lamentablemente, Islandia ha decidido enfrentarse también a la CBI reiniciando la caza comercial. Desde 1985 venía capturando ejemplares bajo el subterfugio de la caza científica. No parece que este año la situación vaya a cambiar sustancialmente. ■

La Comisión regula la introducción de especies en acuicultura

A fin de controlar la introducción de nuevas especies ajenas a un determinado ecosistema en acuicultura (especies alóctonas), y evitar la contaminación biológica, la Comisión Europea propuso una serie de medidas que preserven de estos peligros al tiempo que garanticen el papel que desempeña esta actividad.

Joe Borg, comisario de Pesca de la Unión Europea, destacó la diversificación de especies como un aspecto esencial para garantizar el desarrollo duradero de la acuicultura, pero sin olvidar el que se cuente con un medio ambiente equilibrado y sano. En este sentido deben entenderse las medidas propuestas por la Comisión Europea a fin de evitar la introducción de especies que puedan tener efectos adversos sobre el ecosistema, causando graves pérdidas de biodiversidad.

A partir de ahora, todos los proyectos de introducción de especies alóctonas se deberán someter a la aprobación de un comité consultivo nacional que determinará si la introducción propuesta es rutinaria o no. Si resulta calificada como de no rutinaria, la Comisión prevé períodos de cuarentena y, en algunos casos, las autoridades nacionales también podrán exigir que se proceda a una liberación piloto antes de su introducción comercial.

Las actuaciones recogidas



en la presente propuesta de la UE son el resultado de consultas efectuadas a lo largo de varios años. Se basan en los códigos de prácticas voluntarios elaborados por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) y la Comisión Asesora Europea para la Pesca Continental (CAPEC), así como en los instrumentos comunitarios de protección de la biodiversidad.

Así pues, el nuevo reglamento tiene como principal

finalidad frenar la pérdida de biodiversidad, objetivo fijado en el sexto programa de acción en materia de medio ambiente y en la estrategia comunitaria para el desarrollo sostenible. De igual modo, estas medidas propuestas contribuirán al cumplimiento de los compromisos internacionales de la Comunidad en el marco del Convenio sobre Diversidad Biológica y al seguimiento de la cumbre mundial sobre desarrollo sostenible. ■



El gasóleo como problema



Los precios del gasóleo han constituido uno de los problemas más importantes con los que se ha tenido que enfrentar en los dos últimos años el sector de la pesca. Aunque en los meses precedentes se ha producido una desaceleración de las cotizaciones del petróleo con la consiguiente bajada de los precios del gasóleo, para el sector de la pesca se trata de un problema estructural al que se deben buscar soluciones de futuro.

Desde la Administración pesquera se articularon medidas de ayuda, tanto para la flota de bajura como la de altura, ante la línea alcista de los precios que en los últimos años pasaron de menos de 30 céntimos de euro por litro a superar los 58 céntimos para situarse en la actualidad en una media ligeramente por encima de los 42 céntimos de euro. Para el propio comisario de Pesca, Joe Borg, el incremento de los precios del combustible es hoy un grave problema que puede dejar fuera de la actividad a muchas empresas.

En el sector de la pesca, el gasóleo constituye uno de los principales costes de explotación llegando a suponer en algunos casos hasta más del 30% de los mismos. El encarecimiento del gasóleo supone un problema general para todo el sector, pero muy especialmente para los barcos que capturan especies altamente migratorias. Igualmente constituye un problema que se agrava en la medida que cada vez es necesario más tiempo para llevar a cabo las capturas ante el recorte de las posibilidades de pesca en la mayor parte de los caladeros.

Ante esta situación, desde el propio sector se han puesto sobre la mesa medidas encaminadas a lograr un ahorro en el consumo de combustible. Estas medidas irían desde el mayor apoyo a la investigación para el desarrollo de nuevos sistemas hasta un cambio en los hábitos de consumo para lograr un mayor ahorro.

Con la mirada puesta en el futuro, desde el sector se trabaja en la búsqueda de alternativas al gasóleo y que se concretaría en los si-

guientes productos:

El fuel pesado tiene todavía un coste ligeramente superior al del gasóleo y el inconveniente de que no son muchos los barcos que se hallan preparados para su consumo, sin que exista además una infraestructura de aprovisionamiento en los puertos.

Los biocombustibles se presentan como una de las salidas con una mayor proyección de futuro en el marco del plan de expansión previsto por la Unión Europea y apoyado por la Administración española donde se contempla que para 2010 suponga el 10% de todo el combustible que se utilice en los transportes; inicialmente ese objetivo era del 5,75%. En este caso, el problema a resolver es la fiscalidad y que se metan en este barco las empresas petroleras.

El sector percibió ayudas por el incremento de los precios pero, sobre todo, busca alternativas al combustible

La pila combustible es un sistema que está generando muchas esperanzas al suponer la utilización de hidrógeno

El gas natural constituye otra posibilidad, aunque el problema en el caso de los barcos sería contar con espacios importantes para su almacenamiento.

Finalmente, entre otras alternativas, se contempla la energía eólica y solar. Actualmente se utiliza en los barcos como una energía complementaria para fines secundarios, pero no para mover los barcos. ■

La simplificación de la Política Pesquera Común

Reducir la burocracia en beneficio tanto de los armadores como de las propias Administraciones y lograr una mayor eficiencia en la gestión de las pesquerías constituyen algunos de los objetivos más importantes de la Comisión de la Unión Europea en materia de política de pesca. Los retos se concretan en lograr una política más transparente y eficaz, lo que en definitiva supone reconocer que los actuales mecanismos no han funcionado como se esperaba y es necesario.



Las propuestas iniciales planteadas por la Comisión van desde la ordenación de las disposiciones legislativas en aras de lograr una mayor simplificación y uniformidad hasta la filosofía de la gestión de los recursos.

Desde la Comisión se considera necesaria una mejor ordenación del conjunto de

El objetivo es beneficiar tanto a las Administraciones como a los armadores, así como mejorar los mecanismos de gestión

disposiciones referidas a la explotación de los recursos especialmente allí donde hay limitación de capturas separando las puramente técnicas de las referidas al control del esfuerzo pesquero, Bruselas apoya el desarrollo de planes

plurianuales como los que ya existen para algunas especies y la necesidad de extender esa política al resto de las poblaciones donde se hayan detectado problemas. Bruselas quiere una reglamentación más detallada y a la vez más fácil de actualizar de cara a lograr una capacidad de respuesta más ágil ante cualquier problema

Para asegurar una mejor gestión de los recursos pesqueros, se considera muy importante que haya una evaluación seria sobre los mismos y para ello se pretende contar al máximo con todo el sector.

Bruselas reconoce en sus propuestas que actualmente hay una excesiva carga administrativa tanto de cara a cada uno de los países miembros como para los propios pescadores para el desarrollo de la gestión de la política de pesca. En este sentido, desde la Comisión se aboga por reducir las obligaciones de presentar informes. En la misma dirección, se propugna redu-

cir el número de cuestiones sobre las que es preciso aportar datos a la vista de la inutilidad de muchos de ellos de acuerdo con la experiencia de lo que sucede en la actualidad

Para el desarrollo de todos los procesos de gestión y control, se plantea la necesidad de contar con una mayor utilización de los sistemas informáticos tanto cuando los barcos faenan en aguas comunitarias como cuando lo hacen en terceros países. Los mecanismos de simplificación de la Política Pesquera Común también se aplicarán para las flotas que operan fuera de las aguas comunitarias.

En principio, este plan de acción para la simplificación de la PPC debería aplicarse para el periodo de 2006 a 2008

El sector está de acuerdo con las pretensiones comunitarias tanto para evitar la burocracia actual como para racionalizar y simplificar la gestión de la política pesquera. ■



Proyecto para poner orden en la flota



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación tiene en marcha un proyecto de ley por el que se pretende poner orden en el registro de las flotas para que las condiciones técnicas de los barcos, su potencial y capacidad de pesca respondan los datos oficiales sobre cada embarcación.

Con esta medida, se pretenderían fundamentalmente dos objetivos. Por un lado, a partir del potencial real de la flota, saber cuáles son las posibilidades de pesca y poder hacer así una mejor regulación de la actividad. Por otro lado se pretende actuar sobre la seguridad de las propias embarcaciones en cuanto en muchos casos se han hecho modificaciones en su potencia que podrían afectar a su estabilidad y con ello aumentar los riesgos de siniestros.

Sobre el papel, el Registro de la Flota Pesquera Operativa debería ser el centro donde figurasen todos los datos sobre la realidad de cada barco desde sus propietarios o

armadores hasta todas las características técnicas de los mismos. Sin embargo, en los últimos tiempos, con el desarrollo de algunos procesos de regularización de embarcaciones, se puso de manifiesto que en muchos casos había una gran diferencia entre los datos oficiales y la realidad de la flota fundamentalmente de bajura donde hay una mayor facilidad para introducir modificaciones.

Según algunas de las previsiones hechas por la Administración, esa medida podría afectar a unas 2.500 embarcaciones.

Esta nueva ley en tramitación parlamentaria, afectará a los barcos de pesca donde el material del casco, la potencia propulsora del mismo o los valores de eslora, manga, puntal o arqueado no coincidan en la actualidad con los facilitados en su día en el Registro de la Flota Operativa. En lo que afecta a las condiciones exigidas para la regularización, el proyecto de ley contempla que, si las variaciones producidas respecto a los datos anteriores

en el Registro suponen un incremento del arqueado o la potencia propulsora de las embarcaciones, los propietarios o armadores deberán aportar como baja las unidades de pesca operativas necesarias para compensar dichos incrementos. A esos efectos, será de aplicación la actual normativa básica estatal sobre construcción y modernización de barcos de pesca. Únicamente se ponen dos condiciones a la hora de hacer esas aportaciones. La primera, que las bajas que se aporten sean de la misma modalidad de pesca que la embarcación que se pretenda regularizar y las mismas deberán ser necesariamente desguazadas. La segunda, que solamente se podrá aportar como baja una embarcación para regularizar la situación de un máximo de

Pesca abrirá un nuevo proceso para actualizar las inscripciones de los barcos

10 barcos y siempre que todas ellas pertenezcan a un mismo barco.

Como se trata de una situación a la que se pretende poner definitivamente fin para evitar que cada varios años sea preciso acometer este tipo de procesos, en el proyecto de ley se contempla que la actualización de los datos de una embarcación hoy irregular solamente se podrá hacer una vez durante la vida útil del barco y que no se podrán acoger a esos procesos barcos que ya se hayan regularizado con anterioridad. ■

Bruselas por el Rendimiento Máximo Sostenible

La Comisión de la Unión Europea mantiene su ofensiva para el desarrollo de un modelo para la gestión de las cuotas de pesca en aguas comunitarias de cara a lograr un mayor ajuste entre el potencial de las flotas y las posibilidades de capturas. En esta estrategia, los responsables comunitarios no descartan la necesidad de nuevos ajustes en la capacidad de las flotas junto a otras medidas como la aplicación de vedas, días de pesca o reducción del potencial de los barcos. Todo ello, según la Comisión, con la mirada puesta en lograr una actividad pesquera sostenible que podría además ofrecer una mayor rentabilidad a las embarcaciones que sigan en la actividad.

De acuerdo con los compromisos asumidos en su día por la Unión Europea en la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible celebrada en 2002 en la localidad africana de Johannesburgo, los responsables comunitarios en política de pesca, pusieron sobre la mesa en los últimos meses la estrategia de Rendimiento Máximo Sostenible (RMS), que debería estar en vigor antes de 2015.

Por RMS se entiende la cantidad máxima de peces de una determinada población que se puede capturar sin reducir su potencial productivo para lo cual, lo mejor es desarrollar una explotación moderada de los recursos. Con esta política, además de lograr una recuperación de las



poblaciones, sería posible conseguir también que las unidades capturadas fueran de mayor tamaño y evitar así al menos una parte de los importantes descartes que se hacen en la actualidad.

Para la Comisión, con esta estrategia, entre otros objetivos, se conseguiría invertir la actual tendencia a la baja de las poblaciones de una serie de especies que se están sobreexplotando en los caladeros comunitarios. Se lograría mejorar la situación económica de la pesca con una reducción de costes y un incremento de los beneficios al reducirse el esfuerzo para realizar las mismas capturas. Finalmente, con el incremento de capturas, sería posible una mejora en la balanza comercial.

Administración comunitaria y sector están de acuerdo en la necesidad de desarrollar una explotación más responsable de los recursos y ajustar las pesquerías a las posibilidades de capturas. Pero, el debate viejo y actual se concreta en definir esos

mecanismos sin que supongan un ajuste drástico para el sector de la pesca, desde las capturas a la transformación y comercialización.

Desde la Comisión, la propuesta contempla la posibilidad de ir a una reducción en la capacidad de las flotas de cara a lograr una mayor eficiencia. Desde esta perspectiva habría una reducción de barcos en activo, pero los mismos lograrían mayores capturas y una mayor rentabilidad. En la parte negativa se produciría inicialmente un ajuste en el empleo pero con mejoras a medio y largo plazo. Por otra parte, Bruselas no ve un problema grave en el ajuste del empleo en cuanto, en su valoración, en la UE faltan pescadores.

Para el desarrollo de esa estrategia, un segundo paquete de medidas se concretaría en el establecimiento de limitaciones a la actividad de las flotas como reducir la potencia de los barcos, fijar vedas o días de pesca para cada embarcación como se hace en algunos países. ■

Plan de innovación tecnológica



EL Ministerio de Agricultura, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima puso en marcha en los últimos meses el desarrollo de un Plan de Innovación Tecnológica en coordinación con la Fundación Instituto para el Desarrollo de las Industrias Marítimas. Para los responsables de la Administración, se trata de una herramienta muy importante para lograr un sector de la pesca más moderno y competitivo de cara al futuro para lograr una actividad pesquera más rentable y responsable.

Para el desarrollo de este plan se ha dispuesto inicialmente de una dotación de 12 millones de euros para el periodo 2006 a 2008, aunque se trata de una cifra abierta en función de las necesidades.

El punto de partida de este plan ha constituido en el desarrollo en los últimos meses de unas 4.000 encuestas entre todas las partes que tienen intereses en el sector de cara a lograr un

mejor conocimiento de todas las necesidades y demandas de pescadores y armadores. Este Plan está pensado para

ofrecer una serie de servicios al sector de la pesca desde la actividad extractiva pasando por la acuicultura hasta la industria de transformación y la comercialización de los productos de la pesca. El objetivo central es lograr una mayor competitividad de las flotas ante las mayores dificultades para faenar por el agotamiento de los recursos en todo el mundo.

A partir de también del conocimiento sobre la realidad del sector, sus necesidades y sus demandas, uno de los primeros objetivos del Plan es ofrecer una información directa y personalizada a cada una de las empresas, tanto sobre nuevas tecnologías como sobre otras cuestiones como la política de ayudas públicas. Junto a esa política informativa más cercana, también se pretende ofrecer posibilidades de formación a través de un centro para estos fines, una red de asesores de formación profesional y un programa de fomento de formación superior.

Con el desarrollo de este plan, otro de los objetivos es utilizar el mismo como un instrumento para la cooperación y la internacionalización del sector con el desarrollo de una plataforma tecnológica que sirva como punto de encuentro para todas las partes implicadas e interesadas en esos procesos. A través de este plan se pretende igualmente facilitar la participación de las empresas y entidades españolas dedicadas a la investigación en



foros internacionales sobre cuestiones de pesca.

A través del centro de investigación se quiere conseguir una investigación de calidad y sobre todo, la posibilidad de llevar a cabo una transferencia tecnológica.

Finalmente, en lo que afecta a la financiación, por un lado se halla la aportación pública con una cifra inicial

Inicialmente cuenta con un fondo de 12 millones de euros

de 12 millones de euros. Sin embargo, se pretende que en este proyecto se embarque también la iniciativa privada aprobando fondos en condiciones favorables de mercado. En esa línea, el Plan tiene entre sus retos poner en marcha los instrumentos necesarios para facilitar la inversión privada en la investigación tecnológica sin que ello ponga en peligro la actividad normal de las empresas.

La plataforma tecnológica se considera debería ser un punto de referencia a nivel comunitario para definir estrategias en relación con la política para el sector. ■



Nació la Agencia de Pesca en Vigo

El pasado mes de junio se procedió a la constitución formal de la Agencia comunitaria de Pesca en Vigo con la celebración del primer consejo de Administración compuesto por 31 miembros con el economista holandés Harm Koster como director ejecutivo. De esos 31 miembros hay uno por cada país y otros seis son representantes de la Comisión. Bruselas se negó a dar entrada en el mismo a representantes de los sectores afectados a pesar de las peticiones en esta línea de las diferentes organizaciones. Los miembros del consejo tienen un mandato para cinco años y el mismo es renovable. Igualmente funciona un consejo asesor integrado por los representantes de los consejos regionales de pesca.



do gestión de la pesca en la UE. Una misión de la Agencia será la organización de una cooperación operativa entre todos los países miembros por medios de planes de despliegue conjunto en materia de inspecciones y controles. Esos planes dispondrán en común de los recursos puestos en común por los Estados miembros, tanto humanos como materiales. Los planes deberán elaborarse en función de las necesidades de cada una de las zonas y de las pesquerías afectadas para lograr la mayor eficacia posible.

En reunión celebrada el pasado mes de noviembre, la Agencia procedió a la aprobación del presupuesto de la misma para 2007 fijando el mismo en cinco millones de euros. De forma provisional, la sede real de la Agencia está en Bruselas y cuando se halle lista para su ocupación la nueva sede, la misma se trasladará a Vigo. Antes de que finalice 2007 está prevista la contratación de casi 40 personas

Dentro de las competencias de la Agencia, para el próximo ejercicio uno de los principales objetivos que se

ha marcado el consejo de Administración ha sido la elaboración de planes conjuntos para lograr una recuperación de las poblaciones de bacalao en el Mar del Norte, el Skjagerrak y en la zona oriental del Canal de la Mancha. En el desarrollo de esos trabajos participarán Bélgica, Dinamarca, Alemania, Francia, Países Bajos, Suecia y el Reino Unido. En una segunda fase se elaborará igualmente los planes de

Para 2007, la Comisión ya aprobó el plan de trabajo y cuenta con un presupuesto de cinco millones de euros

despliegue para la recuperación del bacalao en el Mar Báltico y el atún rojo.

A escala internacional, la Comisión Europea se plantea la posibilidad de solicitar a la Agencia el desarrollo de tareas de apoyo como la prestación de asistencia a los países miembros para las tareas de inspección y vigilancia en organizaciones como NAFO y NEAFC. ■



Convenio para el sector conservero



Tras unas negociaciones que han durado varios meses, la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos y los sindicatos UGT y CCOO suscribieron el convenio para el sector que afecta a unos 30.000 trabajadores. Este convenio entró en vigor en 2005 y tiene vigencia hasta 2010.

La política de remuneraciones y jornadas de trabajo constituyen dos de los ejes más importantes de este nuevo convenio y los que han supuesto las mayores discusiones entre las partes.

En materia salarial, el nuevo convenio contempla para este año la subida del IPC más un incremento complementario del 0,50%. De forma provisional, la subida será del 3% a expensas de los datos finales sobre el comportamiento de la inflación durante este ejercicio. Para el próximo año, la subida será igualmente del IPC previsto

más un aumento complementario del 0,40%. Para los años siguientes, se mantiene la subida del IPC junto a un incremento complementario del 0,25% por lo que se habla de una media por encima del IPC de casi del 0,40%. Para la jornada nocturna se fija un plus del 25% cuando la jornada se halle entre las 22 y las seis horas.

Para los cinco años de vigencia de este convenio, la jornada laboral será de 1.722 horas en cómputo anual para todos los trabajadores. Caso que durante estos cinco años se produjeran cambios en la legislación laboral tanto vía nueva legislación oficial como por acuerdos entre patronal y sindicatos, los mismos se aplicarían de forma automática siempre en lo que afectara positivamente a los intereses de los trabajadores. En ningún caso se podrán realizar más de nueve horas de jornada de trabajo efectivo y, siempre, entre el final de cada jornada y el comienzo de la siguiente, deberá haber co-

mo mínimo un periodo de 12 horas. Cuando el trabajador haya iniciado una jornada y deba abandonar la misma, en ningún caso se podrá abonar menos de media jornada. Para el personal de fabricación se establece una jornada de lunes a viernes, aunque la empresa, en función de las necesidades, la puede ampliar hasta las 14 horas media mañana del sábado. Las horas extraordinarias habituales quedan suprimidas y solamente se llevarán a cabo cuando las mismas respondan a necesidades estructurales. El descanso semanal será como mínimo de un día y medio entre la tarde del sábado y el domingo.

En materia de licencias hay un punto muy ligado a la

Entró en vigor este año, estará en vigor hasta 2010 y afecta a unos 20.000 trabajadores

actualidad. A efectos de permisos, sólo se considerará cónyuge a la persona de distinto sexo que conviva con el trabajador y cuando se acredite de forma fehaciente e indubitable que la convivencia data de tres o más años y asimismo que el trabajador haya formalizado declaración a la empresa de que la persona con la que convive no lo es por razones pasajeras.

El convenio contempla la movilidad geográfica con las compensaciones pertinentes por traslados. ■

Bruselas dio luz verde al acuerdo con Marruecos

A un año y medio desde que se llegara a un acuerdo en materia de pesca entre los representantes comunitarios y los de ese país en junio de 2005, en contra de lo que cabría esperar, el último año ha supuesto solamente un avance lento hacia la aplicación del mismo que se espera tenga lugar por fin en los primeros meses de 2007. Aunque los puntos centrales de ese compromiso ya se hallan cerrados y estaban solamente pendientes algunas negociaciones sobre flecos, Marruecos destapó más tarde como la posibilidad de que pudiera dar licencias de pesca a barcos de otros países en las mismas aguas al margen de la UE. El acuerdo debía pasar posteriormente los trámites de ratificación por los órganos representativos de cada una de las partes.

En el caso de la Unión Europea, en los últimos meses se produjo la ratificación del mismo tanto por el Parlamento Europeo como por el consejo de Ministros. En lo que afecta a la parte marroquí, finalmente el pasado mes de noviembre se procedió a su ratificación por el Congreso y al cierre de este número se hallaba solamente pendiente su aprobación por la cámara equivalente al Senado español para que el mismo tuviera luz verde de cara a su aplicación inmediata.

El acuerdo es importante sobre todo para la flota española en cuanto supone la posibilidad de colocar en esas aguas hasta un centenar de

barcos, de los 120 previstos en el acuerdo para toda la UE, aunque se hayan establecido importantes limitaciones a la actividad de la pesca y muy especialmente para la captura de cefalópodos. Tiene una duración de cuatro años y supone para las arcas comunitarias un coste de 40 millones de euros a los que se suman los pagos de los armadores.

Acuerdo con Mauritania

En medio de los problemas para la suscripción o renovación de acuerdos pesqueros con terceros países, destaca el compromiso suscrito entre la Unión Europea y Mauritania que entró en vigor el pasado uno de agosto con una duración de seis años con posibilidades de pesca para más de un centenar de grandes barcos de los que una buena parte son españoles.

El coste financiero de este acuerdo supone para las arcas comunitarias un desembolso total de 516 millones de euros a razón de 86 millo-

nes cada año. Siguiendo la línea establecida en los últimos compromisos en materia de pesca, una parte de esa contribución, 10 millones de euros por ejercicio, se destinará a promover el desarrollo del sector de la pesca de ese país para lograr una actividad sostenible en sus aguas. Las medidas de apoyo incluirán igualmente actuaciones para la mejora de las infraestructuras portuarias, la modernización y gestión de la flota artesanal, el desarrollo de las políticas de investigación en materia de pesca, el control y supervisión de las actividades de la pesca, el aumento de los desembarcos en tierras mauritanas con la manipulación de los productos de la pesca en tierra y el refuerzo de la capacidad de las autoridades de Mauritania para mejorar la seguridad y las posibilidades de rescate de la pesca artesanal.

El acuerdo incluye la pesca, entre otras especies de cefalópodos, pelágicos de tallas pequeñas, langosta, cangrejo, atún o merluza. ■





Más liderazgo español en el crucero marítimo-turístico



La oferta crucerista española ha vuelto a encabezar en 2005 la fachada mediterránea y es destino preferido del turista europeo, al afirmarse los liderazgos de Barcelona y Palma de Mallorca. Nuestro país recibió unos 4 millones de pasajeros en 2005, lo que da buena prueba de que “del total de 24 millones de viajeros que pasan por las terminales nacionales anualmente, un 17 por ciento son cruceristas”.

No existe sector de la economía española que apunte tal signo de crecimiento, lo que puede decirse en base a que las previsiones de cruceristas en 2007 alcanzan a los 5 millones de usuarios. Aunque el fuerte del negocio se colecta desde los puertos de Barcelona y Palma de Mallorca, otros de menor importancia y tradición crucerista - como Tarragona y Motril - tocan crecimientos del cien por ciento anual.

Las autoridades turísticas españolas visualizan positivamente el esfuerzo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias de cada comuni-

dad autónoma, que inyectarán 118 millones de euros, en el período 2006-09, para mejoras y estímulos de la oferta, un 30 por ciento más, cada año. A una primera etapa en que las inversiones se centran en medidas y materias de seguridad - hoy ya cumplimentadas - hoy se tiende a ampliaciones de equipamientos, terminales y atraques, así como a las urbanizaciones del entorno portuario y otras infraestructuras.

Como corolario de una política inversora del concepto puerto-ciudad, se sumarán estímulos de otros 50 millones de euros/año para ampliaciones de paseos marítimos, zonas peatonales y otros servicios, con que las diferentes comunidades autónomas buscan sinergias de paso de los contingentes de cruceristas. Es el caso del llamado espacio “Costa Verde”, para los puertos de A Coruña, Gijón, Santander y Bilbao, del “Crucero del Sol”, entre Almería, Cádiz, Ceuta, Melilla, Málaga y Huelva, o el “Islas Atlánticas”, entre Canarias y Madeira, éste último acogido a los programas FEDER de co-

operación interregional de la Unión Europea.

Si el sector turístico español generó en 2005 unos 35.000 millones de euros, nada menos que el 11 por ciento del PIB nacional, lo cierto fue que el crucerismo resultó su subsector más dinámico, al instalarse en crecimientos entre el 16 y 17 por ciento anual. Al cliente así fidelizado por la cultura crucerista, se le considera en el sector como el más exigente y de elevada capacidad de compra, por lo que el esfuerzo inversor tiene unas grandes posibilidades de retorno.

Internet ha resultado un factor auténticamente revolucionario para este despliegue popular de los cruceros marítimos, pero la Administración entiende que deben superarse las primeras dificultades - ya presentadas más que como síntoma - en materia de congestión de instalaciones y medioambientalismo, recargos por el uso de infraestructuras, etc.

La más reciente adhesión del Puerto de Sevilla al proyecto europeo de Vías Navegables “Náyade” viene a descubrir otra nueva faceta de posibilidades para este único puerto fluvial español, cuyos aumentos de calado y navegabilidad, podrían incrustarlo pronto en las rutas cruceristas de la Federación de Puertos Interiores Europeos. Se trata de una vieja reivindicación de la capital hispalense, que desde 1996 plantea la utilidad de más de 80.000 metros cuadrados de zona logística en las márgenes del Guadalquivir, a plena intermodalidad de barco/tren. ■