

Mar



Nº 620
FEBRERO 2022

Botiquines a bordo

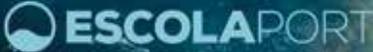
Más ágiles y actualizados

Subida de precios

Cómo afecta al sector

ALICIA VILLauriz

“Hay que poner en valor la pesca artesanal”





FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR










932 21 03 80 | escolaport.com | Barcelona



GUÍA SOBRE ENCUADRAMIENTO EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR

LLEVA TU SALUD MENTAL A BUEN PUERTO

CUIDA TU SALUD MENTAL. ES IMPORTANTE.

NUEVOS FOLLETOS INFORMATIVOS DEL ISM

MÁS INFORMACIÓN:
PÁGINA WEB | SEDE ELECTRÓNICA





INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Tiempo de consensos



La pesca no ha empezado el año con buen pie. A pesar de que hay ya cierto “callo” en lo que se refiere a los recortes de capturas que viene imponiendo Bruselas en los últimos años, la cuota autorizada finalmente para la descarga de especies de gran interés para la flota española en el Atlántico, como es el caso de la merluza, y una rebaja adicional del 6 % en las jornadas de faena para los buques del Mediterráneo pronostican un año difícil que, de hecho, arranca con protestas.

No convence tampoco el pacto alcanzado entre la UE y el Reino Unido, y preocupa la subida del precio del gasóleo y la falta de relevo generacional. Asuntos que, junto a la instalación de molinos en zonas de intersección pesquera, conforman el coctel de retos que tiene por delante un sector que en nuestro país ocupa a más de 30.000 trabajadores y trabajadoras.

A dar respuesta a parte de ellos se orientan los proyectos que va a sufragar el Plan de Impulso a la Sostenibilidad, Investigación, Innovación y Digitalización del Sector Pesquero, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Re-

siliencia de la Economía Española: un millón de euros para este año y otro millón más en 2023, con los que se van a financiar actividades de crecimiento azul en los sectores pesquero y acuícola, que conlleven la modernización, actualización y mejora sostenible de dichas actividades, y en las que se incluye también a toda la cadena de transformación y comercialización de los productos y lo que se refiere a su competitividad y productividad.

Cada vez es más evidente que el “quid” de la cuestión está en lograr compatibilizar la sostenibilidad de los recursos y la viabilidad de la actividad y que el desequilibrio entre ambos puede tener consecuencias lesivas. Con este propósito, las partes implicadas y las que tienen afección en la actividad pesquera –como las instituciones públicas- deberían abandonar el unilateralismo y la confrontación, cultivar más la empatía y trabajar en la búsqueda de consensos. Ser capaces de contemplar los problemas de forma integral es, sin duda, necesario y conveniente; el trabajo “codo con codo” de pescadores, científicos y ONGs es la clave del éxito. ■

Vivencias en el Gran Sol

Autor: Antonio Lucas

Edita: Alfaguara

El título de la primera novela de Antonio Lucas es “Buena mar”, y apareció en el mercado a finales del año pasado. Como el propio autor indica, no es un libro autobiográfico como tal pero muchas de las escenas que se relatan en el mismo sucedieron en realidad.

Embarcado, gracias a las gestiones realizadas por Manuel Villanueva de Castro y Elena Espinosa, en el “Nuevo Confurco”, barco que en la ficción llamó “Carrumeiro”, Antonio Lucas se adentra en el mundo de la pesca compartiendo vivencias y espacio con los pescadores de altura durante una marea en el Gran Sol, uno de los caladeros más peligrosos del mundo.

A lo largo del libro, el autor relata con maestría cómo son las relaciones personales y la visión que del mar, la vida y el mundo tienen los pescadores que, con su trabajo, arriesgan su propia existencia en el mar. Lucas nos descubre la realidad de estos marineros que pasan sus días en alta mar, aislados durante meses, invisibles para casi todos e implacables en su aventura por conseguir una buena pesca y volver a puerto con las redes llenas.

Con Antonio Lucas vivimos los azotes del viento y las olas, las tormentas, los mareos, los amaneceres y sentimos como propio su miedo y el de los trabajadores del mar que anhelan volver a casa pero que, una vez con una vez con los pies en tierra firme, se muestran hechizados por esa mar a la que

A veces es necesario emprender un largo viaje para encontrarse con uno mismo

tienen que volver en una relación de amor-odio a la vez.

El autor, que se embarcó para escribir unos reportajes periodísticos, demuestra que a veces hay que viajar lejos para encontrarnos con nosotros mismos y ordenar nuestro mundo personal.

Antonio Lucas trabaja en El Mundo y colabora en RNE y la Cadena SER. ■





Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Directora:

Ana Munguía (ana.munguia@seg-social.es)

Redacción:

Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es), Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es) y Anabel Gutiérrez (ana-isabel.gutierrez1@seg-social.es)

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2. Tel. 881 90 98 00.

Alicante: Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 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.

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

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

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

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

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

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

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

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

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

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

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churruga, 2. Tel. 91 591 99 00.

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

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

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

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

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19. Tel. 977 19 10 00.

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

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

Vilagarcía de Arousa: C/ Alejandro Cerecedo, 8. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004 Madrid. Tel. 91 700 66 00. **Suscripciones:** revista.mar.ism@seg-social.es / www.seg-social.es

Diseña e imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 123-20-003-8 **NIPO Web:** 123-20-004-3

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

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

Descárgala en tu smartphone



AÑO INTERNACIONAL DE LA PESCA Y LA ACUICULTURA

La FAO ha declarado 2022 “Año Internacional de la Pesca y la Acuicultura”. Con esta iniciativa, la Organización, dependiente de Naciones Unidas, persigue poner en valor el trabajo de pescadores y acuicultores. Sobre la trascendencia de esta declaración para ambos sectores sobre el papel y contribución de nuestro país en estos eventos, charlamos con la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz.

PÁGINA 6

CONSUMO



Crisis inflacionista. Los sectores económicos del mar asisten con preocupación a la subida del precio de la electricidad y del combustible.

PÁGINA 32

ISM



Actualización de botiquines. La nueva norma, que entra en vigor en tres meses, simplifica el contenido de los botiquines.

PÁGINA 44

10 Acuerdo pesquero con Reino Unido. Por segundo año consecutivo, el tratado recorta cuota pero permite mayor flexibilidad.

18 Sensibilidad y sostenibilidad ecosocial con el medio marino: hilo central del proyecto “Mar de Vidas” liderado por la FNCP

20 Tribuna. Pep Arcos, de SEO/BirdLife, plantea soluciones a las capturas accidentales de aves en la pesca.

22 Plan nacional. El Gobierno aprueba su estrategia para evitar la pesca de especies protegidas.

28 Mallorca sin cruceros. La isla será el primer destino nacional que cierra un compromiso con el sector.

38 Evaluación científica. La recopilación de datos fiables y la digitalización garantizan la sostenibilidad de las pesquerías.

48 Presupuestos, pensiones y reforma laboral. Arranca el año con nuevo presupuesto, el acuerdo para la reforma laboral y la revalorización de las pensiones.

54 Historia. El “Temporal de la Candelera” dejó más de 150 muertos en 1911 en la costa levantina.



AÑO INTERNACIONAL DE LA PESCA ARTESANAL Y LA ACUICULTURA

“El liderazgo de España es evidente”



La FAO declaraba 2022 el Año Internacional de la Pesca Artesanal y la Acuicultura. 365 días para visibilizar el papel de la pesca artesanal y la acuicultura y reclamar el papel fundamental de sus profesionales y empresas en la aportación de alimento sostenible y saludable. Se trata además de lograr que la pesca a pequeña escala sea tenida en cuenta como oficio que contribuye a la erradicación del hambre y la pobreza. De todo ello hablamos con la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz.

La decisión de Naciones Unidas de dedicar un año a este oficio es una forma de dar reconocimiento a los millones de pequeños pescadores, acuicultores y trabajadores del pescado, que proporcionan alimentos sanos y nutritivos a miles de millones de personas y contribuyen a lograr el Hambre Cero. Dedicar un año a esta actividad supone incrementar la conciencia mundial sobre este oficio, apoyarles

La FAO busca fortalecer el diálogo y el asociacionismo

para que sus reivindicaciones sean tenidas en cuenta a la hora de crear políticas que afectan a su trabajo y forma de vida. También figura como objetivo que en los diferentes actos y eventos se fomente el diálogo entre los participantes y generar sinergias que fortalezcan el asociacionismo entre ellos.

La secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, nos ofrece detalles de cómo España y Europa afrontan el reto de

promover el diálogo y la colaboración entre pescadores, gobiernos y otros asociados clave que aboque en un fortalecimiento del sector, que no solo mejore la sostenibilidad de los recursos sino que potencie el desarrollo social y el bienestar de sus trabajadores.

¿Cómo se enfoca desde Europa este Año de la Pesca y Acuicultura Artesanal?

La declaración de días y años internacionales por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas tiene por objeto llamar la atención de la comunidad internacional acerca de cuestiones sobre las que todos compartimos un gran interés. En este caso, en 2022 celebraremos el Año de la Pesca y la Acuicultura Artesanal, lo que nos permitirá poner en valor la importancia de estas actividades para el abastecimiento alimentario y también para la propia vertebración de las comunidades, especialmente costeras, en las que se asientan. Las características que definen estas actividades son muy diferentes en función de cada región y si bien no existe una definición única que sirva para caracterizar la pesca artesanal a nivel mundial, sí que comparte una serie de particularidades específicas, como su carácter local, familiar, su cercanía al consumidor final o el papel protagonista de la mujer, que se podrán poner en valor a lo largo del año que ahora empieza.

En el caso de España, la flota española se estructura mayoritariamente como artesanal, pues el 71% de los buques son barcos de menos de 12 metros de eslora. Un 20% ocupan el tramo de entre 12 y 24 metros, y tan solo un 8% tienen más de 24 metros de eslora. En todo caso, todos estos

segmentos de flota establecen entre ellos unas importantísimas sinergias, y la sostenibilidad es el sello que caracteriza las pesquerías españolas.

¿Qué tipo de actividades se están organizando?

El Año Internacional representa una oportunidad para celebrar la diversidad de la pesca y la acuicultura artesanales, y en particular para dar a conocer su contribución a la consecución de la Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible.

El lanzamiento de este Año Internacional se produjo el pasado 19 de noviembre, en un acto organizado en Roma con participación del director general de la FAO. Tuvo un gran impacto en los medios de comunicación y se ha creado una web específica (<https://bit.ly/3nnZJbz>) para trasladar toda la información sobre todas las actividades que se van a ir celebrando.

Será una oportunidad para mostrar el potencial de la pesca y la acuicultura española que debe aprovecharse



A lo largo del año 2022, tanto en España como en la sede central de FAO en Roma o en el resto del mundo, se irán desarrollando distintos eventos sociales, técnicos, científicos y de diversa índole, si bien su naturaleza y formato finales vendrán inevitablemente marcados por la situación epidemiológica por Covid-19 en cada momento y lugar. Con carácter general, es la sociedad civil quien lidera la organización de dichas actividades contando, por supuesto, con el apoyo de las administraciones pesqueras.

España como primer productor y exportador europeo y segundo en consumo de pescado ha asumido el liderazgo regional

Así es, España, con un tamaño de flota cercano a los 9.000 buques, dispone de un amplio, diverso y desarrollado sector pesquero en el que la pesca artesanal juega un papel determinante. Poseemos una industria transformadora puntera a nivel nacional e internacional. Somos líderes en acuicultura marina y continental y tenemos una importante actividad marisquera. En definitiva, no cabe duda de que España es el motor del sector pesquero a nivel comunitario y eso se traduce siempre en una especial responsabilidad, que asumimos, para asegurar que en el medio marino se realice una actividad sostenible y responsable para así garantizar la sostenibilidad desde el punto de vista biológico, socioeconómico y medio ambiental.

En esta ocasión, el compromiso de España en la organización del Año Internacional de la Pesca y la Acuicultura Artesanal 2022 ha sido claro, y cabe destacar que hemos asumido la representación del Grupo Regional de Europa y Asia Central (GRE) en el



PESCA A PEQUEÑA ESCALA

- 40 millones de personas se dedican directamente a la pesca en todo el mundo y 80 millones de forma indirecta.
- El 90% son pescadores artesanales y casi el 50% son mujeres.

ACUICULTURA

- 20 millones de personas se dedican directamente a la acuicultura en todo el mundo y otros 30 millones de forma indirecta.
- El 80% de la producción mundial de acuicultura procede de países en vías de desarrollo.

Elaboración propia, fuente FAO

El ministro de Producción de Perú dirige el Comité de Organización en el que Juan Prieto representa a Europa y Asia

seno del Comité de Dirección Internacional del citado año, en el que están representadas tanto FAO como los diferentes Grupos Regionales de FAO. Este protagonismo facilita que en los distintos actos que se van celebrando, como en el ya mencionado de lanzamiento celebrado el pasado 19 de noviembre, cuenten con la participación de representantes de nuestro país. En esa ocasión fue la presidenta de la Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca, quien pudo poner el acento sobre el papel de la mujer en la actividad pesquera y acuícola artesanal, que constituye un pilar socioeconómico insustituible en las áreas costeras donde se desarrolla. Del mismo modo, en los márgenes de la Cumbre de Naciones Unidas sobre Sistemas

Alimentarios, la Organización de Productores de Conil tuvo la oportunidad de exponer ante la FAO los resultados del 2º Congreso Internacional de pesca artesanal celebrado a inicios del mes de julio.

En resumen, nuestro liderazgo se traduce en una importante visibilidad del sector, lo que creo que es muy importante para trasladar nuestra experiencia a la comunidad internacional.

A finales del pasado año se anunció que Málaga sería sede de la oficina regional de pesca de la FAO para el Mediterráneo Occidental ¿Puede hablarnos algo más de ello?

En efecto, en octubre de 2020 el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación tuvo la oportunidad de auspicar la firma del acuerdo internacional administrativo entre el Ayuntamiento de Málaga y la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), para la puesta en funcionamiento de la Oficina Regional para el Mediterráneo Occidental, de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo. Esta oficina de FAO en nuestro país se enmarca dentro del acuerdo de sede entre este organismo y el Gobierno de España, firmado en 2013, que en su momento nos permitió crear la primera oficina de FAO, precisamente en la sede del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Desde el año 2015, la Comisión General para la Pesca en el Mediterráneo apostó por la ordenación de las pesquerías con un enfoque regional, con el objeto de poder atender mejor sus singularidades en las distintas regiones del Mediterráneo. En particular España está situada en la Región Occidental del Mediterráneo, que compartimos con Francia, Marruecos,



España asume el liderazgo del Grupo Regional de Europa y Asia Central de la Pesca y la Acuicultura

Argelia y la costa occidental de Italia. La creación de esta oficina es un claro reflejo del liderazgo que España juega en la ordenación de las pesquerías del Mediterráneo occidental, y por eso desde un primer momento manifestamos nuestro interés en contar con la sede de esta oficina. La puesta en marcha de la oficina contribuirá, sin duda, a mejorar la gestión de los stocks pesqueros compartidos, asegurar un mayor compromiso de todos los países ribereños en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y a reforzar las medidas de vigilancia y control de la actividad pesquera en la zona. Y por supuesto permitirá dar visibilidad a las pesquerías y a la actividad acuícola que se desarrolla en la región occidental del Mediterráneo. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Newlyn, el puerto pesquero más activo de Inglaterra

TRAS EL ACUERDO CULMINADO CON EL REINO UNIDO

Continuidad en los recortes

El pasado 22 de diciembre se llegó a un acuerdo sobre las cuotas pesqueras compartidas para 2022 entre la Unión Europea y Reino Unido que sigue incidiendo en los recortes de la mayoría de las especies, con tímidos repuntes en algunas como rapes, gallos y rayas. En la parte positiva también reseñar que el tratado permite una mayor flexibilidad e intercambio de cuotas.

El Consejo de Ministros de la Unión Europea daba el visto bueno final al acuerdo de los totales admisibles de capturas (TAC) y las cuotas pesqueras compartidas para 2022 con Reino Unido a finales de año, un tratado que, según palabras del ministro de

Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, “dota de la necesaria estabilidad a la flota española para que pueda realizar una correcta planificación de su actividad” ya que la prórroga por tres meses, como ocurrió en 2021, no dota de la estabilidad que siempre demanda el sector.

Además de fijar las posibilidades de pesca, el acuerdo incluye solicitudes de asesoramiento científico para la futura gestión de algunas especies, flexibilidad, medidas técnicas o intercambios de cuotas entre ambas partes.

El acuerdo fija los derechos de pesca para unas cien poblaciones de peces compartidas en las aguas de la UE y del Reino Unido, zonas en el Atlántico y el mar del Norte. Este es el segundo año en el que se llega a un acuerdo tras la salida efectiva del Reino Unido de la Unión, a diferencia del pasado ejercicio, las negociaciones sobre las poblaciones de peces compartidas han sido más fluidas lo que sienta un buen precedente para futuros acuerdos.

A falta de los trámites administrativos pertinentes para la transposición de este acuerdo a la legislación comunitaria a través del Reglamento anual de TAC y cuotas, el acuerdo entrará en vigor con efecto retroactivo desde el 1 de enero.

EL ACUERDO EN CIFRAS

Europa y Reino Unido pactaron un TAC de 44.268T, frente a las 55.335T que fijaron para 2021. Hay estabilidad en los porcentajes de distribución, con un incremento a favor de los pescadores británicos que recibirán este año el 19,96% (8.831T). Europa repartirá entre su flota 35.437T.

La delegación española consiguió reducir ligeramente las peticiones de descenso de las cuotas de merluza, por lo que en líneas generales consideran que no ha sido un mal acuerdo, puesto que los niveles de captura fijados para las diferentes



España se beneficiará del incremento del 8% de la cuota de rape en Gran Sol y de un 7% en gallo

poblaciones de interés que se pescan en aguas de Francia, Irlanda y Reino Unido siguen las recomendaciones científicas disponibles pero minimizando las reducciones de algunas poblaciones de peces.

Los científicos solicitaban una mayor reducción del TAC de merluza que finalmente se ha estabilizado en -20%, sin sobrepasar los rangos de sostenibilidad y en aplicación de las disposiciones del plan plurianual comunitario para las aguas occidentales.

La cuota de rape se incrementa un 8% en Gran Sol, aunque disminuye en un 20% en otras zonas como las aguas del oeste de Escocia. El gallo también se incrementa entre un 3%

CUOTAS PESQUERAS COMPARTIDAS ENTRE LA UE Y REINO UNIDO 2022

	Nombre común	Zona ICES	TAC global 2022	% variación TAC respecto 2021	Cuota España 2022
	Abadejo	Aguas de la Union y aguas internacionales de 5b; 6 y de la 12 y 14	156	-15,22	2
	Abadejo	Aguas de la 7	8.012	-15	14
	Brosmio	Aguas de la 5, 6 y 7	4.294	0	208
	Cigala	Aguas de la 5 y 6	11.862	-20,63	24
	Cigala	Aguas de la 7	17.038	-5,48	924
	Cigala	71 - Porcupine Bank special condition(UF16)	2.804	-14,77	846
	Fletán negro	Aguas de la 2a, 4, 5b y 6	2.571	0	29
	Gallos	Aguas de la Union y aguas internacionales of 5b; 6 y de la 12 y 14	5.581	6,81	550
	Gallos	Aguas de la 7	18.916	3	5.124
	Gallos	Aguas de la 8abde	1.870	2,97	1.035
	Jurel	Aguas de la UE 4b, 4c y 7d	8.969	-36	60
	Jurel	Aguas de la 2a, 4a, 5, 7, 8, 12 y 12	61.416	-12,58	6.445
	Jurel	Aguas de la 8c	9.722	-12,58	8.710
	Maruca	Aguas UE e internacionales de las 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14	15.052	-18	3.965
	Maruca azul	Aguas de la 5b, 6, 7	10.859	-5,75	342
	Maruca azul	Aguas internacionales de la 12	77	-19,79	73
	Merluza	Aguas de la 5b, 6, 7, 12 y 14	44.268	-20	12.735
	Merluza	Aguas de la 8abde	29.525	-20	9.085
	Mielga	Aguas de la UE e internacionales de 1, 5, 6, 7, 8, 12 y 14	270	0	9
	Rapes	Aguas de la 6, 5b y 12 y 1	5.102	-19,99	169
	Rapes	Aguas de la 7	41.173	8	1.442
	Rapes	Aguas de la 8abde	11.032	8	1.681
	Raya mosaico ondulada	Aguas de la 7d y 7e	234	0	21
	Raya de ojos	Aguas de la 7f y 7g	123	0	10
	Rayas	Aguas de la 6a, 6b, 7a-c y 7e-k	9.482	-1,99	984
	Raya mosaico ondulada	Aguas de la 8	33	0	10
	Raya mosaico ondulada	Aguas de la 9	50	0	15
	Rayas	Aguas de la 8c y 9	5.140	0	1.590
TACs de especies de estrangulamiento para los que España no cuenta con asignación					
	Bacalao	Aguas de la 6a	1.279	0	0
	Bacalao	Aguas de la 7	644	-20	0
	Merlán	Aguas de la 6a	1.800	92,1	0
	Solla	Aguas de la 7	114	70,15	0
TAC especies aguas profundas					
	Alfonsinos	Aguas de la 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 y 14	224	0	51
	Besugo	Aguas de la 6, 7 y 8	105	0	84
	Granadero	Aguas de la 5b, 6 y 7	2.137	0	37
	Granadero	Aguas de la 8, 9, 10, 12 y 14	1.545	0	1.111
	Sable negro	Aguas de la 5, 6, 7 y 12	1.929	0	110

En toneladas. Fuente: elaboración propia

y un 7% en los distintos caladeros. El resultado para aquellas especies para las que España no tiene asignación también es importante, bien para mantener la obligación de desembarque bien porque las puede adquirir mediante los mecanismos de intercambios (*swaps*).

Se mantienen los TAC de las especies de aguas profundas como besugos y alfonsinos, y en el caso de los bacalaos para el *stock* del oeste de Escocia se mantiene el TAC, mientras que en el mar Céltico se reduce en un 20%.

En cuanto al jurel del Cantábrico, se siguen las recomendaciones científicas de disminución del 12,6%.

VALORACIONES DEL SECTOR

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías, Basilio Otero resumía así los resultados del acuerdo: “Sube lo que no nos hace falta. Lo único bueno es que no están de acuerdo ni los ingleses. La burocracia un año después del *Brexit* para ellos es una decepción. Me comentan que han recuperado pescado pero no lo pueden vender. Cuentan que se sienten engañados porque ahora pueden pescar más pero los costes de venta son mayores y no les compensa. Sé que no es consuelo pero la situación es tan preocupante para los pescadores ingleses como para los europeos”.

Los armadores vascos de Ondarrea, con más de 20 embarcaciones que operan en las aguas compartidas, consideran que el acuerdo final para el 2022 es “nefasto” al incluir recortes en pesquerías claves para el sector, como son la merluza y el chicharro, que no se ven compensados con los

Se mantienen las cuotas de alfonsinos, besugo, granadero y sable negro

ligeros aumentos en otras especies de menor importancia para la flota vasca. No consideran justo que en el acuerdo salga mucho más beneficiada la flota francesa que la española. La flota que opera en el Golfo de Bizkaia recibe 61.416T, un 12,5% menos que en el ejercicio anterior.

Los pescadores asturianos aseguran que ocho de las diez especies de interés para la flota cantábrica llevan cinco años disminuyendo paulatinamente sus cuotas, lo que finalmente les abocará a la ruina y al amarre.

Desde Galicia se califica de “muy negativo” el acuerdo que producirá pérdidas superiores a los 93 millones de euros a su flota, muy afectado por el recorte tan grande que ha sufrido la merluza. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



INFORME FAVORABLE DE LA UE SOBRE EL ACUERDO CON MARRUECOS

Regreso poco rentable

Como se esperaba, la Comisión Europea recurrió la sentencia de Estrasburgo que anuló en septiembre el acuerdo comercial y pesquero con Marruecos por incluir aguas saharauis sin haber obtenido el beneplácito del Frente Polisario, pero la Comisión ha dado un paso más emitiendo un informe técnico donde se detallan los beneficios del tratado también para pescadores saharauis. Esta nueva situación ha propiciado que el cerco gaditano vuelva al caladero marroquí.



Solo seis cerqueros de Barbate han renovado la licencia

En un informe hecho público el 22 de diciembre para defender el acuerdo con Marruecos, la Comisión hace referencia a una visita técnica realizada por el Servicio Europeo de Acción Exterior a finales de septiembre en el que se realizaron encuentros con exportadores, cooperativistas y representantes del sector pesquero saharauí en los que se constataron que el acuerdo firmado con Marruecos también beneficia tanto al territorio saharauí como a sus habitantes.

Todo apunta a que durante 2022 se aprobará definitivamente el Tratado con Marruecos

A pesar de la sentencia, el acuerdo sigue vigente hasta que haya un dictamen definitivo del Tribunal. Esta misma situación se vivió en 2015 cuando se anuló el Acuerdo de Libre Comercio de Productos Agrícolas y Pesqueros con Marruecos ante las demandas del Frente Polisario. Dicho tratado finalmente fue ratificado un año después al estimarse los recursos presentados por los países afectados, Bélgica, Alemania, España, Francia y Portugal, por lo que todo apunta a que durante el año

2022 se aprobará definitivamente el actual tratado.

Según el citado informe, en 2020 se exportaron desde el Sáhara Occidental, bajo el control marroquí, más de 140.000T de pescado lo que supuso ingresos de 412 millones de euros. En cuanto a empleo, estas mismas fuentes estiman que este acuerdo supuso trabajo, directo e indirecto, para más de 123.000 personas.

EL REGRESO DEL CERCO

Actualmente 25 palangreros, 22 cerqueros, 10 cañeros, 7 embarcaciones de pesca demersal y 23 atuneros faenan en la zona afectada por la decisión del Tribunal europeo.

La mayoría de los pescadores gaditanos, especialmente aquellos con base en Barbate, desistieron de pescar en el caladero marroquí al inicio del verano por la negativa de Rabat a permitir las descargas en sus puertos por la situación de pandemia y por inseguridad que generó la crisis diplomática tras la hospitalización del líder del Frente Polisario en Logroño. Estos pescadores variaron su derrota hacia el caladero del Golfo de Cádiz y no renovaron sus licencias. El recurso a la sentencia y el informe de la UE ha facilitado el regreso al caladero marroquí a primeros de enero de seis cerqueros de Barbate y un palangrero de fondo de Conil.

La primera semana, la lonja de Barbate reportaba buenas capturas de boquerón, sardina, jurel y caballa, sin embargo los temporales están echando al traste la campaña, según nos confirmaba Inés Domínguez, gerente de la APP 6 de Barbate y vicepresidenta de Andmupes: “Ahora mismo el Golfo de Cádiz está



El acuerdo obliga a desembarcar las capturas en Marruecos

I. Domínguez se lamenta de que el temporal ha echado al traste el retorno de nuestros barcos al caladero marroquí

en parada técnica por los pescadores aprovechan su licencia para ir a Marruecos pero en lo que va de mes solo hemos podido salir a faenar dos días por semana debido al mal tiempo, así que a fecha de hoy, a pesar de la ilusión con la que empezamos el año porque hay muy buen pescado, la campaña está siendo un fracaso económico. El precio de la licencia y el incremento de los costes se ha llevado el escaso beneficio al poder faenar solo dos días”.

Respecto al Tratado con Marruecos, los pescadores gaditanos han trasladado a la Comisión la necesidad de modificar algunos aspectos como la imposición de que suba un observador marroquí a bordo, al menos mientras dure la pandemia. Otro aspecto que preocupa es la obligación de descarga en los puertos de Larache o Tánger donde el precio del pescado “está tirado por los suelos”, a lo que se suma la inseguridad que genera que en ocasiones se suben polizones. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

LA UBICACIÓN DE PARQUES EÓLICOS PERJUDICARÍA A LOS CALADEROS

Los pescadores toman la iniciativa

Los firmantes del Manifiesto de Burela, en defensa del sector pesquero del Cantábrico Noroeste y de sus caladeros, tras una reunión celebrada en la localidad asturiana de Puerto de Vega, han decidido tomar nuevas medidas en contra de la ubicación prevista para cuatro parques eólicos marinos en las costas de Galicia y Asturias.

Europa lo pide y España no tiene más remedio que ponerse en marcha. La energía eólica es una de las palancas para la descarbonización, por lo que poco antes de Navidad, el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico publicaba su “Hoja de Ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y de las Energías del Mar en España”.

El colectivo de pescadores quiere dejar claro que nunca se ha negado a la instalación de los molinos marinos, siempre que se garantice que

B. Otero:
“No podemos estar parados porque las industrias eólicas no lo están”

no afectará a caladeros históricos y tradicionales y que no repercuta negativamente a nivel medioambiental, ecológico, socioeconómico y cultural. Los planes de los diferentes consorcios para la instalación de los parques eólicos siguen adelante, en Cabo de Peña y Navia (Asturias) y en A Mariña y Cabo Ortegal (Galicia), y esto propicia nuevas iniciativas por parte del sector.

Los firmantes del manifiesto han solicitado con urgencia una reunión con los titulares del Ministerio de Transición



Construcción del parque eólico Borselle 2 frente a las costas holandesas

Ecológica y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Paralelamente, los pescadores están encabezando desde hace meses diferentes acciones para lograr adhesiones de otros sectores a una Proposición No de Ley en los parlamentos autonómicos gallego y asturiano.

Para implicar a organizaciones ambientalistas y a la comunidad científica también han solicitado a la Secretaría General de Pesca la organización de congresos tripartitos.

También se han previsto reuniones con el sector en las zonas mediterráneas y del Golfo de Cádiz. En Almería ya se han registrado diferentes iniciativas como la del Ayuntamiento de Níjar que se ha manifestado contrario al proyecto de instalación de un parque eólico marino compuesto por 20 molinos, de 260 m de altura, en una extensión de 70 km² frente a la costa del Parque Natural Cabo de Gata.

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores Basilio Otero era contundente: “No vamos a permitir la instalación de los molinos en estos caladeros. Vemos la necesidad de decirle a nuestro sector, que está demasiado tranquilo, cual es el futuro si no hacemos nada. Si el Cantábrico ya está en el rendimiento máximo sostenible desde 2019 queremos seguir así”.

Otra de las medidas emprendidas será una visita a Portugal para conocer de primera mano cómo ha impactado en el sector la implantación del parque eólico de Viana do Castelo. Precisamente por ello, Torcuato Teixeira, portavoz del Manifiesto de Burela, recordaba que no son válidas las comparaciones con la instalación de molinos en el Mar del Norte o Bál-



Los pescadores quieren que los molinos se instalen en otras zonas

T. Teixeira:
“El sector no se opone a las energías renovables sino a que se pase por encima de los ecosistemas y la protección marina”

tico con flotas pesqueras pequeñas y orografías submarinas distintas: “El Cantábrico tiene más de 5.000 buques y una plataforma continental escasa. En aras a la descarbonización, con la que estamos completamente a favor, no se puede acabar con una actividad que proporciona alimento. Exigimos una transición justa y respetuosa con el medioambiente. A las empresas privadas no podemos pedirles empatía, pero sí a la Administración que además tiene el deber de preservar el interés general y cumplir con el Acuerdo de París que encomienda que no se comprometa la producción de alimentos”.

La ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, acepta reunirse con las cofradías y reconoce que “es importante trabajar en el terreno y ver las dificultades a resolver con cada uno de los actores implicados”. Para tranquilizar al sector, recuerda que, en el caso de la eólica marina en el Cantábrico, “al tratarse probablemente de estructuras flotantes se permitirá su desplazamiento”. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Alumnos del Máster en Gestión Pesquera durante el campamento

EL ÉXITO DE “MAR DE VIDAS I” PROPICIA EL INICIO DE LA SEGUNDA FASE

Sensibilidad ecosocial en el mar

El proyecto Mar de Vidas de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, en colaboración con la Fundación Biodiversidad y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, recibe nuevos fondos FEMP para iniciar una segunda fase y así continuar en 2022 divulgando medidas de sostenibilidad en los ecosistemas donde faena la flota pesquera española.

A principios de 2021 “Mar de Vidas” comenzó su andadura con el objetivo de sensibilizar sobre la importancia de proteger y recuperar la biodiversidad marina, a través del fomento de una pesca sostenible, en la que también se tengan en cuenta aspectos ecosociales relativos a la conservación de la actividad pesquera. Además, entre sus objetivos específicos figuraba el fomento de la creación de Reservas Marinas de Interés Pesquero y de estrategias de planificación pesquera.

Durante las jornadas se analizaron las carencias de las Reservas y los posibles puntos de mejora

Durante la jornada organizada sobre el papel de las Cofradías en la implementación de Reservas Marinas de Interés Pesquero, realizada en la Reserva Marina de Cala Ratjada, se pusieron de manifiesto las ventajas que tiene para el sector la existencia de estas reservas, tal y como nos comentaba Fabián Ben, director del proyecto Mar de Vidas: “Queremos visibilizar los beneficios que tiene para el sector que haya una reserva tanto para la protección del medio como para garantizar que haya disponibili-

dad pesquera a medio y largo plazo. Las reservas contribuyen a la economía en el sector pesquero y en otros. En Baleares por cada euro invertido en la reserva se obtienen diez”.

En todas las jornadas planteadas por “Mar de Vidas” se registró una alta participación. Por vez primera vez se reunieron científicos, ONG, sector pesquero, Administración y otros colectivos como el de buceadores para participar en coloquios que sirven para aportar soluciones a cuestiones de máxima actualidad sobre cómo fomentar el trabajo de la mujer en la pesca; la conciliación familiar en el sector o el relevo generacional.

En los citados debates se planteó la necesidad de modificar la falsa opinión de que los pescadores contribuyen a ensuciar el mar, cuando los estudios más recientes muestran que la mayor parte de las basuras proceden de tierra y que los pescadores hacen un trabajo, muchas veces invisible, de señalización o de retirada de basuras.

Uno de los eventos que más satisfacción produjo fue la realización del Campamento Mar de Vidas en el que se embarcaron durante una semana ocho alumnos del Máster en Gestión Pesquera de Cádiz para conocer de primera mano la pesca en la zona.

UNA IMPLICACIÓN TOTAL

En su segunda fase, “Mar de Vidas” seguirá teniendo como objetivo principal escuchar a todas las partes para seguir diseñando proyectos de pesca sostenible y modelos de gestión.

Además, hay previstos diferentes talleres en aulas del mar para dotar de material de divulgación sobre pesca artesanal. Se realizarán dos campamentos para futuros profesionales y

“Mar de Vidas II” realizará dos campamentos para futuros gestores pesqueros y embarques divulgativos para todo el público

habrá visitas guiadas con embarques para público en general.

También está previsto la creación de la página web Mar de Vidas para divulgar todo el trabajo que se realice.

El proyecto Mar de Vidas es una muestra más de la implicación de la Federación de Cofradías, que participa en otros cuatro proyectos de sostenibilidad pesquera con la Fundación Biodiversidad. Su presidente Basilio Otero manifiesta la necesidad “no solo de enseñar a la sociedad lo que hacemos sino demostrarles a los marineros que existe otra manera de trabajar que nos hace ser más sostenibles y rentables”: Desde la Federación se muestran muy interesados en fomentar el intercambio de experiencias de gestión en las distintas zonas pesqueras españolas “aprender unos de otros y ser el elemento aglutinador entre todos”.

“A lo largo de este año -explicaba Otero- vamos a continuar con el proceso de digitalización, dado que la obligación de presentar la documentación de forma telemática ha llegado para quedarse estamos trabajando en la creación de herramientas que faciliten al marinero esta labor”. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Fabián Ben, director del proyecto “Mar de Vidas”

SOLUCIÓN A LAS CAPTURAS ACCIDENTALES DE AVES

Implicación activa de los pescadores

Apenas hace tres años, recordábamos aquí el grave impacto que tienen las capturas accidentales sobre algunas poblaciones de aves marinas, hasta el punto de conducir a especies como la pardela balear al borde de la extinción. Y también recordábamos los escasos avances que se habían hecho para abordar un problema que también afecta negativamente al sector pesquero.

Desde entonces cabe reconocer que este riesgo, extensible a otros grandes vertebrados marinos como cetáceos, tortugas y algunas especies de tiburones y rayas, ha ganado mayor atención en la acción legislativa, pero seguimos avanzando mucho más rápido sobre el papel que sobre el terreno, y corremos el riesgo de que las crecientes presiones internacionales para regular la actividad conduzcan a implementar precipitadamente medidas mal entendidas y con toda probabilidad ineficaces. Un ejemplo es la orden ministerial dirigida a minimizar la captura accidental de cetáceos en el golfo de Vizcaya, aprobada a finales de 2020, con prisas, para dar respuesta a un proceso de infracción abierto por la Comisión Europea a España y Francia por las elevadas muertes de delfines en la región. Ante la falta de datos que permitan identificar adecuadamente el problema, o a qué segmento de la flota afecta, la orden aplica medidas a un amplio abanico de embarcaciones en toda la región. Más aún, la falta de atención previa a las capturas accidentales hace que se legislen medidas de



mitigación cuya eficacia no está bien probada, como son los dispositivos acústicos de disuasión

IMPLICACIÓN ACTIVA DEL SECTOR

En los próximos años las perspectivas de nuevas regulaciones en relación con las capturas accidentales son crecientes. Precisamente acaba de aprobarse un plan de acción nacional para reducirlas, a la vez que el avance de los planes de gestión de los espacios de la Red Natura 2000 contemplan incluir medidas a este respecto. Pero no pasamos del papel, y seguimos sin atender adecuadamente el problema en el mar, con los pescadores, donde la información que se recoge es aún insuficiente (pese a existir un programa de seguimiento de las estrategias marinas con esta finalidad), y las posibles soluciones en su mayoría aún requieren de pruebas.

Es esencial que el sector pesquero se empodere y demuestre que está dispuesto a hacer frente a un problema que también le afecta negativamente, y que dudosamente llegará

Es esencial que el sector pesquero se empodere y demuestre que está dispuesto a hacer frente a este problema

a buen puerto sin su implicación. De poco servirán las regulaciones si el sector no las hace suyas, y debemos apostar por un cambio de mentalidad en ese sentido.

Las oportunidades para que el sector se implique deben ser reales, no vale con celebrar eventos divulgativos abiertos al sector y hacerlos pasar por procesos participativos, ya que en esencia son informativos. Y el propio sector debe ser el primero en exigirlos. Aun así, hay que reconocer avances, como el proyecto Life IP Intemares, que explora nuevos modelos de gobernanza en los que todos podamos implicarnos. O, ya sobre el terreno, el modelo de cogestión implementado por la administración pesquera catalana para abordar algunas pesquerías, con la creación de comités formados por pescadores, técnicos de la administración, científicos y representantes de ONG, que se reúnen regularmente y toman decisiones consensuadas, basadas en datos bien recogidos y que permiten realizar una gestión adaptativa.

MEDIDAS A LA CARTA

SEO/BirdLife, en los últimos años, promueve un enfoque similar en el caso de las capturas accidentales de aves, centrando la atención en la flota de artes menores, más difícil de abordar por el elevado número de barcas implicadas y la gran variedad de modalidades de pesca existentes. Con el apoyo de fondos FEMP a través del Programa Pleamar, de la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, hemos trabajado estrechamente con pescadores del Mediterráneo y, más recientemente, también Galicia, para estudiar estas capturas

Hemos trabajado con pescadores del Mediterráneo y Galicia, para estudiar estas capturas y poner a prueba medidas de mitigación eficaces y fáciles de implementar

y adaptar y poner a prueba medidas de mitigación que sean eficaces y fáciles de implementar. Con una flota tan diversificada es difícil encontrar soluciones únicas, por lo que la idea es elaborar un abanico de medidas que permita a los pescadores usar las más adecuadas a cada situación. De hecho, la percepción es que el número de aves capturadas va a menos cada año, por el simple hecho de que los pescadores que colaboran en estos proyectos cada vez son más conscientes de la situación y aprenden formas para minimizarlas. Por ahora son más de 50 barcas las que han colaborado estrechamente en el Mediterráneo, y ya van cerca de 20 en Galicia, además de un número mucho mayor de pescadores a los que se les han realizado encuestas, repartido materiales informativos y formativos, o que han participado en eventos. El número es pequeño, aunque va creciendo y, lo más importante, los pescadores se sienten realmente implicados. Hay que abordar nuevas fórmulas de gobernanza, pero lo esencial es que el sector haga suyo el reto y, con el apoyo de todos, demuestre a la sociedad que el giro de la actividad pesquera hacia la sostenibilidad es real, y no depende de papel mojado. ■



PEP ARCOS

COORDINADOR DEL PROGRAMA MARINO (SEO/BIRDLIFE)



PLAN PARA REDUCIR LAS CAPTURAS ACCIDENTALES EN LA ACTIVIDAD PESQUERA

Objetivo a diez años vista

El Consejo de Ministros del 11 de enero aprobó el Plan Nacional para la reducción de capturas accidentales en la actividad pesquera. El texto, propuesto por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco) y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) propone soluciones técnicas para reducir o eliminar los impactos de la pesca en las especies protegidas.

Con este Plan Nacional para la reducción de las capturas accidentales en la actividad pesquera, España muestra de nuevo su interés en poner freno al problema de la pesca accidental de especies protegidas, pese a las acusaciones que la Comisión Europea ha hecho, en repetidas ocasiones, a nuestro país y a otras

Es frecuente encontrar cetáceos varados en las costas

naciones de nuestro entorno de no hacer lo suficiente por evitar la captura accidental de cetáceos en zonas del Cantábrico noroccidental y en el Golfo de Bizkaia, donde nuestros arrastreros llevan dispositivos acústicos de disuasión (“pingers”), líneas espantapájaros o largado del arte durante la noche para evitar que caigan en las redes.

El Plan se plantea como una guía de evaluación y seguimiento de las capturas accidentales de nuestros pesqueros. Al mismo tiempo, propone soluciones técnicas para reducir o eliminar la pesca de especies protegidas.

Las acciones contempladas en el Plan deberán desarrollarse a lo largo de la próxima década para que, en el año 2030, se alcance un nivel de impacto que no ponga en peligro las poblaciones de especies afectadas. Las medidas adoptadas tienen como objetivo reducir a niveles mínimos las capturas accidentales, siempre por debajo de los valores de retirada máxima biológica para cada especie. Además, permitirán complementar los trabajos para conocer el estado de las poblaciones de cetáceos así como el volumen de capturas accidentales y las causas de varamientos en las playas, habituales especialmente en los meses de invierno.

PESCA MÁS SOSTENIBLE

Uno de los principales objetivos del Plan es el desarrollo de una campaña de evaluación, con un protocolo establecido, para estimar el número de ejemplares capturados por nuestros pescadores. Por otra parte, se ha establecido un total de ocho acciones que ayudarán a que la actividad de nuestra flota sea más sostenible.

Además, el Plan incluye un órgano colegiado de trabajo compuesto por representantes del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco), el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y el Ministerio de Ciencia e Innovación, a través del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC),

El Plan se plantea como una guía para evaluar y seguir las capturas accidentales de especies protegidas

que garantizará la unidad y la coordinación de las acciones para alcanzar los objetivos planteados.

“Pese a que el propio Plan habla de un proceso participativo, para el que no fuimos en absoluto consultados, valoramos de manera positiva la medida aprobada por el Gobierno. Parece que por fin va a empezar a tomar en serio el gran problema de la mortalidad de cetáceos por captura accidental, una de las principales amenazas para la conservación de estas especies a lo largo de toda la costa española. Sin embargo, consideramos que llega tarde y no alcanza lo deseado ya que se puso en marcha realmente por presiones de la Comisión Europea y no por iniciativa propia del Gobierno. Por tanto, va a remolque y tenemos serias dudas sobre si se va a actuar de manera

Objetivos del Plan Nacional para la reducción de las capturas accidentales

- Diseñar un proceso participativo con el sector pesquero, comunidades autónomas, ONG's y científicos para definir la problemática, los objetivos y las medidas necesarias para reducir las interacciones.
- Aumentar el conocimiento de los impactos en las flotas de riesgo potencial para las que no exista información.
- Realizar un seguimiento de la actividad en las flotas de riesgo para conocer el alcance de las interacciones
- Analizar las medidas de reducción de la mortalidad por pesca en las flotas de riesgo
- Realizar pruebas piloto de las medidas de mitigación en las flotas de riesgo.
- Elaborar planes de majeo y liberación de especies capturadas
- Estudiar y conocer el estado de las poblaciones de cetáceos, aves y tortugas marinas en aguas españolas y hacer seguimiento de las poblaciones de aguas internacionales.
- Elaborar un Real Decreto para dotar al Plan de un marco jurídico estable y Órdenes Ministeriales para aplicar las distintas medidas.



firme”, aseguran desde la Coordinadora para el Estudio de Mamíferos Marinos (CEMMA).

CON LA NORMATIVA EUROPEA

La protección de mamíferos, tortugas y aves marinas se enmarca dentro de la Directiva de la Unión Europea para la conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres y de la Directiva sobre la conservación de las aves silvestres. A nivel estatal, la Ley de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad contiene normas que obligan a conservar, proteger y evitar posibles daños a los taxones silvestres. Por su parte, la Política Pesquera Común establece el principio de sostenibilidad en las actuaciones pesqueras y, por ello, el Reglamento 2019/1241 de la Unión Europea se centra en la conservación de los recursos pesqueros y la protección de los ecosistemas marinos con medidas técnicas, estableciendo medidas para mitigar los daños en especies sensibles como los

Las acciones del programa ayudarán a que la actividad realizada por nuestra flota sea más sostenible

cetáceos, las aves y las tortugas marinas. En este sentido, el MAPA publicó una Orden para mitigar el impacto de la pesca accidental de cetáceos mediante el uso de dispositivos acústicos hace justo un año.

Desde Cepesca consideran que el Plan responde a la necesidad de cumplir con los objetivos planteados en las directrices comunitarias para ayudar a reducir el impacto de la actividad pesquera sobre especies sensibles de ser capturadas accidentalmente. “Nos hubiera gustado participar más activamente en el diseño y elaboración de este Plan para aportar nuestro conocimiento y nuestra experiencia. No obstante, vamos a trabajar de manera activa y en colaboración con la Administración para que las medidas que finalmente se adopten sean efectivas, al tiempo que permitan continuar con la rentabilidad de la actividad pesquera”, afirma el secretario general de la organización, Javier Garat. ■

ANA DÍAZ



Planes anuales de
**FORMACIÓN
PROFESIONAL**
marítima y sanitaria
del Instituto Social de la Marina

Dirigidos a mujeres y hombres del mar



Deposito Legal: M. 1/3337-2008

M/10-122-10/03*

COFINANCIADOS POR EL FONDO SOCIAL EUROPEO

EL Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



MINISTERIO DE INCLUSIÓN SOCIAL Y PROTECCIÓN



FALTAN CONTENEDORES, BUQUES Y PUERTOS CON MÁS CAPACIDAD

Colapso en el tráfico de mercancías

La carestía de algunos productos, especialmente los de alta tecnología, la escasez de contenedores, la escalada de precios y las medidas restrictivas por Covid-19 en algunos países asiáticos han ocasionado un gran atasco de buques en puertos y frenado las previsiones de crecimiento económico de la zona euro.

En su último boletín económico, los economistas del Banco Central Europeo (BCE) advierten que el tráfico de mercancías seguirá colapsado durante todo este año y parte del que viene. Las restricciones de la cadena de suministros mundial han sido el resultado de la interacción de diversos factores: un fuerte repunte de la demanda mundial de bienes manufacturados; escasez de suministro de chips o semiconductores específi-

Según expertos del BCE la situación se extenderá hasta el año que viene

cos esenciales para la fabricación de automóviles; perturbaciones logísticas en el sector del transporte, vinculadas principalmente a la actividad de los buques portacontenedores; restricciones de confinamiento por Covid-19 en algunos países asiáticos clave que producen insumos intermediados; y, por último, la elevada inversión necesaria para aumentar la capacidad de buques y puertos y para aumentar la producción de alta tecnología.



Por estas razones, las previsiones de crecimiento de la economía mundial se revisaron a la baja para 2021, se se han mantenido sin cambios para 2022 y se han revisado al alza en 2023. Se estima que los cuellos de botella en la oferta de importaciones mundiales comiencen a disminuir a partir del segundo trimestre de 2022 y que desaparezcan definitivamente en 2023.

POR QUÉ SE PRODUCE

La pandemia ha trastocado casi todos los aspectos de la cadena de suministro global y la escasez ha hecho que aumente el precio de muchas cosas. Estas alteraciones comenzaron a principios de 2020, al inicio de la pandemia. Algunas de las fábricas de China, Corea del Sur y Taiwán, así como las de otros países del Sudeste Asiático, como Vietnam, o gigantes industriales europeos, como Alemania, se vieron muy afectadas por la propagación del coronavirus. Ante esto muchas tuvieron que cerrar o disminuir la producción. A la larga esto ha sido un error. La demanda de viajes vacacionales, por ejemplo, se desplomó. En contraposición, se multiplicaron las inversiones en mejoras en el hogar o la compra de componentes electrónicos. Este aumento de la demanda saturó el sistema de transporte de mercancías, al mismo tiempo que los productos terminados -muchos hechos en China-, se acumulaban en almacenes y puertos de toda Asia debido a la escasez de contenedores de transporte. Esta carestía ha hecho, a su vez, que los precios del transporte se disparen. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad), el tiempo promedio de per-



El tiempo de permanencia de los portacontenedores en los puertos en la primera mitad del 2021 fue un 11% superior que el promedio anterior a la pandemia

manencia de los buques portacontenedores en los puertos durante la primera mitad del 2021 fue un 11% más alto en comparación con el promedio anterior a la pandemia.

En Europa, debido a la congestión, los retrasos en la programación y las limitaciones de infraestructuras, los puertos alemanes y franceses experimentaron un 42% y un 25%, respectivamente, más que su promedio durante 2018 y 2019 de permanencia en puerto. En niveles incluso más altos que los observados en EE. UU. Otro problema que ha agravado esta situación es la renovación de restricciones a causa de la variante Delta en algunos países de la región Asia y el Pacífico (incluidos Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam), que son clave para la producción de chips semiconductores.

Por tanto, las previsiones del BCE son que hasta 2023 la capacidad de fundición de estos componentes electrónicos, así como la capacidad de los buques de transporte se mantenga ajustada. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

EL GOBIERNO BALEAR REGULA LA LLEGADA DE CRUCEROS

Por un turismo más sostenible



Solo podrán llegar al puerto de Palma de Mallorca este año 460 embarcaciones con capacidad entre 500 y 5.000 pasajeros. Este es el resultado de un acuerdo entre Gobierno Autónomo y las principales navieras del mundo que limita el atraque en el puerto a un megacrucero por día.

El Gobierno Autónomo de las Islas Baleares alcanzó en diciembre en Hamburgo (Alemania) un acuerdo de colaboración para regular de manera efectiva la llegada de cruceros a las Islas Baleares con las principales navieras del mundo (CLIA, Costa Cruceros, MSC Cruceros, TUI Cruises, Royal Caribbean y Marella Cruises). Iago Negueruela, conseller

Palma recibirá un 14,5% menos de escalas que en 2019

de Turismo y portavoz del Gobierno Autónomo, asegura que “las Islas se convierten así en el primer destino nacional en lograr un compromiso de este tipo que será efectivo este año, cuando el puerto de Palma reciba un 14,5% menos de escalas que en 2019”. Efectivamente, el acuerdo estipula que llegarán a Palma este año 460 embarcaciones de más de 500 pasajeros. En

2019 lo hicieron 538. En un mismo día podrán coincidir tres cruceros y solo uno de ellos tendrá una capacidad máxima de 5.000 pasajeros, lo que se conoce como megacrucero. Negueruela ha destacado que el acuerdo no se limita únicamente a las llegadas, sino que abarca también aspectos medioambientales: “Las navieras están dispuestas a continuar con sus políticas en materia medioambiental, lo que redundará en una mayor sostenibilidad y respeto por el medio ambiente”.

Alfredo Serrano, director de CLIA en España, considera que “a pesar de representar apenas el 8% del total del número de visitantes que recibe la isla y de que los episodios de congestión en el centro histórico se producen independientemente de si hay o no barcos de crucero, hemos querido ser sensibles a la preocupación de una parte de la ciudadanía y trabajar con el destino y las autoridades”. A nivel mundial, según los datos que manejan, han cerrado 2021 con el 75% de la flota operando de nuevo y esperan operar al 100% este año. “En este sentido, y si bien parece que lo peor ha pasado ya, nuestro principal temor es la propia pandemia y su comportamiento”, comenta Serrano. Y recuerda que “las Islas Baleares son un enclave muy importante y atractivo para nuestra industria”. El último estudio sobre beneficios económicos que reporta a Palma el turismo de cruceros, de 2017, realizado por la Universitat de les Illes Balears a petición de la Autoridad Portuaria de Baleares, cifra los beneficios en 256 millones de euros anuales. Del sector dependen casi 6.000 puestos de trabajo direc-



En un mismo día podrán coincidir tres cruceros y solo uno de ellos podrá ser un megacrucero

tos. Aunque este creciente negocio ha ido en paralelo al progresivo rechazo de parte de la ciudadanía.

MEDIDA INSUFICIENTE

Como es el caso de los integrantes de la Plataforma contra los megacruceros. Esta organización opina que “tres cruceros al día, siendo uno de ellos un megacrucero, es todavía una cifra muy elevada. La ciudad tiene que soportar, a nivel ambiental y de salud pública, una cifra aún muy elevada de emisiones contaminantes procedentes de estos buques y del impacto de unas seis o siete mil personas diarias”. Para esta plataforma, “puede que la realidad no cambie mucho”. Aunque consideran que el acuerdo es histórico, piensan que “el Govern de les Illes Balears ha perdido la oportunidad de tomar una

decisión valiente en la salvaguarda de los habitantes de las Baleares, de su medioambiente, su salud y su derecho a la ciudad”.

Este serio impacto de los cruceros en el medio ambiente y la salud humana está avalado por diferentes estudios científicos. Uno de ellos es el que han llevado a cabo investigadores de la Universidad de Girona, la Universidad de Exeter en el Reino Unido y el Instituto de Turismo de Croacia publicada en la revista científica “Marine Pollution Bulletin”. Los investigadores de este estudio alertan sobre el “impacto creciente y continuado” del turismo de cruceros sobre el medio ambiente, la salud y el bienestar de las personas. Consideran que la industria de los cruceros debería estar sometida a una legislación más efectiva y a una mayor vigilancia internacional.

La investigación, liderada por el biólogo marino del grupo de investiga-

El acuerdo entre el Govern y las navieras tendrá una vigencia de cinco años

ción SeaHealth del Instituto de Ecología Acuática de la Universidad de Girona, Josep Lloret, es uno de los estudios más completos realizados hasta la fecha sobre la industria de los cruceros. “La industria de los cruceros -asegura Josep Lloret-, es un claro ejemplo de cómo una actividad humana en el mar puede afectar a la salud global del planeta, por sus grandes impactos ambientales y sobre la salud de las personas”.

Para hacernos una idea, un gran crucero, según el estudio, puede tener una huella de carbono superior a la que generan 12.000 coches. Los pasajeros de un crucero por la Antártida pueden producir tanto CO₂ durante un viaje promedio de siete días como un ciudadano europeo promedio en un año entero. Dentro del Mediterráneo, las emisiones de CO₂ de un crucero representan el 10% de todas las emisiones que generan todos los barcos.



C. Parrondo

El documento también incluye investigaciones sobre residuos sólidos. La cantidad total de basura producida por un crucero con 2.700 pasajeros a bordo puede superar la tonelada diaria. Si bien los cruceros representan solo un pequeño porcentaje de la industria naviera mundial, se estima que alrededor de 24% de todos los desechos producidos por el transporte marítimo proviene de este sector. Este conflicto de intereses entre los beneficios económicos de la actividad y el rechazo de una parte de la ciudadanía de Palma es lo que el acuerdo del Gobierno Autónomo pretende solventar.

ACUERDO DE CUMPLIMIENTO

Navieras internacionales, la patronal CLIA, consignatarios, Govern y la Autoritat Portuària de Balears (APB) se volvieron a reunir el pasado 10 de enero para resolver entre otras cuestiones, el cumplimiento de este acuerdo que se hizo sin el beneplácito del organismo estatal que regula el sistema portuario español. Álex Fraile, portavoz de la plataforma "Sí als Creuers" recuerda que las medidas que propone el Govern sobre la gestión de las llegadas de cruceros a Palma, "carecen de cualquier base legal por tener las competencias el Gobierno central". Desde Puertos del Estado puntualizan que "las competencias para que un barco llegue a puerto corresponden al Capitán Marítimo (Dirección General de Marina Mercante), y la Autoridad Portuaria, en función de la disponibilidad de espacios y características del buque, le ubicará donde corresponda". Según el consejero de Turismo Iago Negueruela, "el acuerdo se va a respetar y cumplir en los términos en



Ángel Ballesteros Arribas

Con esta decisión las Islas se convierten en el primer destino nacional en lograr un compromiso de este tipo

los que se fijó el pasado mes de diciembre". Y será efectivo por una duración de cinco años.

Además en esta reunión trataron otras cuestiones. Navieras y consignatarios coinciden en señalar en que las escalas previstas para este año en Palma ya están comercializadas, porque ya están introducidas en sus sistemas de reservas. Por su parte solicitan que con los debidos controles se puedan realizar el mayor número de escalas previstas. El Govern tendrá ahora que dilucidar si acepta o no la nueva propuesta de las navieras. Y éstas, por su parte, deben entregar a la mayor brevedad el estudio de impacto ambiental al que se comprometieron. El acuerdo alcanzado obliga a las empresas a disponer de un protocolo de medidas medioambientales para operar en el puerto de Palma. El objetivo de todas las partes es apostar por la sostenibilidad y preservar la calidad turística de un destino como el puerto de Palma para hacerlo más competitivo respecto al resto de puertos mediterráneos. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



EL IPC IMPACTA EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

Ahogados por los precios

La escalada de precios no toca techo en España donde la inflación interanual en diciembre se ha situado en una tasa del 6,5%, porcentaje que no se veía desde 1992. El encarecimiento de la luz (+72%) y los combustibles (+42%) ha tenido un efecto rebote en los alimentos (+5%) y en algunos bienes y servicios. También en los sectores que viven del mar que, si ya sufrieron con la pandemia, no tienen tregua para la recuperación con la actual crisis inflacionista.

Los precios se han disparado. No solo lo notamos los consumidores en el bolsillo al hacer la compra sino también al llenar el depósito del coche o al escuchar cómo sube el megawatio/hora en el recibo de la luz. Y es que han sido estos los factores que han motivado un incremento de los

precios del 6,5% en 2021 respecto al año anterior.

En su último informe macroeconómico, el Banco de España ha advertido que la inflación seguirá subiendo durante el invierno y no iniciará su descenso hasta la próxima primavera, pues los factores que influyen principalmente en el incremento del Índice



de Precios al Consumo (IPC) tienen, en principio, carácter transitorio. A este argumento se suma el Gobierno que considera que esta tasa inflacionista es temporal y se irá corrigiendo a lo largo del año.

La llegada de la pandemia ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con un sector alimentario resistente y saneado. Para poder satisfacer las necesidades de alimento de la población, las empresas del sector han de ser eficientes y rentables. Javier Ojeda, gerente de la Asociación de Empresarios de Acuicultura de España (Apromar) asegura que “el escenario en el que nos encontramos es inédito para nuestro sector. No existe referencia de una evolución alcista tan pronunciada y prolongada en el tiempo como es esta”.

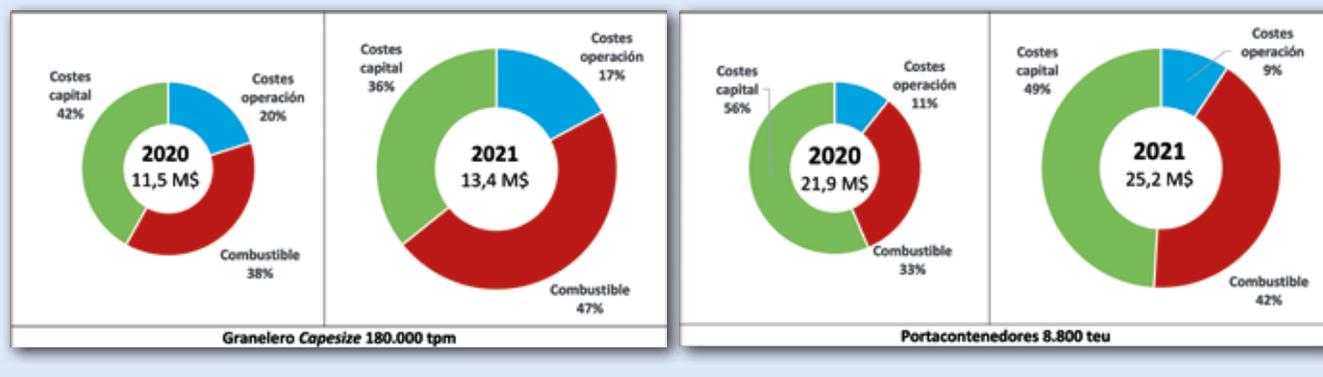
La subida de la luz y los combustibles dificulta la recuperación en los sectores ligados al mar

Para producir pescados y mariscos, las empresas acuícolas necesitan suministros (electricidad, gasóleo, piensos y productos veterinarios). Todos han subido en 2021 y continuarán haciéndolo, lo que les deja prácticamente sin margen comercial para asumirlos “Además de la evolución alcista del año 2021, las distorsiones en las capacidades productivas y en el transporte, que antes se encontraban a pleno rendimiento, auguran que el crecimiento de los costes seguirá a lo largo de 2022. Incrementos que llegan con los márgenes ya muy ajustados tras la pandemia y unas subidas de precios que, de media, han supuesto un gasto extra de 45-50cts/kg en los costes de producción”, dicen desde Apromar.

LA PESCA, TAMBIÉN AFECTADA

El alza del gasóleo pesquero, que supone entre el 30 y el 40% de los costes de explotación de los barcos, también afecta gravemente a las empresas del sector. Los pescadores han constatado un incremento del 44,44% en el coste del combustible en el último año y ven peligrar las exenciones fiscales al carburante profesional como consecuencia de los debates en la Organización Mundial del Comercio (OMC) y de las políticas ambientales y energéticas de la Unión Europea (UE). En este sentido, “la propuesta directiva presentada por la Comisión proponiendo un impuesto al gasóleo de al menos 3€ por cada cien litros de combustible a partir de 2023 no es más que el primer paso para seguir aumentando impuestos en el futuro y una grave amenaza para el frágil equilibrio de la actividad, pudiendo tener un impacto serio en la viabilidad de

Repercusión del precio por tipo de barcos



Fuente: ANAVE

las empresas pesqueras”, aseguran desde la Confederación Española de Pesca (Cepesca).

“Somos favorables a un Pacto Verde europeo y una economía dirigida a potenciar otras energías y fuentes renovables frente al cambio climático. De hecho, pese a las dificultades que entraña para nosotros, el sector quiere seguir avanzando en el cumplimiento de los compromisos de descarbonización, apoyando el desarrollo de combustibles más neutros como los biocombustibles. Sin embargo, esto va con mucho retraso, no solo por lo que respecta a su producción y distribución, sino también a la tecnología para su almacenamiento y distribución. Faltan aún muchos años para que los combustibles alternativos estén en los puertos tanto en cantidad como en precio, lo que dificulta que se vayan a cumplir los objetivos del Tratado de París para 2050 y el objetivo de la UE de reducir las emisiones netas en un 55% para 2030”, afirma el secretario general de Cepesca, Javier Garat. A su juicio, “las administraciones deberían ser conscientes de la situación y no perseguir actuaciones irrealistas e

El sector pesquero lleva meses constatando un incremento del 44% en el coste del gasóleo

inalcanzables en tan poco tiempo y ayudar al sector pesquero, en vez de ponerle tantas trabas”.

También la bajura sufre por los altos precios. Desde la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero, su presidente, espera que la situación se estabilice pronto. “Esperemos que sea una subida temporal ya que el gasoil es un gasto importante para las embarcaciones. La subida de precios en las lonjas ha sido puntual derivada de las fechas navideñas. El incremento de los precios de consumibles de primera necesidad, como la luz y los carburantes, siempre nos perjudica y, si sigue tan exagerado como ahora, lo hará mucho más. Esperemos que la situación se estabilice cuanto antes”, dice.

TRANSPORTE MÁS CARO

El carburante también constituye una de las partidas más importantes del coste en el transporte marítimo, que llega a suponer entre el 30 y el 50% de todos los costes operativos totales. Salvo en contadas excepciones, los buques mercantes actuales utilizan combustibles convencionales que son derivados del petróleo.

Según el último informe de la Organización Marítima Internacional (OMI), en 2020, el 94,0% del combustible consumido por la flota mercante mundial (buques de 5.000 GT o más) fue VLSFO (fuel oil con bajo contenido de azufre) o MGO (marine gasoil). Un 5,9% adicional correspondió al gas natural licuado.

En 2020, el precio del VLSFO fue, en el promedio de los 20 puertos mundiales con más actividad de suministro, de unos 375\$/t y en 2021 de 545\$/t (+45%). Aunque depende mucho del tipo de buque y de su velocidad.

En el caso de los buques que utilizan gas natural licuado como combustible, el precio durante la segunda mitad de 2021 se ha multiplicado por más de 3, haciendo inviable la operación competitiva de buques con este combustible.

Además, la propuesta de la Comisión de incluir el transporte marítimo en el sistema europeo de comercio de emisiones el 1 de enero de 2023

Una de las
partidas más
importante
en el coste
del transporte
es la del
combustible

añadirá un sobrecoste al transporte marítimo que provocará un aumento de los costes derivados del consumo de combustible. “Las navieras tendrían que asumir un coste adicional que, al actual precio de los derechos de emisión, en torno a 85€/t supondría unos 300\$ adicionales por tonelada consumida”, aseguran desde la Asociación de Naveros españoles (ANAVE).

En la actualidad, “no existen tecnologías ni combustibles ‘cero emisiones’ para el transporte marítimo internacional. La única opción para evitar el elevado coste serían los ecombustibles, pero no están disponibles en la mayoría de los puertos del mundo”, dicen.

La energía es más cara y pagamos más por ello. También los productores, a quienes el transporte de mercancías les cuesta mucho más. El coste de enviar productos por mar en 2021 ha sido el más elevado de la última década. Ello se debe al repun-



te de la demanda (superior a la oferta) y a que las navieras han subido los precios.

En la actualidad, transportar algo vía marítima cuesta el doble que hace un año y en algunos momentos del año pasado el precio llegó a multiplicarse por cinco respecto a 2020. Para el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez, “los puertos del arco Atlántico europeo y sobre todo los de Norteamérica han tenido casos de congestión muy virulentos por restricción de la capacidad infraestructural asociada al atraque de buques contenedores. La congestión en nuestros puertos ha sido menor porque tenemos, en términos relativos, mejor infraestructura lo que nos ha hecho capear mejor esta crisis de crecimiento y demanda de atraques de buques contenedores. Barcelona, Valencia, Algeciras y Bilbao, que tienen líneas regulares transoceánicas con otros continentes, han podido atender bien las demandas de atraque de buques”.

La rentabilidad en las pescaderías está en mínimos. El sector intenta contener al máximo los precios al consumidor



El mercado está sufriendo el incremento del precio de la luz

El problema que han tenido algunos puertos internacionales ha provocado que el precio de los fletes se haya incrementado y, aunque ha bajado algo, aún sigue siendo más elevado que en 2020, lo que significa que enviar mercancías por vía marítima sigue resultando más caro y muchas compañías prefieren optar por el transporte aéreo para colocar sus productos en el mercado en menor tiempo.

El incremento de los fletes, según el presidente de Puertos del Estado, se debe a razones coyunturales porque, “al estar recuperándonos de la pandemia la demanda va por delante de la oferta y se genera una crisis de crecimiento que afecta a toda la logística global donde las navieras del contenedor transoceánico son las protagonistas”. Y a razones estructurales que tienen que ver con la concentración empresarial. “El sector naviero ha venido concentrando rutas, generando buques tendentes al gigantismo y fusionando pequeñas empresas en las grandes compañías. Tres navieras cubren en la actualidad la mitad de toda la flota mundial de contenedores y son las que marcan los precios”, dice.

ASFIXIA EN LAS PESCADERÍAS

El pequeño comercio también se siente asfixiado por la actual situación. La Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados (Fedepessa) venía advirtiendo desde el pasado mes de octubre que los precios de algunas especies subirían en Navidad entre un 30 y un 50% y que la factura de la luz en las pescaderías se estaba duplicando. También el aumento del



La subida de los combustibles afecta tanto a la pesca de altura como de bajura

precio de los carburantes se ha notado hasta en un gasto adicional del 25% para estos negocios, a lo que hay que añadir el incremento de costes salariales derivados de la subida prevista del Salario Mínimo Interprofesional (SMI) y de la actualización de los convenios propios del sector.

Desde la Asociación aseguran que tampoco se puede olvidar el gasto creciente que tienen las pescaderías por las medidas de protección adoptadas para contener la pandemia y de las cada vez mayores cargas administrativas que ahogan a las pymes. “El sector intenta contener al máximo la subida de precios al consumidor final pero la rentabilidad baja de forma alarmante. La puntilla ha sido una mala campaña navideña derivada de la preocupación por la anunciada huelga del transporte que llevó a los establecimientos a un abastecimiento precoz de productos y a la explosión de Ómicron que ha trastocado las buenas perspectivas de ventas que había para finales de año”, dice M^a Luisa Álvarez, directora general de Fedepesca.

El Gobierno considera que la tendencia inflacionista es temporal y se corregirá a lo largo del año

“La llegada de esta nueva variante y su alta tasa de contagios han provocado caídas de ventas de hasta el 30% en la campaña navideña, dejando los ánimos por los suelos. Además, al tratarse de alimentos frescos altamente perecederos hay que congelarlos para darles salida y venderlos a precios más bajos al de su adquisición. La falta de demanda también se traduce en cotizaciones a la baja en lonja. A todo ello hay que sumar las bajas laborales por Covid en un sector en el que no se puede teletrabajar y a un colapso total para dar las altas pasada la cuarentena”, afirman desde Fedepesca.

Según Álvarez, el sector del pequeño comercio está “desconcertado y cansado. En la Administración pública y en los medios de comunicación se habla mucho del impacto para la hostelería y para los sectores primarios y se olvidan del comercio tradicional de alimentación que se siente desamparado y abandonado. Realmente no hemos tenido apoyo a lo largo de toda la pandemia”. ■

ANA DÍAZ

PROYECTOS "SICAPTOR 2.0" Y "GEOCAP"

Datos para gestionar mejor

Las poblaciones de peces son limitadas y además no están localizadas en un lugar concreto. Hay que conocerlas y evaluarlas para poder tomar las decisiones que garanticen la continuidad de la actividad así como la sostenibilidad de los recursos y la salud de los océanos. Los proyectos "Sicaptor 2.0" y "Geocap", llevados a cabo en el Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo, ayudan a digitalizar el sector y mejorar la monitorización de los datos de captura.

Regular la pesca es esencial para explotar los recursos de manera eficiente y garantizar la sostenibilidad ambiental, económica y social en la gestión pesquera. Una explotación excesiva podría reducir la productividad y causar daños irreversibles en las pesquerías. En base a las informaciones sobre el estado de los *stocks* y el comportamiento de las especies, las Administraciones toman decisio-

Los datos científicos garantizan la sostenibilidad de la pesca

nes para gestionar sus políticas en materia de pesca y protección de los océanos. En este sentido, los datos científicos "son la herramienta que garantiza la sostenibilidad de la actividad pesquera", dice Eva Velasco, investigadora del Centro Oceanográfico de Vigo (IEO-CSIC).

España cuenta desde el año 2002 con el Programa Nacional de Datos Básicos del Sector Pesquero, que se coordina desde la Secretaría General



de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y a donde llega tanto información propia como la proporcionada por la Unidad de Estadísticas del Ministerio, el Instituto Español de Oceanografía (IEO) o el Instituto Nacional de Estadística (INE). “Para poder establecer unas políticas pesqueras adecuadas y eficaces, necesitamos contar con datos armonizados, fiables y exactos en los ámbitos biológicos, medioambientales, técnicos y socioeconómicos. A medida que sea mayor y mejor la información de partida posible, mejores serán las evaluaciones finales”, afirma la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz.

La evaluación científica es el proceso por el que se estudian los recursos pesqueros y se aconseja a los gestores. Se basa en los mejores datos disponibles de cada *stock* y ofrece referencias biológicas y pesqueras. Sirve para calcular la biomasa histórica, actual y futura de las especies y sus tasas de mortalidad por pesca en base a tres factores que, según Eva Velasco, son “el ABC de la evaluación”. Estos son, abundancia (tamaño de la población y tendencias del stock), biología (crecimiento, mortalidad, reproducción) y captura (tanto los desembarques como los descartes, algo especialmente importante para especies gestionadas con TAC's, cuotas o tallas mínimas de desembarque).

Los barcos mayores de 10 metros de eslora están obligados a registrar las capturas en los Diarios de Pesca electrónicos (Logbooks) algo que, junto a las hojas de venta (datos de captura desembarcada en puerto), las cajas azules del sistema de monitorización



Cámara del proyecto "Sicaptor 2.0"

IIMM-CSIC
trabaja
en varios
proyectos
que ayudan
a digitalizar la
información
para el sector
pesquero

por satélite de buques (VMS) para conocer el posicionamiento de nuestros pesqueros en los caladeros donde faenan, el censo de buques activos (la lista de la Administración para conocer las características técnicas de cada barco) y los muestreos (en los que se toma una muestra de una población para estimar las características de toda ella) constituyen las fuentes de datos dependientes de la pesquería mientras que campañas científicas como las reaizadas por el IEO aportan datos independientes, sin estar sujetos a la actividad comercial. También son de gran interés los datos recogidos mediante encuestas específicas que, con grado de representatividad suficiente, permiten analizar la realidad socioeconómica de nuestros pescadores.

DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR

Administraciones, científicos y sector deben entenderse para que la recogida de datos beneficie a todas las partes. En la Secretaría General de

Pesca y en el Museo Marco de Vigo se presentaron hace unas semanas los resultados de los proyectos "Geocap" y "Sicaptor 2.0" que ayudan a digitalizar la información en el sector pesquero. El Instituto de Investigaciones Marinas (IIM-CSIC) ha sido la institución encargada de desarrollarlos. En el futuro, se espera que tecnologías emergentes como las cámaras a bordo, la visión artificial o los *smartphones* ofrezcan mejores datos que servirán para que se tomen mejores decisiones y, por consiguiente, realizar una mejor pesca.

En este sentido, Alicia Villauriz asegura que "nuestro reto es lograr la máxima digitalización posible en el sector para mejorar la gestión sostenible de los recursos marinos y mostrar el valor añadido de todas estas tecnologías". "Geocap" ("Integración de bases de datos de capturas totales en una infraestructura espacial para la gestión sostenible de la pesca") partía de proyectos previos como Life Faros, Life

Administraciones, comunidad científica y sector deben entenderse para que la recogida de datos beneficie a todas las partes

iSeas o Sicaptor que han servido para implementar la Política Pesquera Común. Tras un año de investigación y la participación del IEO, la Organización de Productores Pesqueros de Lugo (OPP-7), la Organización de Productores Pesqueros de Carboneras (Carbopesca) y la Cofradía de Pescadores de Sanlúcar de Barrameda, se ha desarrollado un software de extracción de los datos del Diario Electrónico a bordo. También se ha definido un protocolo que sistematiza la transmisión de los datos generados por cada barco. Se ha construido un Geoportal generador de mapas e informes, en función del porcentaje de capturas no deseadas y descartes, así como un visor de mapas que ayuda al desarrollo de una actividad sostenible minimizando las capturas no deseadas. José Carlos Macías, secretario técnico de la Cofradía de Sanlúcar, explica que la herramienta "puede ser útil para conocer mejor las áreas de actividad de la flota y tener información sobre los descartes que se producen para gestionarlos mejor".

"Sicaptor 2.0" ("Nuevas tecnologías de visión aplicadas al desarrollo de sistemas estandarizados de monitorización electrónica de la captura total más compactos y flexibles") partía también de los mismos proyectos con el objetivo de generalizar el uso de sistemas de monitorización electrónica centrados exclusivamente en cuantificar la captura total en el parque de pesca y no en grabar la actividad de los pescadores en otras zonas del barco. Para ello se rediseñó el sistema iObserver –dispositivo que permite cuantificar automáticamente la captura total a bordo de buques comerciales- para minimizar su traba-



Los estudios científicos sirven para gestionar la pesca



Las campañas del IOE analizan datos al margen de la actividad comercial

jo, maximizando las prestaciones de funcionamiento y aumentando la viabilidad de la instalación generalizada a bordo así como su aceptación por parte de los armadores y tripulantes de la flota de arrastre.

El proyecto contó con la participación del IEO y de la Organización de Productores de Pesca del Puerto y la Ría de Marín (Opromar) que colaboró instalando y validando este sistema en varios de sus buques. Juan Carlos Martín Fragueiro, director gerente de la organización, asegura que el sistema “cuantifica la captura de manera automática, lo que ayuda a cumplir el Diario Electrónico, ofreciendo mayor cobertura y a menor coste de lo que suponen los observadores físicos. Sin embargo, no ha sido fácil implantarlo en los barcos ya que se ha tenido que adaptar el dispositivo a cada parque de pesca, algo que no ha sido siempre posible, y se han producido problemas de habitabilidad debido a la falta de espacio. También se han encontrado algunos problemas técnicos como el solapamiento

Los barcos de más de 10 metros de eslora están obligados a registrar sus capturas diarias

de especies y la excesiva velocidad de la cinta de triado”.

ACCIONES IMPRESCINDIBLES

A pesar de las dificultades, el sector es “consciente de la necesidad de mejorar el control de las pesquerías para garantizar su sostenibilidad a largo plazo y que se den unas condiciones más igualitarias para la actividad pesquera”, dice Villauriz.

Para el secretario general de Cepesca, Javier Garat, los datos son “imprescindibles para que los científicos realicen sus evaluaciones, presentando las mejores recomendaciones para que los gestores acierten en sus decisiones sin recurrir al principio de precaución”. A su juicio, es fundamental que los pescadores cuenten con institutos científicos que tengan los medios para realizar su labor con garantías y motivación.

Tanto en la legislación española, como en la europea y en la de las organizaciones regionales de pesca se regula la obligación de llevar observadores a bordo en un porcentaje determinado

de pesqueros. Su presencia es habitual en determinadas pesquerías, como las de los buques atuneros congeladores españoles en la que “todos los llevan. Muchos de ellos, además, tienen como complemento el observador electrónico”, afirma Garat.

Para el secretario general de Cepesca, las actividades de inspección y control también son imprescindibles para garantizar el cumplimiento de las normas y la buena gestión. Pero éstas deben ser “proporcionadas y no tratar a los pescadores como presuntos delincuentes, sentimiento que tienen hoy en día la mayoría de los pescadores de la Unión Europea”, dice. Según Garat, lo que no debe ocurrir es que “se intenten tapar los problemas de gestión con el incremento desproporcionado de las medidas de control, cosa que pasa en la actualidad”.

Juan Carlos Martín Fragueiro asegura que tanto armadores como tripulantes tienen una “percepción negativa” de la obligación de desembarque debido a la incertidumbre en su aplicación. Además, se “sienten vigilados”. Para mejorar esta percepción, el presiden-

El sector está dispuesto a colaborar pero pide que se les tenga más en cuenta

te de Opromar propone incentivar al sector con días adicionales de pesca o cuotas complementarias para que voluntariamente se adhieran a los sistemas de monitorización electrónica ya que, según opina, “una participación colaborativa puede contribuir a una mejor gestión pesquera”.

Por su parte, José Carlos Macías, técnico de la Cofradía de Sanlúcar, afirma que la recogida de datos científicos interesa a todos porque a mayor información, mejor será la gestión”. A su juicio, lo que el sector quiere es colaborar más con la ciencia, “que se nos consulte más y se nos haga partícipes en la investigación pesquera. No solo para buscar y facilitar los embarques sino también para compartir los datos”. Para Macías es necesaria la coordinación entre investigadores, proyectos y organismos porque a veces “se producen solapamientos en los embarques y se toman datos similares para distintos proyectos cuando, a lo mejor, con un solo observador bastaba para recoger los datos útiles para varias investigaciones”. ■

ANA DÍAZ



Mar



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

io ambiente

EL DÍA MUNDIAL DE LOS OCEANOS ANALIZA EL IMPACTO HUMANO Palabra clave: sostenibilidad

La abrupta aparición de la pandemia nos hizo poner el foco en la investigación. Si anteriormente el protagonismo fue para la ciencia, ahora que se divisa un horizonte sin tal amenaza la atención se dirige a cómo gestionar los recursos. Esto se refleja en frases como el Día Mundial de los Océanos: el año pasado se centró en la innovación y en aportación a nuestro sustento, a la limpieza de la atmósfera, a la biodiversidad y en consecuencias del impacto de nuestra acción? Y sobre todo: ¿lo cuidamos para asegurar esta provisión constante que necesitamos?

El mar precisa
nuevo porque el
extrae

Mar

Medios digital
nuevas opor

Medios digital
nuevas opor

Directora del ISM
"Vamos a fortalecer la
comunicación con el sector"

Mar

Tensión en el arrastre
del Mediterráneo

El reparto de sardina
no convence

Día Mundial de los Océanos
Vida y subsistencia

con el". En palabras de la sostenibilidad se presenta como el gran eje de la batalla para los años venideros. El Programa para el Medio Ambiente de la ONU ya lo apuntaba a principios de año con un informe de seguimiento titulado "Hacer las cosas con la naturaleza". En su subtítulo decía ser "Un plan científico para abordar la triple emergencia que afronta la biodiversidad y la contaminación ambiental". Entre la gestión de biodiversidad, cambio climático, bosques, energía, género, desarrollo sostenible, etc. hasta uno dedicado a los océanos y mares. En concreto para los océanos y mares se han acordado las medidas que se han acordado para fortalecer las actividades humanas que sustentan la vida en el mar y abarcan desde la pesca hasta el turismo y el transporte marítimo.

La ONU
afronta este
día tras labor
presentado
este año dos
informes sobre
el estado global
de los océanos

entre ellas, la sostenibilidad de los recursos marinos, la lucha contra la contaminación marina, etc. Una de las medidas clave es la creación de zonas de conservación marina que permitan la explotación sostenible de los recursos marinos y la protección de los ecosistemas marinos. Para ello, entre otras acciones, se han establecido programas de gestión de recursos que se centran en la conservación de los recursos marinos y la protección de los ecosistemas marinos. El programa de los Océanos de la ONU también incluye acciones para mejorar la gestión de los recursos marinos y la protección de los ecosistemas marinos. Las iniciativas en sus relaciones

CONSULTA LA REVISTA MAR

Solicita tu suscripción en papel enviando tu nombre y dirección a:
revista.mar.ism@seg-social o accede a la versión online en www.revistaMar.es
y en ISMarina publicaciones <http://ismarina.doopaper.net/>

También puedes seguirnos en redes sociales:



@ISMrevistaMar



RevistaMar.ISM

EN LÍNEA CON LAS DIRECTRICES COMUNITARIAS

Botiquines actualizados y eficaces



Los botiquines a bordo son un instrumento imprescindible para brindar una protección de la salud y una atención sanitaria a los trabajadores embarcados lo más equiparable posible a la prestada a los trabajadores en tierra.

En este sentido, velar porque estén actualizados y que su dotación esté optimizada es el objetivo del Real Decreto 1120/2021, de 21 de diciembre, que transpone a nuestro ordenamiento varias normas comunitarias. Con la nueva norma se sustituyen medicamentos poco eficaces y se actualiza el material sanitario inadecuado.

Establecer el trámite electrónico es una de las aportaciones de esta norma, en cierta forma heredada del escenario impuesto por la Covid-19, pero que también permite, desde que entre en vigor la norma dentro de tres meses, la revisión de botiquines de los buques de bandera española que navegan en el extranjero, un seguimiento que hasta ahora se realizaba en puertos autorizados por la OMS cada seis

El nuevo Real Decreto entrará en vigor en tres meses

meses, como marcaba el Reglamento Sanitario Internacional de 2005. Concretamente, para notificar la dotación y reposición de los fármacos componentes de la dotación preceptiva de los botiquines a bordo, se cumplimentará el apartado 1 del modelo de solicitud que se incluye el Real Decreto y será presentado en el formato electrónico a través del Registro electrónico de la Sede Electrónica de la Seguridad Social.

Otra de las novedades que ahora se incorpora es la posibilidad de que los médicos de sanidad marítima del ISM, en caso de que se den dificultades en el suministro debidamente acreditadas, puedan determinar la sustitución de fármacos o material sanitario reglamentario por cualquier otro que posea idénticas indicaciones, manteniendo en lo posible, en el caso de los fármacos, la vía de administración. En estos supuestos se anotará en los envases de las especialidades sustituyentes el principio activo y presentación de los que han sido reemplazados, y su sustitución será consignada por el médico en el documento de control del contenido del correspondiente botiquín.

Para mayor seguridad, todos los botiquines, tanto generales como auxiliares (obligatorios en cada una de sus balsas y botes salvavidas, así como en barcos que transportan mercancías peligrosas), deberán incluir el documento de control del contenido del botiquín -dotación de fármacos, cantidad y fecha de caducidad-, así como el Libro de administración de fármacos a bordo, donde deberán anotarse los consumos de medicamentos, la persona a quien se ha administrado, la fecha, fármaco, dosis y responsable de la prescripción.

NOVEDADES EN PESQUEROS

Con vistas a la próxima ratificación de España del Convenio 188 de la OIT sobre condiciones de trabajo en la pesca, la norma incorpora nuevos requisitos referidos al local (dependencia) para los cuidados médicos en los pesqueros. Así, para los buques pesqueros de nueva construcción o que hayan efectuado cambios significativos en los espacios de alojamiento

to a partir del día 3 de julio de 2020, de más de 500 toneladas de registro bruto (TRB) en los que viajen quince o más pescadores durante más de tres días o de 45 metros de eslora L o más, independientemente del

Actividad del buque	Tipo de botiquín		
	A	B	C
1. Buques de carga:			
1.1. Dedicados a viajes largos sin limitación de paraje	X		
1.2. Que naveguen a más de 150 millas náuticas de la costa y/o realicen travesías de más de 48 horas de navegación	X		
1.3. Que naveguen entre las 60 y 150 millas náuticas de la costa y/o realicen travesías entre 24 y 48 horas de navegación		X	
1.4. Que naveguen hasta las 60 millas náuticas del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico y/o realicen travesías de menos de 24 horas de navegación			X
2. Buques de pesca:			
2.1. De gran altura y altura sin limitación de paraje o faenen en caladeros de países extracomunitarios que no estén incluidos en el punto 2.3	X		
2.2. Que faenen a más de 150 millas náuticas de la costa y/o se encuentren a más de 48 horas de navegación del puerto más cercano	X		
2.3. Que faenen entre 60 y 150 millas náuticas del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico y/o permanezcan entre 24 y 48 horas fuera de dicho puerto o faenen en caladeros extracomunitarios a menos de 150 millas del puerto comunitario más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico y no permanezcan fuera de dicho puerto más de 48 horas		X	
2.4. Que faenen a una distancia inferior a las 60 millas náuticas desde el puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico y/o permanezcan menos de 24 horas alejados de puerto			X
3. Buques de recreo y Servicios de Puerto:			
3.1. Con tripulación contratada que realicen viajes en los que permanezcan alejados de la costa más de 150 millas náuticas	X		
3.2. Con tripulación contratada que realicen viajes en los que permanezcan alejados de la costa entre 60 y 150 millas náuticas y/o se encuentren entre 24 y 48 horas de navegación del puerto más cercano equipado de forma adecuada, desde el punto de vista médico		X	
3.3. Con tripulación contratada que realicen viajes hasta las 60 millas náuticas de distancia a la costa y/o se encuentren a menos de 24 horas de navegación del puerto más cercano equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico.			X
3.4. Remolcadores, lanchas, gabarras, etc., que salen a la mar en travesías de más de 48 horas y/o permanezcan alejados de la costa más de 150 millas	X		
3.5. Remolcadores, lanchas, gabarras, etc., que salen a la mar en travesías de menos de 48 horas y/o permanezcan alejados del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico entre 60 y 150 millas		X	
3.6. Remolcadores, lanchas, gabarras, etc. que realicen travesías fuera del ámbito portuario hasta las 60 millas del mismo			X
4. Embarcaciones salvavidas:			
4.1. Botes salvavidas			X
4.2. Balsas salvavidas	Dotación especificada en el anexo II		



número de tripulantes y de la duración del viaje, la nueva norma recoge que también deberán disponer de un local separado que permita dispensar cuidados médicos.

CAMBIOS EN LOS ANEXOS

Pero las novedades más llamativas que recoge el Real Decreto 1120/2021, de 21 de diciembre, se encuentran en los anexos. Así, por ejemplo, la dotación obligatoria de los botiquines C de buques hasta 10 millas náuticas de distancia a la costa se amplía hasta las 30 millas, reduciendo su contenido de fármacos y material en consonancia con las necesidades detectadas. Para los botiquines C de los buques que naveguen hasta las 60 millas se mantiene igual.

La dotación obligatoria de los botiquines C se amplía de las 10 a las 30 millas

Los botiquines A y B, a la vez que se adaptan a la situación epidemiológica, descartan medicamentos obsoletos y poco eficaces. De hecho, se actualiza el material sanitario innecesario o inadecuado y se incorporan nuevos elementos de apoyo a la consulta como glucómetros, test antigénicos frente al SARS-Cov- 2 y antihemorrágicos, entre otros. Se trata también de que la adquisición de la dotación general de los botiquines sea más fácil para el armador y el consignatario, garantizando la seguridad. Por poner otro ejemplo, en los botiquines auxiliares de los buques que transportan mercancías peligrosas, se sustituyen antídotos – caros, poco eficaces y de administración compleja- por oxigenoterapia, ya que la vía aérea está demostrado que es la principal vía de intoxicación en este tipo de barcos.

De hecho, las prescripciones sobre botiquines en nuestro país están un poco por encima de la reglamentación mínima establecida a nivel comunitario y se basa en la experiencia y conocimiento específico de la actividad que proporciona la consulta radio médica y los equipos de sanidad marítima de las direcciones provinciales del ISM.

La relevancia de las modificaciones adoptadas queda más que justificada puesto que los botiquines, el Centro Radio Medico, el responsable sanitario de la embarcación y la Guía sanitaria a bordo, son los pilares sobre los que se asienta la protección de la salud de los trabajadores y trabajadoras del mar mientras navegan, cubriendo no solo situaciones de emergencia sino también otras muchas que precisan la debida atención. ■

ANA MUNGUÍA

NO HUNDAS TU SALUD



MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



PRESUPUESTOS 2022: LAS PENSIONES,

El mayor gasto social de la historia

Las cuentas públicas destinarán el 59,8% del total a gasto social convirtiéndose en el mayor de la historia. La mayor parte de éste irá a pagar las pensiones -las mínimas y no contributivas subirán este año un 3%- . Esto coloca al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones como el de mayor dotación presupuestaria para este año 2022.



El presupuesto destinado a Pesca es de 72,8 millones de euros

El 1 de enero entraron en vigor los Presupuestos Generales del Estado para este año. Las cuentas se basan en una previsión de crecimiento de la economía del 7% y una corrección del déficit público al 5% del PIB. El Estado prevé ingresar 279.316 millones, un 10,8% más, de los que la gran mayoría, 232.352 millones, procederán de impuestos. A los que hay que sumar 27.633 millones de euros procedentes de los fondos europeos. Las cuentas del próximo año contarán

Seis de cada diez euros irán destinados a políticas sociales

con el mayor gasto social de la historia al destinar 240.375 millones de euros en políticas sociales, el 59,8% del total. Uniendo las ayudas desembolsadas por Bruselas, el gasto aumentaría hasta los 248.391 millones. Así, el porcentaje destinado a gastos sociales crece en más de siete puntos respecto a los Presupuestos del año anterior, que destinaban a esta partida un 52,6 % del total.

El límite de gasto no financiero aprobado para 2022 es de 196.142 millones de euros, ligeramente por encima

del de 2021. El reparto de este gasto coloca al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones como el de mayor dotación presupuestaria en 2022, cuando contará con 33.718 millones de euros.

PENSIONES: SUBEN UN 3%

Para el ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá, estos presupuestos permitirán abordar la modernización del sistema de pensiones, para garantizar la sostenibilidad del sistema y el poder adquisitivo de los pensionistas. Las pensiones suponen la mayor partida de gasto: 171.165 millones de euros, un 4,8% más que en 2021. En materia de políticas de Inclusión, en 2022 se producirá un reforzamiento del Ingreso Mínimo Vital como instrumento más adecuado para luchar contra la pobreza infantil con la puesta en marcha de un nuevo complemento de ayuda a la infancia. La prestación, que llega ya a 350.000 hogares en todo el territorio, está teniendo una especial incidencia en la infancia, ya que el 40% de los 800.000 beneficiarios que tiene son menores. Subirá un 3% en 2022, lo mismo que las pensiones mínimas y no contributivas.

Las Cortes Generales aprobaron en diciembre la primera parte de la reforma de pensiones, que recupera el IPC como referencia para revalorizar las prestaciones y que supone el fin del factor de sostenibilidad, que no ha llegado a entrar en vigor. Tras pasar en las últimas semanas por el Congreso y el Senado para su debate y aprobación, la norma será efectiva desde el 1 de enero de 2022. Con esta Ley, se modifica el texto refundido de la Ley General de la Seguridad

Seguridad Social, Transportes y Defensa tendrán los mayores presupuestos en 2022

Social y se recogen las principales recomendaciones del Pacto de Toledo de otoño de 2020, que también se integran en el componente 30 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Su contenido fue pactado con las organizaciones sindicales y empresariales más representativas en el acuerdo social tripartito firmado el 1 de julio de 2021.

La nueva norma fija que el 1 de enero de cada año se incrementarán las pensiones de acuerdo con la inflación media anual registrada en el ejercicio anterior. En 2022, la subida será del 2,5% para las pensiones contributivas. En el caso de que se produzca un año de IPC negativo, la cuantía de las pensiones quedará inalterada.

Por otra parte, Escrivá ha destacado el incremento presupuestario que se producirá para las políticas en materia migratoria en 2022. En concreto, la Secretaría de Estado de Migracio-



nes pasará de un presupuesto ejecutado estimado en 2021 de más de 540 millones a uno de 634 millones el próximo ejercicio, lo que supone un incremento del 17%.

PRESTACIONES SOCIALES DEL ISM

El ISM contará con un presupuesto de 2.108.541 miles de euros (ver cuadro de la página 51) que se distribuirán de la siguiente manera: el 94% irán destinados a los programas de Gestión de prestaciones económicas contributivas, Protección familiar y otras prestaciones, Gestión y control de los complementos por mínimos de pensiones y Gestión internacional de prestaciones. Casi un 2% del presupuesto irá al programa de asistencia sanitaria (Atención Primaria de Salud, Atención Especializada y Medicina Marítima). Un 1% a Acción Asistencial y Social, Acción Formativa y Gestión de Empleo de los Trabajadores

Un 2% del presupuesto del ISM irá destinado al programa de asistencia sanitaria

del Mar y gestión de Desempleo. El 3% restante se destinará al programa de Tesorería, Informática y Otros servicios funcionales comunes.

GESTIÓN PESQUERA SOSTENIBLE

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá disponer de un presupuesto un 5% mayor que el año anterior. A Pesca destinará 72,8 millones de euros (un 11,2% más). A esto hay que sumar los fondos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que supondrá la gestión de un total de 130,3 millones de euros (+57%). De ellos, 18,27 irán al programa para la protección de los recursos pesqueros y desarrollo sostenible; 46,65 millones de euros para el programa de reforma de las estructuras y los mercados pesqueros; 13,5 millones de euros para el apoyo a las organizaciones de productores, que permi-



Entre las prioridades del Gobierno está mejorar la conectividad marítima-ferroviaria

Instituto Social de la Marina: Ejercicio 2022

PROGRAMAS	OPERACIONES CORRIENTES	OPERACIONES DE CAPITAL	OPERACIONES NO FINANCIERAS	OPERACIONES FINANCIERAS	TOTAL GENERAL
Gestión de prestaciones económicas contributivas	1.823.610,00		1.823.610,00		1.823.610,00
Protección familiar y otras prestaciones	69.617,00		69.617,00		69.617,00
Gestión y control de los complementos por mínimos de pensiones	97.485,00		97.485,00		97.485,00
Gestión internacional de prestaciones	100,00		100,00		100,00
PRESTACIONES ECONOMIAS	1.990.812,00	0,00	1.990.812,00		1.990.812,00
Atención Primaria de Salud	1.650,00	10,00	1.660,00		1.660,00
Atención Especializada	1.205,00	10,00	1.215,00		1.215,00
Medicina Marítima	36.853,77	1.500,00	38.353,77		38.353,77
ASISTENCIA SANITARIA	39.708,77	1.520,00	41.228,77		41.228,77
Acción Asistencial y Social	852,00	40,20	892,20		892,20
Acción Formativa y Gestión de Empleo de los Trabajadores del Mar	11.000,00	1.200,00	12.200,00		12.200,00
Gestión de Desempleo de los Trabajadores del Mar	2.810,00	0,00	2.810,00		2.810,00
SERVICIOS SOCIALES	14.662,00	1.240,20	15.902,20		15.902,20
Gestión de cotización y recuadación	3.453,00	0,00	3.453,00		3.453,00
Dirección y Servicios Generales	48.994,20	7.700,00	56.694,20	450,39	57.144,59
TESORERIA, INFORMÁTICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES	52.447,20	7.700,00	60.147,20	450,39	60.597,59
TOTAL PRESUPUESTO	2.097.629,97	10.460,20	2.108.090,17	450,39	2.108.540,56

(Importe en miles de euros)

tirá fortalecer la cadena de valor en el sector pesquero, a través de los planes de producción y comercialización de estas organizaciones. También se reforzará la competitividad del sector acuícola a través del desarrollo tecnológico y la innovación.

En materia de pesca, se ha desarrollado el plan de impulso a la sostenibilidad, investigación, innovación y digitalización del sector, que cuenta con una dotación total de 94 millones de euros en el marco del PRTR.

CONECTIVIDAD FERROVIARIA

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), Raquel Sánchez, respecto al presupuesto destinado a su ministerio, ha hecho hincapié en que el ferrocarril juega un papel esencial y, por eso, lidera las inversiones con 6.924

El Gobierno apuesta por una pesca sostenible basada en el conocimiento científico

millones de euros, casi un 42% del presupuesto del MITMA (un 13,6% más que en 2021). Destacan las partidas destinadas al Corredor Mediterráneo (1.700 millones) y Atlántico (1.400 millones), que suponen una estrategia de país, así como los más de 1.500 millones destinados a la mejora de la red convencional, especialmente en Cercanías. En cuanto al modo marítimo, los presupuestos para el próximo año contemplan algo más de 1.000 millones de euros, destinados a la mejora de la conectividad ferroviaria, la sostenibilidad ambiental y energética, la digitalización e innovación. La responsable de MITMA ha mencionado en este apartado, la inversión en la mejora del sistema de salvamento marítimo y de lucha contra la contaminación. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

GOBIERNO, PATRONAL Y SINDICATOS PACTAN LA REFORMA LABORAL

Acuerdo a tres bandas

Acabar con la precariedad y la temporalidad en el mercado de trabajo español y, también, poner fin a la normativa en 2012. Estos han sido los objetivos de la reforma laboral aprobada en diciembre con el acuerdo de Gobierno, patronal y sindicatos. El contrato habitual será el indefinido.

La reforma del mercado de trabajo, que se aprobó en el Consejo de Ministros del pasado 28 de diciembre, tras el acuerdo alcanzado con los agentes sociales (las organizaciones empresariales CEOE y Cepyme y los sindicatos CCOO y UGT), trae importantes novedades. La vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, en la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros, explicó que la norma "pasa página a la precariedad

La reforma
laboral
pone fin a la
temporalidad
sin causa

laboral en España", rompe con los contratos basura y mejora la calidad en el trabajo, lo que repercutirá en la mejora de las pensiones públicas. Veamos algunos de los principales cambios. Para empezar las personas que se incorporen a un nuevo trabajo lo harán, de manera ordinaria, con contrato indefinido, ya sea fijo o fijo-discontinuo. Ésta última modalidad de contratación, el contrato fijo-discontinuo, será la utilizada para aquellos trabajadores pertenecientes a sectores estacionales y



Los representantes de Trabajo, Yolanda Díaz, y de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá

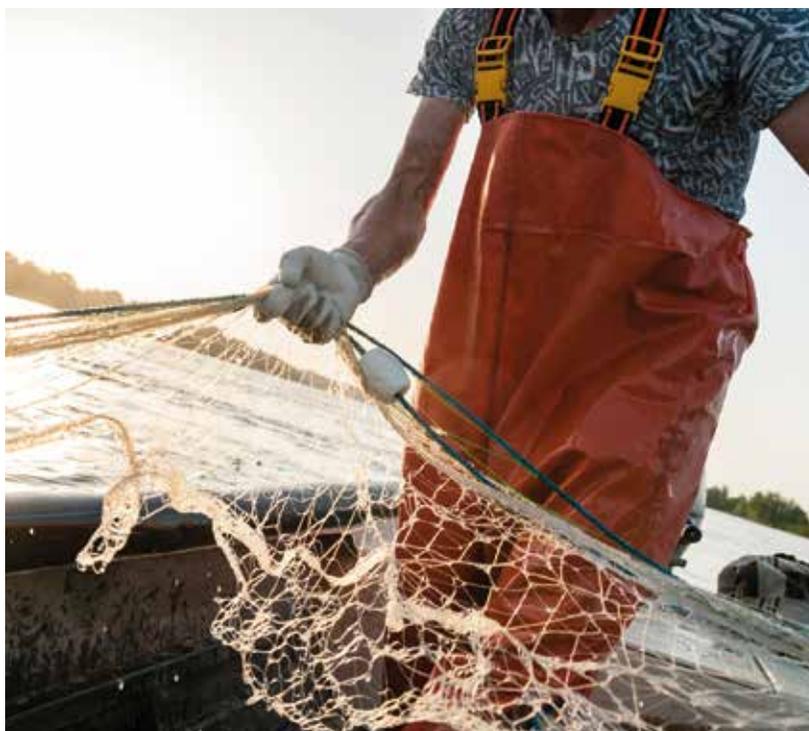
que generalmente recurrían al temporal. Desaparecen los contratos por obra y servicio y se reduce a 18 meses -en un periodo de 24 meses-, el plazo de encadenamiento de contratos para adquirir la condición de trabajador indefinido (frente a los 24 meses en un periodo de 30 meses anteriores).

Los salarios no podrán bajar de lo estipulado en el convenio del sector de actividad que se trate. La llamada “ultraactividad” vuelve a ser indefinida, de forma que cuando concluye la vigencia de un convenio colectivo, las condiciones establecidas en él seguirán en vigor después de que finalice su vigencia expresa.

Los jóvenes verán regulada su actividad laboral a través de dos nuevas modalidades de contrato, que sustituyen al de prácticas: el de formación en alternancia, mientras se están cursando estudios; y los contratos para la obtención de práctica profesional, destinados a quienes ya tienen un título y están aprendiendo la profesión.

ERTE PARA EVITAR DESPIDOS

El ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá, afirmó también en la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros, que esta reforma laboral pretende acabar con las disfuncionalidades en el mercado de trabajo. Si una empresa se ve obligada a realizar un ajuste en su plantilla en una futura crisis podrá utilizar el Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo, similar al Expediente de Regulación Temporal del Empleo (ERTE). De hacerlo, las compañías recibirán beneficios fis-



La reforma pretende acabar con los desajustes en el mercado de trabajo

cales y para la formación de su plantilla. A cambio, deberán mantener durante seis meses el empleo; mientras que los trabajadores acogidos a este mecanismo recibirán una prestación similar a la de desempleo (70 % de la base de cotización) sin que le consuma el paro generado hasta la fecha, como ha ocurrido con los ERTE durante la pandemia.

Las empresas que cometan infracciones se expondrán a mayores sanciones, ya que no solo se incrementan las cuantías de las mismas hasta los 10.000 euros en los casos más graves, sino que se aplicarán por cada trabajador.

La reforma entró en vigor el 29 de diciembre, tras su publicación en el Boletín Oficial del Estado. Las empresas dispondrán de tres meses para adaptar los contratos temporales vigentes a la nueva legislación y de seis en el caso de los contratos de obra y servicio. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

GRANDES TRAGEDIAS MARÍTIMAS

El “Temporal de la Candelera”

El 31 de enero de 1911 se originó, en la zona costera entre Roses y Alicante, un fuerte temporal de Levante que se mantuvo, intensamente, hasta el 2 de febrero. Se le conoce popularmente como “Temporal de la Candelera”. Los efectos de la tempestad fueron devastadores, incidiendo en muelles, barcas pesqueras de vela, buques mercantes y, sobretodo, dejando detrás de sí más de 150 fallecidos y un sinfín de viudas y huérfanos.



Todo comenzó un frío día de invierno con ligero viento favorable. La flota pesquera salió a faenar con sus barcas de vela sin percibir que el tiempo cambiaría súbitamente. Y esto, a pesar de que la gente de mar es gran observadora de la naturaleza y suele buscar señales que presagien cambios bruscos del estado de la mar, para eludir el peligro.

En esa época, el sistema de pesca más común era el arrastre a vela. Para ello, fundamentalmente se utilizaban dos barcas, tipo laúd, de 10-

El sistema de pesca más común era el arrastre a vela que obligaba a navegar por parejas y en paralelo

12 m de eslora, sin cubierta y con siete u ocho tripulantes para faenar en aguas más profundas, lejos de la costa. También era común estas barcas, pero de 6-8 m y cuatro o cinco tripulantes, que no se adentraban tanto y que en caso de súbita tormenta alcanzaban con relativa rapidez la costa. Este sistema de pesca obligaba a navegar por parejas, en paralelo, arrastrando cada una un cabo de la red, para posteriormente tras una maniobra, separarse utilizando el empuje de una para subir la red con las capturas en la otra.

Esta configuración favorecía que ambas barcas fuesen de un mismo propietario o de la misma familia (hijos, hermanos, tíos, sobrinos...) de modo que casi todos los tripulantes estaban emparentados. Por eso, cuando había pérdidas humanas, era un verdadero drama.

Los datos aportados por estaciones meteorológicas ubicadas en diferentes puntos de Europa permiten reproducir la evolución de la tormenta. La mañana del día 31 de enero amaneció parcialmente nublada, pero con una presión barométrica normal (en torno a 1020mb) y probablemente con unas condiciones de viento más favorables que los días anteriores.

A medida que fue avanzando el día, la borrasca disminuyó bruscamente la presión atmosférica en su centro, y se fue desplazando progresivamente en dirección al Golfo de Cádiz, provocando un aumento del nivel del mar en la costa de Levante. Paralelamente, el enfrentamiento entre el anticiclón y la borrasca, con aumentos de gradiente de presión (isobaras apretadas una frente a la otra en la costa levantina), provocó la aparición de viento fuerte de levante del mayor recorrido posible en el Mediterráneo.

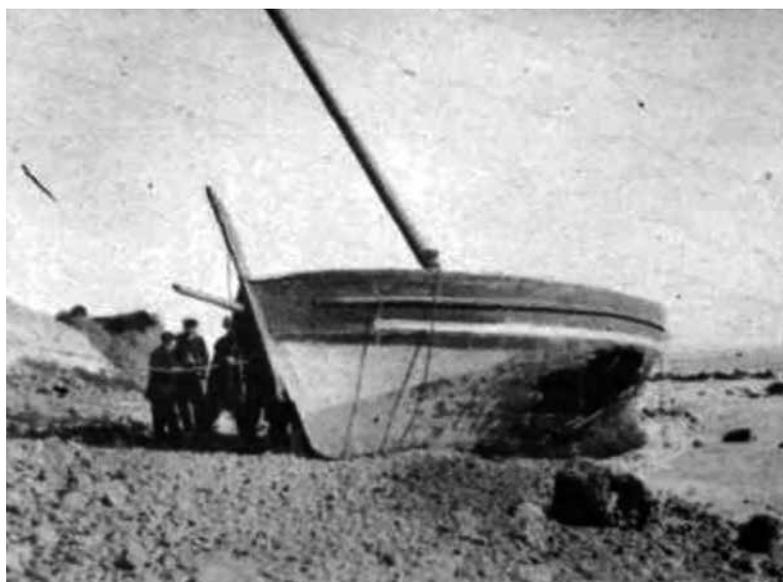
Las olas, por acción del viento fueron “cogiendo fuerza” y por tanto adquiriendo energía a lo largo de bastantes kilómetros hasta incidir perpendicularmente -la peor trayectoria posible- sobre las costas, originando un temporal de levante, posiblemente de intensidad 9 o 10 en la Escala de Beaufort-, olas excepcionalmente grandes (5-9 m), y una visibilidad reducida o prácticamente nula.

El testimonio de un viejo marinero de Peñíscola, superviviente del laúd «San-

A medida que fue avanzando el día, la borrasca disminuyó la presión atmosférica, se fue desplazando y provocando un aumento del nivel del mar

ta Catalina», publicado en el periódico «El Clamor» (Castellón 06/02/1911), da una idea del estado del mar:

“Serían sobre las 10 de la mañana del día 31 de enero último, cuando apareciera, rodeando nuestras embarcaciones, enormes trombas benignas y así como una finísima lluvia, sin que esto amenazara en un principio peligro alguno. Faltarían pocos minutos para dar las dos de la tarde, cuando la lluvia fue más copiosa, siendo acompañada con fuerte viento de Levante, que, aunque nos era favorable para la navegación, no pudimos dirigir nuestras barcas hacia punto alguno donde pudiéramos ponernos al abrigo del temporal, por impedirnoslo la lluvia que cada momento era más abundante. No nos cabía otro remedio que quedarnos en alta mar, y así lo hicimos, pero llegamos al anochecer y cuando serían sobre las siete de la tarde, el temporal, que ya era bastante duro, recrudeció de tal forma, tomó tales proporciones, que nos alarmó en gran manera. A las nueve se declaró el mar horroroso y temible, cambiando el viento benigno en huracanado. El temporal era de lo



más peligroso que conocíamos hasta la fecha, pues el mar, aún no había pasado media hora, tomaba el aspecto, de lo que la gente de mar llamamos de «llamp» jamás visto en estas costas. Desde ese momento nuestras embarcaciones quedaron a merced del oleaje y del viento, que las arrastraban de un punto a otro con furioso ímpetu como si fuesen barquitas de papel. Nuestros esfuerzos para dirigirnos a la costa y ponernos a salvo fueron completamente inútiles. Los marineros en aquellos tristes y apurados instantes, éramos unos lanzados de a bordo por las olas y otros sumergidos con sus barcas. Jamás hemos conocido un temporal semejante, que por lo visto ha sido general en toda la costa del Mediterráneo.”

Otro testimonio del superviviente, José Sentís Margalet, publicado en el periódico «La Vanguardia», el 01/02/1911, nos acerca aún más a la crudeza del temporal:

“A cosa de las diez de la mañana”, dice, “se inició el temporal de lluvia y viento, levantándose tan fuerte oleaje que las olas barrían la cubierta, teniendo que navegar a palo seco a causa de

“Nuestras embarcaciones quedaron a merced del oleaje y del viento, que las arrastraban de un punto a otro con furioso ímpetu como si fueran barquitas de papel”

las fuertes rachas que se sucedían. A las doce de la tarde estábamos frente a Caldetas - la actual Caldes d'Estrac -, pero no pudimos entrar en la rada a causa del fuerte oleaje, resolviendo dirigirnos a Barcelona. Toda la tarde y parte de la noche luchamos con el temporal, calados hasta los huesos y siendo juguete de las olas, que eran imponentes. Finalmente, a cosa de las diez de la noche una furiosa ola rompió la embarcación en pedazos, y me puse a nadar, suponiendo que los demás compañeros habían perecido, pues el que tenía más cerca, llamado Agustín, se me agarró a una pierna, hasta que por fin desapareció. Yo bebí bastante agua durante el tiempo que medió desde el naufragio hasta ganar la tierra”.

Los destrozos fueron graves y variados. Acabó con los muelles en el Grao de Castellón, con la escollera de Levante cuyas grúas fueron barridas por las olas; en Vinaròs, parte de la escollera fue derribada; en Valencia, la escollera fue arrancada de raíz, mientras que en la Barceloneta, el oleaje invadió las calles causando muchos destrozos, entre ellos, llevándose una



grúa (cabria) de gran potencia. También hay noticias sobre los destrozos de barcas de pesca atracadas en los muelles de Vinaròs, Burriana, Castellón y Barcelona.

Incluso buques mercantes sucumbieron ante el temporal. Cerca de Sagunto, naufragó el vapor “Abanto”, dejando un solo superviviente (José Mas Pomares) de entre sus 22 tripulantes, a la vez que el vapor “Somorrostro” y el vapor “Ganekogorda-Mendi” encallaban también en una playa de la zona. Por su parte, el vapor “Canganian” quedó hundido finalmente frente a Moncófar, mientras que la goleta “Teresa Puig” lo hizo en Vinaròs y la goleta “Marson” en el delta del Ebro, la cual, al irse a pique, ocasionó la muerte de tres personas.

Respecto a la flota pesquera destrozada, si bien no existe un estudio en detalle, entre las barcas que se hundieron y las que estaban amarradas y fueron destrozadas por la fuerza del temporal, se estima que el número total de embarcaciones perdidas ronda el medio centenar.

Según una exposición realizada en l’Atmella de Mar en 2011, el número de fallecidos por localidades es el siguiente: Caldes d’Estrac 8, Vilassar de Mar 9, Badalona 11, Barcelona 27, Tarragona 6, Cambrils 15, l’Atmella de Mar 5, Tortosa 3, Vinaròs 5, Peñíscola 27, y Sagunto 22. En total, 138 fallecidos, cifra que se antoja corta, ya que en un minucioso estudio publicado en el suplemento especial nº 1 de la revista “Peñíscola Ciudad en el Mar”, se identifican solo en la localidad 34 fallecidos.

Un estudio global y minucioso podría esclarecer estas cifras, teniendo en cuenta que las indemnizaciones a



Parte de la flota pesquera de Peñíscola

Como consecuencia de esta tragedia, las autoridades agilizaron la construcción de algunos puertos refugio en localidades de tradición pesquera

las familias de los fallecidos y damnificados llegaron a hacerse efectivas hasta tres años más tarde, y fueron publicadas en diferentes medios de prensa escrita.

Como consecuencia de esta gran tragedia, las autoridades se afanaron en agilizar la construcción de algunos puertos refugio en localidades de tradición pesquera, iniciándose así la construcción de puertos en l’Atmella de Mar (1920), Peñíscola (1922) y Cambrils (1933).

Otro cambio significativo que contribuyó a erradicar el alto precio en vidas humanas pagado al mar, fue la inclusión de motores en las barcas a vela. Esta mejora fue expandiéndose progresivamente desde Cataluña hacia Levante a mediados de 1925. Inicialmente eran motores pequeños que debían ser apoyados con las velas. A medida que aumentó su potencia, y vistas las capturas conseguidas, prácticamente todos los armadores motorizaron sus barcas, desapareciendo del horizonte las velas. ■

VICENTE OMS LLAUDIS

El arrastre europeo se une

La Comisión Europea ha anunciado para este semestre la creación de un Plan de Acción que restrinja el acceso a la pesca de fondo, al menos a un 10% de las áreas marinas protegidas. Otro recorte más que se suma a la reducción paulatina de días de esfuerzo pesquero para el arrastre en el Mediterráneo.

Este anuncio propició la solicitud por parte de la patronal pesquera europea, Europeche, de una reunión urgente con el comisario Virginijus Sinkevicius, auspiciada por el eurodiputado holandés Gerard van Balsfoort. Tras el encuentro, el presidente de Europeche, Javier Garat, anunció la creación de la EBFA, siglas en inglés de Alianza Europea de la Pesca de Fondo. Los pescadores europeos se unen para “defender, apoyar y mostrar la sostenibilidad, la realidad económica, social y cultural de este tipo de arte” con 8.000 buques y 22.000 trabajadores. El arrastre desembarca al año un millón de toneladas de productos

del mar que supone el 40 % de la facturación pesquera europea. Desde el sector se expuso al comisario su malestar por haber mostrado públicamente su apoyo a una campaña de las ONG que solicita la prohibición total de la pesca de arrastre. Mientras tanto en España, los más de 600 barcos que faenan en aguas mediterráneas quieren ser escuchados, y tenían previsto continuar con las movilizaciones iniciadas el pasado mes de diciembre. El aumento de contagios por Covid tras las Navidades les ha llevado a desconvocar la manifestación prevista para el viernes 28 de enero en Madrid, junto a un nuevo amarre de la flota.

En los últimos años, y más aún tras la aprobación del Plan Plurianual del Mediterráneo, los días de faena se han reducido a casi la mitad, lo que hace inasumible el negocio. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación prepara un sistema de ayudas para compensar la situación. Pero las preocupaciones de los pescadores del Mediterráneo no acaban ahí, a este “tsunami” se une la falta de un calendario de vedas, paradas a las que Europa obliga, lo que está propiciando que haya cofradías, como las de Torre Vieja o Santa Pola, que iniciaron las vedas biológicas el 1 de enero, mientras otros barcos siguen faenando. ■





Buena campaña de anchoa

La población actual de juveniles de anchoa en el golfo de Bizkaia se sitúa en 208.000 toneladas. La cifra garantiza el reclutamiento medio de la especie para la campaña pesquera de este año pese a que la biomasa ha bajado ligeramente respecto al valor medio de la serie histórica.

Desde el año 2003, el centro tecnológico AZTI analiza la población de juveniles de anchoa en el golfo de Bizkaia para prever cómo será su captura en la campaña pesquera de los próximos meses. Los datos obtenidos en la presente edición del estudio Juvena alcanzan las 208.000 toneladas que, si bien garantizan una relativa buena campaña, están por debajo de las 230.000 toneladas estimadas en el año 2020. “La previsión de la biomasa de este año es de abundancia media. Está ligeramente por debajo del promedio en la serie histórica y los resultados obtenidos prevén un nivel de reclutamiento medio para este año”, explica Guillermo Boyra, investigador de AZTI y responsable del estudio.

El viceconsejero de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria y

presidente del centro tecnológico, Bitor Oroz, ha señalado por su parte que los datos afianzan “la buena salud de la anchoa juvenil en nuestras costas que permite continuar con la pesquería de manera sostenible”.

Desde hace 19 años, AZTI desarrolla la campaña Juvena con el apoyo financiero del Gobierno vasco y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la participación del IEO. Sus investigaciones permiten extraer conclusiones para establecer los límites de la gestión de la anchoa del año siguiente. En esta ocasión, la campaña se realizó entre agosto y septiembre del 2021 en una extensión cercana de 37.500 millas cuadradas. Los científicos han observado un cambio en la distribución geográfica de la especie así como un menor tamaño de los peces. ■

Acuerdo España y Portugal

El 1 de enero entró en vigor el acuerdo entre España y Portugal que regulará la actividad pesquera en las aguas limítrofes de ambos países durante los próximos cinco años. Entre las principales medidas, regula el horario de desembarque de acuerdo a los horarios fijados en la legislación de cada país o la autorización para desembarcar en puertos españoles o portugueses, con independencia de donde vaya a realizarse posteriormente la primera venta.

Cámaras a bordo

La UE aún no ha decidido si la flota de bajura, los pesqueros de menos de 12 metros de eslora, debe declarar telemáticamente sus capturas y estar geolocalizadas. Ni si los infractores por incumplir la obligación de desembarque tienen que llevar cámara a bordo. Pese al rechazo de buena parte de los pescadores, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ofrece 600.000 euros a la flota para comprar esos equipos. 29 pesqueros gallegos, cántabros y valencianos han aceptado instalarlas.

Qué opinan los europeos

La Comisión Europea está recopilando información y opiniones sobre la política pesquera de la UE, nueva años después de la última reforma. Para saber qué piensan los ciudadanos, ha abierto una consulta pública en su web, un cuestionario telemático sobre cada capítulo de las normas. También quiere recoger impresiones sobre otros asuntos como la dimensión social, la adaptación al cambio climático o los océanos limpios.

Alianza Xunta y Anfac

Rosa Quintana, consejera de la Xunta de Galicia y Juan Manuel Vieites, presidente de la asociación nacional de fabricantes de conservas de pescados y mariscos (Anfac-Cecopesca) firmaron un acuerdo de colaboración para impulsar la competitividad del sector y fa-



BREVES

vorecer su crecimiento. Este convenio estará vigente hasta el 30 de diciembre de este año, según ha explicado Rosa Quintana, y cuenta con una aportación por parte de la Xunta de 149.000 euros, cofinanciada con el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), a la que se suman otra cantidad igual aportada por Anfacó-Cecopesca.

Adra lleva a la UE su pulpo

La forma del secado del pulpo de Adra (Almería) ha pasado de padres a hijos hasta conservarse en el tiempo de forma intacta. Una tradición que el Ayuntamiento de esta localidad quiere que sea reconocida como “Especialidad Tradicional Garantizada” por la UE. Para ello encargó en 2020 un estudio para crear una marca de calidad en torno a su pulpo seco, que, el verano pasado, elevó a la Junta de Andalucía, en el marco de la Estrategia de Desarrollo Local Participativo del Grupo de Acción Local del Sector Pesquero (GALP) del Poniente Almeriense, con el objetivo de continuar los trámites para conseguir este distintivo. Y ahora, la Junta de Andalucía, ha resuelto trasladar la documentación a Bruselas para su solicitud formal.

Transporte: nueva guía

La Cámara Marítima Internacional (ICS) lanza una nueva edición de la “Guía de Procedimientos en el Puente”, centrándose en los rápidos avances tecnológicos que se están produciendo en el sector del transporte marítimo. Además, proporciona a las tripulaciones los conocimientos necesarios para hacer frente a la transformación digital que se está produciendo en la flota mundial. Esta nueva edición ofrece una orientación clara sobre los enfoques de mejores prácticas de guardia que hacen un uso seguro y eficaz de la tecnología moderna y adoptan normas y recomendaciones acordadas por la Organización Marítima Internacional (OMI).



ANDALUCÍA

Redes más ecológicas

#Stopderiva y Red-Use, dos proyectos promovidos por los pescadores para la mejora de nuestros mares gracias a la localización de sistemas dañinos con el medio y también al reciclaje de las redes y artes pesqueras.

Este proyecto es una iniciativa nacida en Carboneras (Almería) que busca frenar la técnica de redes a la deriva. La Organización de Productores Pesqueros de Carboneras (Carbopesca) lidera esta campaña al detectar el uso de este sistema de pesca, prohibido en España, pero habitual en otros países mediterráneos como Marruecos. La técnica consiste en colocar una o varias redes flotando a la deriva que acaba capturando peces pero también el resto de fauna marina como delfines, aves y tortugas. “Stopderiva” dispone de una página web que incluye un mapa digital para localizar las zonas donde los propios pescadores han detectado este tipo de redes. Se incluyen vídeos e imágenes de denuncia de las embarcaciones que las llevan a cabo estas prácticas.

Además, gracias a la colaboración con el Instituto Alnitak, también se han podido rescatar de esas redes algunas especies protegidas, que han sido puestas en libertad tras ser recuperadas. En la misma línea Cepesca presenta los resultados de la primera fase del proyecto Red-Use centrado en analizar qué hacer con las redes y artes de pesca una vez finalizan su vida útil. El estudio demuestra que el uso de redes de nylon facilita el reciclaje posterior y que el polietileno de alta densidad genera más residuos y complica su revalorización. Desde Cepesca se promueve una unificación de criterios sobre el material de construcción de las redes, que facilitaría su gestión, tratamiento y reciclado. También se anima a establecer planes de reciclaje a los puertos españoles que aún no disponen de ellos. ■

Gestión a tres años

La Consellería do Mar ha publicado en el Diario Oficial de Galicia la orden que anuncia la aprobación de 156 planes de gestión de recursos específicos para los próximos tres años. Son los primeros planes de recursos específicos de vigencia trianual que se desarrollan en la región.

Del total de 156 planes, la inmensa mayoría de ellos (149) corresponderán a cofradías de pescadores o a entidades asociativas del sector y siete a empresas dedicadas a la transformación o comercialización de algas marinas. A Coruña es la provincia con más planes asignados (82), seguida de Pontevedra (56) y Lugo (15) a los que se suman tres planes de algas que tienen autorizada su recogida en el ámbito supraprovincial. Percebe y algas son las especies con más proyectos aprobados. Estos primeros planes de gestión tienen objetivos biológicos, ecológicos, económicos y sociales a tres años vista. Los objetivos socioeconómicos tienen que ver con la mejora de los ingresos y el mantenimiento o creación de puestos de trabajo así como con la incorporación de nuevos pro-

fesionales, lo que contribuirá a dinamizar la economía en la costa gallega. La previsión para este año es llegar a un máximo de 76 nuevos participantes en los planes de gestión a pie y la concesión de nuevas modalidades a 62 embarcaciones y 223 tripulantes, en el caso de planes desde la embarcación, lo que supondría la creación de 300 puestos de trabajo. En cuanto a los objetivos ecológicos destaca la participación del sector en la recogida de basura marina (el 69% de los planes incluyen este tipo de actividades), lo que demuestra el elevado grado de implicación de los profesionales del mar con la protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas. Los planes de gestión también incluyen actuaciones de limpieza de algas y elementos perjudiciales para el medio. ■



BREVES

Formación sobre seguridad

La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha diseñado un programa de formación que ofrece cursos de capacitación técnica a terceros países que requieren asistencia para implementar la normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El 26 de febrero, a las urnas

Las cofradías de pescadores de Cataluña acudirán a las urnas el próximo 26 de febrero, según ha anunciado la Generalitat de Cataluña en el boletín oficial de la CCAA a través de la orden por la cual se convocan elecciones para la provisión de los cargos en los órganos de gobierno de las cofradías de pescadores, de sus federaciones territoriales y de la Federación Nacional Catalana de Cofradías de Pescadores.

Enseñar el arte de la pesca

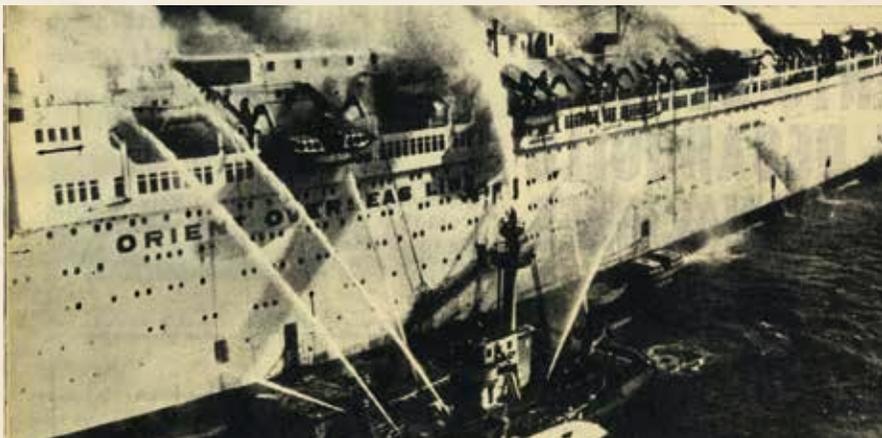
Promover el consumo de pescado entre los más jóvenes, dar a conocer la singularidad de la pesca en la costa cartagenera o sensibilizar el valor patrimonial de los espacios pesqueros como es el de la almadraba de La Azohía son algunos de los objetivos que recogen los tres proyectos concedidos al Ayuntamiento de Cartagena en la convocatoria 2021 de las ayudas públicas al amparo de la Estrategia de Desarrollo Local Participativo GALPEMUR.

Mares de altura y gran altura

El proyecto "Mares de altura y gran altura: un centro documental y testimonial de referencia para la historia de la gente del mar" es el primer archivo documental de este tipo de pesca. El proyecto, desarrollado por la Organización de Productores de Buques Congeladores de Merlúcidos, Cefalópodos y Especies Varias (OPPC-3), ha contado con el apoyo de la Xunta de Galicia y el Fondo Europeo Marítimo Pesquero, a través de los Grupos de Acción Local en el Sector Pesquero (GALP). Se puede consultar en: <https://maadoc.com>

Hace 50 años...

“El Queen Elizabeth”, hundido



El “Queen Elizabeth I”, rebautizado como “Seawise University”, se ha hundido por el costado de estribor, durante la mañana del 10 de enero, en el puerto de Hong-Kong. Un incendio ha marcado el fin de la leyenda marítima del que fue poderoso trasatlántico.

En una carrera que se prolongó a lo largo de más de tres décadas, el buque, de 83.000 toneladas, el mayor barco de pasajeros construido hasta la fecha, prestó servicio como transporte de tropas en tiempo de guerra, luego como trasatlántico de lujo, y últimamente como atracción turística. En la actualidad estaba siendo reparado en Hong-Kong para seguir viviendo como universidad flotante.

SU HISTORIA

El “Queen Elizabeth I” fue botado en 1938, durante la segunda guerra mundial, haciendo su viaje inaugural en secreto, dos años más tardes, a través del Atlántico Norte para

llevar soldados norteamericanos a los campos de batalla de Europa.

En aquella ocasión, el “Queen Elizabeth I” navegó sin escolta, confiando en los 186.000 caballos de sus máquinas para escapar de los torpedos; huyendo de los submarinos alemanes a una velocidad de 30 nudos (50 km por hora).

En total, el trasatlántico transportó unos 800.000 soldados, llevando en cada viaje 15.000 en camarotes calculados para transportar un total de 2.000 pasajeros en tiempo de paz.

Después de la guerra hizo su primer viaje comercial en 1946, como buque insignia de la compañía naviera Cunard. Durante las décadas siguientes transportó cerca de un millón y medio de pasajeros y recorrió tres millones y medio de millas, en más de 900 travesías del Atlántico.

SU VENTA

En 1968, el trasatlántico siguió los pasos de su hermano mayor, el

“Queen Mary”, y fue vendido a los norteamericanos como un puñado de nostalgias marineras, pensándose en convertirlo en hotel flotante y centro de convenciones. Pero al final este proyecto fracasó, y la Cunard lo vendió a una empresa de Florida para convertirlo en atracción turística. Construido a un costo de 30 millones de dólares en 1938, se vendió en tres millones y medio.

El pasado año, sus nuevos propietarios se declararon en quiebra. El que fue orgulloso trasatlántico, ahora un casco oxidado y maltrecho, anclado en Porte Everglades (Florida) fue considerado como un peligro de incendio y parecía listo para el desguace.

Fue entonces cuando el magnate naviero Formosa, C.Y Tung, compró el “Queen Elizabeth I” a los acreedores de la propietaria para utilizarlo como universidad flotante y se lo llevó a Hong-Kong para que fuera reparado y acondicionado.

En su camino hacia Hong-Kong, el trasatlántico ya bautizado como “Seawise University” sufrió una avería cerca de Haití y quedó a la deriva teniendo que ser remolcado hasta Curaçao y por fin llegó a Hong Kong el pasado mes de julio. El naviero chino, que al parecer compró el barco por motivos sentimentales había gastado alrededor de un millón de dólares en la preparación para su viaje, y casi otros seis en su atención desde el mes de julio.

FINAL FELIZ PARA LOS TRIPULANTES

El drama del “Ondarroa”

Durante el pasado mes de diciembre, la guerra indo pakistaní acaparó la actualidad mundial en todos los periódicos. Un interés informativo que, por meras repercusiones políticas futuras, interesó a todos los países que no estaban afectados por él. Este concretamente podía haber sido el caso de España si no hubiese mediado el interés humano. Un interés que vivió plenamente todo el país ante unas simples líneas de las agencias de prensa que decían: “el mercante español “Ondarroa”, hundido por la aviación india cuando navegaba por las aguas del río Passur, en

Pakistan, el pasado de diciembre. A la anterior noticia le acompañó el confucionismo de la guerra, y hasta muchos días después no se pudo saber que la totalidad de los tripulantes del barco habían logrado llegar sanos y salvos a Calcuta. En ese momento, respiraron sus familiares, y pareció sentirse a través de todos los medios de comunicación del país un suspiro de alivio. Desde allí, ya era fácil, y cuestión de días, la repatriación de los treinta y seis compatriotas que, en su duro trabajo fuera de España, se vieron sorprendidos por un conflicto en el que no tenían arte ni parte, y seguramente no esperaban. (...)



No solo fueron los del “Ondarroa”. Los veinticuatro marineros españoles embarcados en el buque “Interscout” también resultaron afectados por el conflicto indo-pakistaní. El barco embarrancó en aguas de Pakistán Oriental y, una vez a salvo, fueron repatriados por las autoridades consulares españolas. En el aeropuerto de Barajas le esperaban familiares y amigos, y se registraron naturales escenas de alegría y emoción.

Servicios de lectura

La formación integral de todo hombre exige su formación cultural, y uno de los medios a través de los cuales adquirir la misma (tal vez la principal) es la lectura, que nos permite conocer nuevas ideas y la confrontación.

Por ello, el ISM consciente de la importancia de la formación cultural del hombre del mar y conector al máximo de las especiales características de su forma de vida, dedica una especial atención a las posibilidades de lectura de marinos y pescadores, hombre que por las típicas condiciones de su trabajo encuentran en este medio uno de los más idóneos para su formación.

En la Comisión Permanente de 22 de diciembre se adoptó el acuerdo de destinar cinco millones de pesetas para el montaje de servicios de lectura, con dotación de bibliotecas en las casa del mar y circulantes para el uso y disfrute de las tripulaciones de los buques de larga permanencia lejos de nuestras costas. Esta medida será, sin duda, del agrado de pescadores y marinos, ya que les supondrá tanto un esparcimiento en sus momentos de reposo como una auténtica posibilidad de promoción cultural.

EL ISM ABONARÁ GASTOS

La Comisión Permanente acordó también que sean abonados los gastos por internamiento de enfermos mentales, tanto los que se produzcan en el futuro –y de acuerdo con lo contenido en la resolución de presidencia- como los habidos durante 1971.

UN DESGASTE INEVITABLE PERO NO INCONTROLABLE

Artrosis: prevención y tratamiento

La artrosis es una enfermedad crónica que se caracteriza por el progresivo desgaste del cartílago articular, superficie brillante que recubre los huesos donde se unen entre sí (articulación) y permite que deslicen suavemente entre sí. Esta enfermedad afecta principalmente a rodillas, caderas, manos y espalda (columna cervical y lumbar), siendo la enfermedad articular más frecuente en nuestro país; se sabe que afecta a cerca de siete millones de españoles.



El deterioro del cartílago hace que los huesos rocen con el movimiento y aparecen síntomas como chasquidos, inflamación, dolor y rigidez, que mejoran con el reposo y empeoran con el movimiento. También son indicativas la hinchazón o la sensibilidad al tacto en una articulación. En casos severos la artrosis puede llegar a ser muy limitante y afectar la calidad de vida del paciente de forma significativa impidiendo la capacidad para deambular de forma independiente.

Se desconocen las causas que producen la artrosis, pero se sabe

que el exceso de peso, el envejecimiento, la genética, los traumatismos y las lesiones previas favorecen su aparición.

El diagnóstico de artrosis es sencillo y se realiza en la consulta médica apoyado por alguna prueba de imagen; normalmente radiografías, aunque en ocasiones se precisa una resonancia magnética para descartar otras lesiones asociadas.

No se debe confundir la artrosis con la artritis, que es una enfermedad degenerativa autoinmune y que provoca una inflamación más severa que la artrosis y afecta además de las articula-

ciones a otros órganos internos. El tratamiento está enfocado a tres objetivos, acorde a la gravedad de los síntomas.

El primer nivel incluye medidas higiénico-posturales, la aplicación de frío local, la toma de fármacos tales como analgésicos, anti-inflamatorios tópicos y orales, glucosamina o condroitín sulfato, que además de aliviar el dolor actúan en el cartílago articular y así evitan la progresión de la enfermedad, el uso de un bastón y el tratamiento con fisioterapia. También es recomendable realizar ejercicio de bajo impacto de forma regular.

En el segundo escalón está el

tratamiento con infiltraciones o inyección de una sustancia dentro de una articulación utilizando un ecógrafo. Pueden efectuarse infiltraciones con corticoides diluido en anestésico, para controlar el dolor agudo intenso, con ácido hialurónico para mejorar la lubricación articular en casos de rigidez asociado con dolor leve - moderado o con sustancias regenerativas: células madre o PRP. En último lugar, cuando hayan fracasado los tratamientos previos, se debe iniciar un tratamiento quirúrgico. En estos casos el tratamiento más efectivo consiste en un reemplazo de la articulación desgastada por una prótesis total de rodilla o de cadera.

RECOMENDACIONES

La artrosis no se cura, pero sí se pueden aliviar los síntomas e impedir que avance siguiendo el tratamiento adecuado y poniendo en práctica medidas higiénico-dietéticas, especialmente manteniendo un peso corporal correcto.

Uso del calor y frío. La aplicación de calor en las zonas afectadas (manta eléctrica, bolsas de agua caliente) alivia el dolor y relaja la musculatura. En ocasiones, el frío local usando bolsas de hielo o baños fríos puede mejorar un intenso brote inflamatorio.

Realizar ejercicios moderados practicados con regularidad, tales como montar en bicicleta, caminar o nadar, lo cual contribuirá a aumentar la fuerza de los músculos y proteger sus articulaciones. Existen también ejerci-



cios específicos para cada articulación afectada; solicítelos a su médico o reumatólogo, y hágalos diariamente. Deben evitarse los deportes de contacto, de sobrecarga o de mucho impacto para las articulaciones.

Cuando tenga dolor guarde reposo durante 2 o 3 días para facilitar la desinflamación de la zona afectada. No es contradictorio con el punto anterior, la artrosis es una enfermedad que cursa con periodos intermitentes de dolor, y durante las fases con mayor dolor el reposo relativo es beneficioso. También es bueno intercalar pequeños periodos de reposo durante las actividades de la vida diaria.

Trate de evitar las posturas forzadas o perjudiciales (estar de rodillas, ponerse en cuclillas) e intente no permanecer en la misma posición durante mucho tiempo. En este sentido, el uso particular y repetitivo de las articulaciones en ciertos trabajos y profesiones (como por ejemplo los pescad-

res, mariscadores, etc) pueden favorecer la aparición de artrosis. No sobrecargue sus articulaciones; evite coger pesos excesivos o caminar cargado o por terrenos irregulares. Es conveniente que use un carro para hacer la compra, utilice bastones si fuera necesario y que coja el ascensor en lugar de subir o bajar escaleras. Incluir hábitos posturales que retardarán la aparición de la enfermedad, tales como dormir en cama dura, utilizar sillas de respaldo alto y recto para sentarse y evitar también los sillones bajos y hundidos.

Utilice un calzado adecuado, cómodo, de suela gruesa, plano o con tacón bajo e, incluso, si es preciso, use plantillas.

Adopte una actitud positiva. La artrosis, a pesar de todo, permite mantener una vida personal y familiar completa, con muy escasas limitaciones. ■

PURIFICACIÓN VEGA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

Mujeres protagonistas



Este año, las mujeres del sector marítimo pesquero protagonizan el calendario que anualmente edita el ISM. Trabajadoras de Salvamento Marítimo, mariscadoras, una patrona y una trabajadora de pesquero, inspectoras de buque, una buzo profesional y un grupo de rederas, una práctica portuaria y la capitana de uno de los buques hospital de Instituto copan, de enero a diciembre, las páginas de este calendario disponible de forma gratuita en las oficinas del ISM. ■

Impulso a la modernización

El Consejo de Ministros ha dado luz verde a las subvenciones 2022-2023 destinadas a agrupaciones de entidades que realicen proyectos en materia de crecimiento azul en el sector pesquero y de la acuicultura, con un presupuesto de un millón de euros para cada uno

de los dos ejercicios. Con ellas, se financiarán proyectos que conlleven la modernización, actualización y mejora sostenible de éstos sectores, incluyendo toda la cadena de transformación y comercialización de sus productos, su competitividad y productividad. ■

Cita con la náutica de recreo

La Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen) reactiva este año su Congreso Náutico. En esta novena edición, el sector se dará cita en Valencia, durante los días 24 y 25 de marzo, bajo el lema "ReACTIVADOS".

En el ámbito internacional, la Organización de Naciones Unidas ha

puesto fecha también a la Conferencia sobre los Océanos. La cita tendrá lugar en Lisboa, entre el 27 de junio y el 1 de julio, y estará organizada conjuntamente por los Gobiernos de Kenia y Portugal.

"Salvemos nuestros océanos, protejamos nuestro futuro" es el lema elegido para esta edición. ■

Premios Alimentos de España 2021

Ya está publicada la convocatoria del Premio "Alimentos de España 2021", en el que podrán participar empresas alimentarias con sede principal en el todo el territorio nacional.

El plazo de presentación de las solicitudes finalizará contados tres meses desde el día 31 de diciembre del pasado año.

Las modalidades en las que se distribuyen los galardones son: Premio "Alimentos de España a la Industria Alimentaria" y Accésit "Alimentos de España a la Iniciativa Emprendedora"; Premio "Alimentos de España a la Producción Ecológica"; Premio "Alimentos de España a la Internacionalización Alimentaria"; Premio "Alimentos de España a la Producción de la Pesca y de la Acuicultura"; Premio "Alimentos de España a la Comunicación"; Premio "Alimentos de España a la Restauración"; y Premio "Extraordinario Alimentos de España".

Las solicitudes se podrán presentar, a través del registro electrónico del MAPA: (<https://sede.mapa.gob.es/portal/site/seMAPA>) en el cual existe un modelo normalizado de solicitud al que se puede acceder a través de Internet. ■

LA TRANQUILIDAD DE VIAJAR EN SU PROPIO YATE

CRUCEROS BOUTIQUE DE HASTA 72 PASAJEROS EN :
GRECIA Y TURQUÍA · SEYCHELLES · ADRIÁTICO · CABO VERDE · OESTE DE ÁFRICA
(SENEGAL Y GAMBIA) · CARIBE (BARBADOS Y MARTINICA) · COSTA RICA Y PANAMÁ ·
MAR ROJO (EGIPTO, ISRAEL Y JORDANIA) · MALTA E ISLAS EOLIAS ·
POLINESIA FRANCESA

www.varietycruisesspain.com



Grupos burbuja y estrictos
protocolos de higiene y
seguridad a bordo



Política de reserva flexible
(reserve ahora, pague
después)



Cancelación gratuita y
reembolsable



ISM EN TU BOLSILLO

Siempre a tu lado

¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



DESCARGAR la aplicación disponible en Google Play y en App Store.



IDENTIFICARTE



MIS DOCUMENTOS



SERVICIOS



REGISTRO



BUZÓN DE CONSULTAS



AVISOS

Descárgate la app



*En cualquier momento,
desde cualquier lugar...*

FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE