

Mar

Nº 621
MARZO 2022

Pesca en Almería

**Un sector
con estilo
propio**

Víctor Jiménez (OMI)

**“Queremos
hablar de la
gente del mar”**

ESPECIAL 8M

Mujeres al timón

ESCOLA PORT

FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR

932 21 03 80 | escolaport.com | Barcelona

SERVICIOS DE SEGURIDAD SOCIAL DEL ISM EN LA SEDE ELECTRÓNICA

PRESTACIONES DE MUERTE Y SUPERVIVENCIA EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR

NUEVOS FOLLETOS INFORMATIVOS DEL ISM

MÁS INFORMACIÓN:
PÁGINA WEB | SEDE ELECTRÓNICA

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

A los familiares de las víctimas y desaparecidos del “Villa de Pitánxo”

En estos tristes momentos quiero mostraros mi pesar y el de todos los trabajadores del Instituto Social de la Marina por la terrible pérdida que ha supuesto para vosotros y para toda la gente del mar el hundimiento del “Villa de Pitánxo”.

Desde que tuvimos noticias del accidente, hemos estado en permanente contacto con las autoridades para saber cómo se desarrollaban las labores de búsqueda y rescate de la tripulación, así como aquellas relativas a la repatriación de los supervivientes y fallecidos y espero poder daros mis condolencias personalmente.

Desgracias como estas nos llenan de pesar y nos recuerdan la dureza y las terribles condiciones a las que tienen que hacer frente los que trabajan en el mar. También, nos obligan a mostrar respeto y admiración por todas aquellas personas que arriesgan cada día su vida para traer a nuestras lonjas, nuestros mercados y nuestras mesas un alimento que nunca falta, ni ha faltado, incluso en los peores momentos de la pandemia. Y, por supuesto, nos animan e impulsan a seguir trabajando para que la gente del mar y sus familias tengan la protección social más completa, la formación más actualizada y la mejor asistencia médica posibles.

La pesca marítima es una de las actividades económicas con mayor siniestralidad en España y en todo el mundo. La seguridad laboral de los trabajadores del mar depende de distintos factores y todos debemos esforzarnos por incrementarla y minimizar los riesgos que conlleva el trabajar en el mar, tratando de evitar en la medida de lo posible las circunstancias que favorecen que los accidentes ocurran. Es nuestra obligación y nuestro compromiso.

En este sentido, quiero aseguraros que el Instituto Social de la Marina está para acompañaros, tenderos la mano y ayudaros en estas penosas circunstancias. He dado instrucciones para que



en las direcciones provinciales y locales del organismo se os atienda con absoluta prioridad, sin necesidad de cita previa, en la gestión de las prestaciones en las que tenemos competencia y lo haremos con todo nuestro cariño y ayuda. Por último, no quiero dejar de animar a los supervivientes y mostrarles mi solidaridad y el de toda la entidad en estos momentos de enorme tristeza para ellos por la pérdida de sus compañeros y por las penalidades sufridas. Aprovecho estas páginas para reiteraros mi total apoyo, condolencias y ánimo para todos. Un sincero abrazo. ■

ELENA MARTÍNEZ CARQUÉS
DIRECTORA DEL ISM

La nostalgia de la mujer anfibio

Autor: Cristina Sánchez Andrade

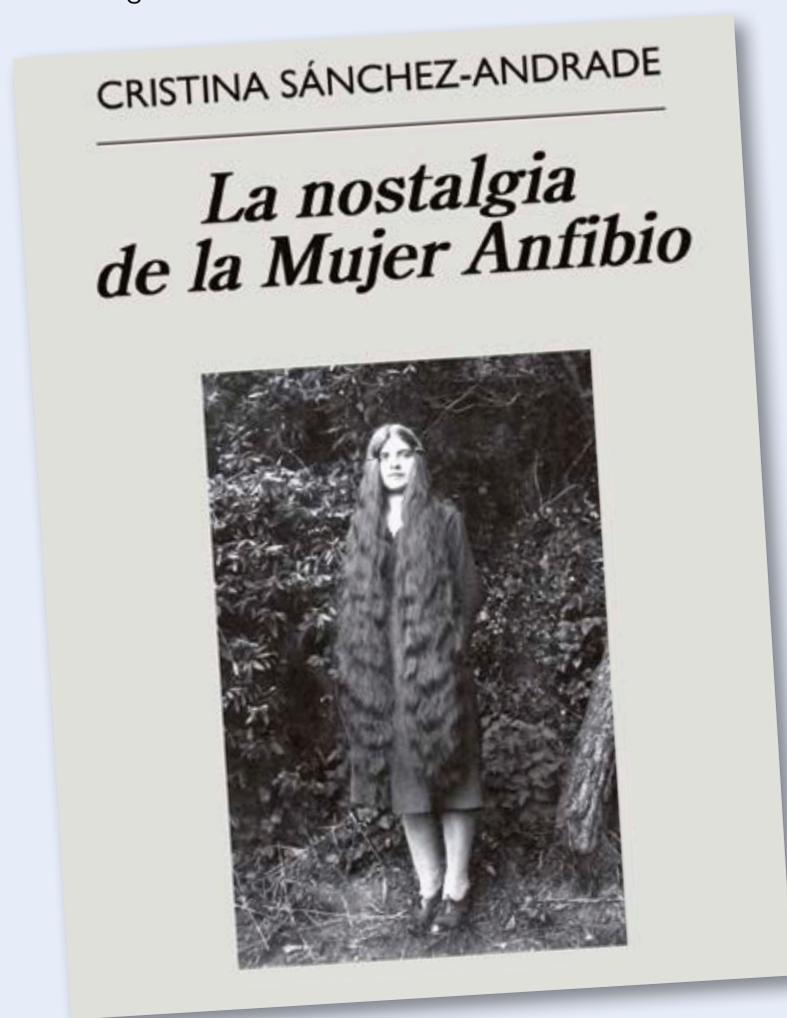
Edita: Anagrama

La anciana Lucha está a punto de morir asesinada por su marido ante la mirada atónita de su nieta. El origen del rencor acumulado durante décadas se remonta a la madrugada del 2 de enero de 1921. La joven Lucha vivió el naufragio del vapor Santa Isabel en la bocana de la ría de Arousa, frente a la isla de Sálvora. Mientras los hombres celebraban la llegada del año nuevo, las mujeres se enfrentaban solas al rescate de los naufragos lanzándose al mar con

Tres mujeres
marcadas
por un
naufragio en
un escenario
tremendista y
surreal

sus dornas. Fueron consideradas heroínas, pero también se escucharon rumores acerca de comportamientos no tan épicos, en los que convivían la codicia y el pillaje. Aquella noche Lucha acudió a la playa vestida de novia: arrastraba su larga cabellera, y dejó que la confusión la condujese frente un naufrago desnudo pero tocado con un sombrero de copa. ¿Quién era? ¿Un músico inglés o la encarnación del diablo? ¿Por qué Lucha acabó desnuda como él? Lo que sucedió aquel día marcará su vida, la de su hija y también la de su nieta.

La combinación de un hecho histórico de enorme repercusión en su día, con la ficción permite a Cristina Sánchez-Andrade hacer un singular recorrido por tres generaciones de mujeres de una pequeña comunidad pesquera llena de personajes memorables (como el enigmático hippie Stardust, o la mojegata Jesusa). Una vez más, la autora mezcla con pericia el realismo más crudo con el delirio surreal, convocando certeros aromas del tremendismo de Cela, el realismo mágico de Cunqueiro y el esperpento de Valle-Inclán. El resultado es una novela fascinante: una reflexión sobre la memoria en la que intervienen secretos y celos, la culpa colectiva y el deseo femenino; un desafío al lector, escrito con una destreza técnica y una prosa excepcional, capaz de crear un juego hipnótico que no concluye hasta la última página. ■





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-isa-bel.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

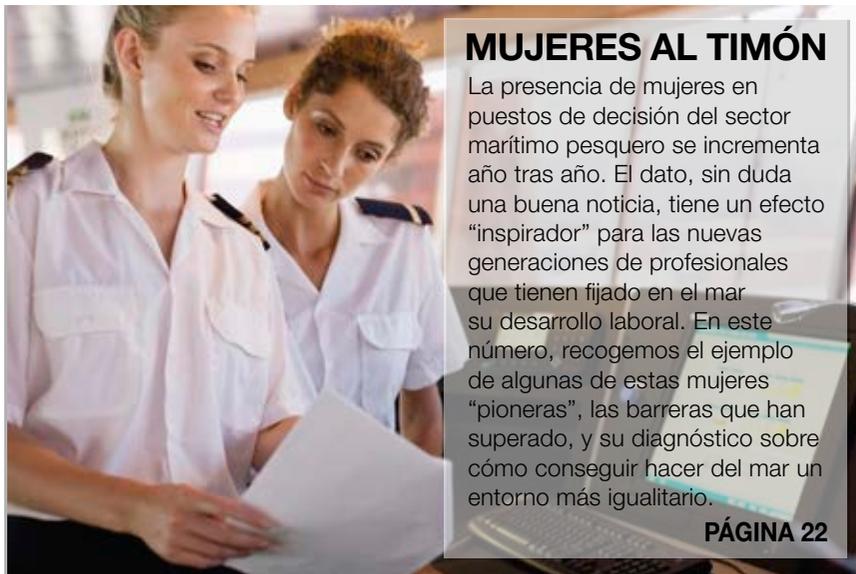
Depósito Legal: M.16516/1963

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



MUJERES AL TIMÓN

La presencia de mujeres en puestos de decisión del sector marítimo pesquero se incrementa año tras año. El dato, sin duda una buena noticia, tiene un efecto “inspirador” para las nuevas generaciones de profesionales que tienen fijado en el mar su desarrollo laboral. En este número, recogemos el ejemplo de algunas de estas mujeres “pioneras”, las barreras que han superado, y su diagnóstico sobre cómo conseguir hacer del mar un entorno más igualitario.

PÁGINA 22

MARINA MERCANTE



Entrevista a Víctor Jiménez. El primer español en presidir la OMI quiere que durante su mandato se hable de la gente de mar, la cooperación internacional y el transporte marítimo sostenible.

PÁGINA 6

CONSUMO



Beneficios de la dieta atlántica. La ingesta de productos del mar es esencial en el mantenimiento de una dieta saludable y de calidad. Identificamos sus beneficios.

PÁGINA 44

12 Balance Puertos 2021. La mercancía general supera los datos pre- pandemia y el tráfico de contenedores alcanza un récord histórico.

18 Encuentro con el Clúster. El ministro de Asuntos Exteriores pone en valor la aportación española a la economía azul europea.

28 Tribuna. María Caldeiro, gerente de Fundamar, reclama una política preventiva de riesgos laborales desglosada por género.

30 Planes presidencia francesa. El sector pesquero español confía

en que el país vecino dé impulso a asuntos que llevan tiempo enquistados.

34 Pesquería de patudo. Desde el 7 de febrero hasta el 14 de junio, la flota canaria puede capturar este túnido esencial para su actividad.

48 Radiografía pesca en Almería. Análisis del sector en la provincia andaluza y de las peculiaridades de su pesca.

50 Un 0,9% más. Suben las bases de cotización del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar para el año 2022.



VÍCTOR JIMÉNEZ, PRESIDENTE DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

“La crisis sanitaria ha confirmado el papel relevante de España”

Reflejo de la importancia que tiene nuestro país en la Organización Marítima Internacional (OMI) es la elección del primer español para presidirla los dos próximos años (2022-2023). El algecireño Víctor Jiménez, consejero de Transportes de la Embajada de España en Londres y representante permanente alerno ante la OMI desde 2016, espera, durante su mandato, que se hable de la gente de mar, de la cooperación internacional, de un transporte marítimo sostenible, de descarbonización y cambio climático y la lucha contra la contaminación de los buques.



¿Su nombramiento se puede entender como un reflejo de la importancia de nuestro país en el transporte marítimo internacional?

Desde que en 1962 se produjera nuestro ingreso en la OMI, España ha venido contribuyendo con los propósitos encomendados a la Organización a lo largo de su historia. El actual escenario de crisis sanitaria ha confirmado el papel relevante desempeñado por España como miembro del Consejo de la OMI. Hemos intensificado nuestras relaciones multilaterales y hemos dado muestras de cómo se puede contribuir a la gobernanza marítima mundial desde el Consejo de la OMI en circunstancias excepcionales como las actuales. Gracias a este esfuerzo el pasado mes de diciembre la Asamblea de la OMI volvió a elegir a España como miembro del Consejo, dentro de la categoría donde se agrupan los diez estados miembros con más intereses en el comercio marítimo mundial. Dicha elección y mi posterior nombramiento refrendan el reconocimiento de nuestro país.

¿Qué prioridades están ahora mismo en la agenda de la OMI?

Son muchas las iniciativas que a diario se presentan en la Organización y establecer una prioridad es realmente complejo. Por ello, es más oportuno que hable de las prioridades que España se plantea en un futuro próximo. Desde la Dirección General de la Marina Mercante queremos que en la OMI se hable de la gente de mar, de la cooperación internacional, de un transporte marítimo sostenible, de descarbonización y cambio climático y la lucha contra la contaminación de los buques. Nuestro compromiso es contribuir en estas materias en el bienio que acaba de comenzar y que finalizará en 2023. Además, entendemos que habilitar sistemas de transporte marítimo ágiles y resilientes y promover una mayor implantación de la tecnología y una mayor digitalización son otros factores claves de la política multilateral de España.

“El actual escenario de crisis sanitaria ha confirmado el papel relevante desempeñado por España”

¿En qué situación se encuentra la negociación de adhesiones al convenio de reciclaje de buques?

En junio de 2021, España presentó el instrumento de adhesión al tratado de la OMI para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, el Convenio de Hong Kong, y hace justo dos años (febrero de 2019) presentamos nuestro instrumento de adhesión al Acuerdo de Ciudad del Cabo, dando así un considerable impulso a un tratado clave sobre la seguridad de los buques pesqueros. En este sentido me gustaría recordar que España acogió en octubre de 2019 la celebración de la Conferencia Ministerial sobre la seguridad de los buques pesqueros y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, cuyo objetivo era promover la ratificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Desde la Dirección General de la Marina Mercante seguimos trabajando en fomentar la ratificación de



DDR Vessels, en Gijón, es la única planta de reciclaje de buques autorizada de España

dicho Acuerdo y confiamos en que los requisitos para su entrada en vigor puedan verse alcanzados en octubre de 2022 -coincidiendo con el décimo aniversario del Acuerdo-, y cumplir así con el compromiso político reflejado durante la Conferencia de Torremolinos de 2019.

¿Qué iniciativas hay en marcha sobre eficiencia energética o reducción de gases de efecto invernadero?

La OMI sigue trabajando para dar cumplimiento a lo establecido en su estrategia inicial para la reducción de los gases de efecto invernadero de los buques y, en ese sentido, en junio de 2021, se adoptaron las enmiendas al Anexo VI del Convenio

“España continúa en los puestos de cabeza en lo que respecta a la ratificación de convenios”

internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), que obligarán a los buques a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. Estas enmiendas combinan enfoques técnicos y operativos para mejorar la eficiencia energética proporcionando también importantes elementos para futuras medidas de reducción de gases de efecto invernadero. Además, en la última sesión del Comité de protección del medio marino de la OMI, se han producido nuevos avances en materia de emisiones de gases de efecto invernadero. Se ha puesto de manifiesto la urgencia de que todos los sectores aceleren sus esfuerzos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y se ha reconocido la necesidad de reforzar la ambición de la Estrategia Inicial de la OMI sobre gases de efecto invernadero durante el proceso de revisión de dicha estrategia que se iniciará en 2022.

Imaginemos otra situación similar a la ocurrida en 2020 con la pandemia. ¿Volvería a producirse esa situación respecto al relevo de las tripulaciones?

Las restricciones de viaje impuestas a nivel mundial como consecuencia de la pandemia impactaron directamente sobre la gente de mar. Cientos de miles de marinos se vieron de repente sin opciones de retornar a sus hogares después de haber finalizado sus respectivos periodos de embarque y del mismo modo otros tantos permanecieron en sus casas a la espera de poder embarcar, motivando una crisis en los cambios de tripulaciones nunca conocida. Afortunadamente, con el paso del tiem-



Víctor Jiménez durante la votación donde fue elegido presidente



La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero es una prioridad

po la situación se fue corrigiendo gracias a los diferentes llamamientos que desde la OMI se han efectuado para apoyar de forma permanente a la gente de mar y a la sensibilidad de los diferentes gobiernos respecto a esta cuestión que ha hecho posible que en muchos países se haya declarado a la gente de mar como trabajadores esenciales. Ese fue por ejemplo el caso de España que reaccionó con prontitud ante esta situación cuando se establecieron medidas para permitir el cruce por las fronteras y la circulación por territorio español de los tripulantes de los buques a fin de asegurar la pres-

“Se está trabajando para elaborar directrices sobre datos operacionales portuarios a efectos de intercambio de información digital”

tación de los servicios de transporte marítimo y la actividad pesquera. Durante la Asamblea de diciembre se adoptó una resolución que recopila las diferentes medidas promovidas por la OMI para abordar las dificultades de la gente de mar durante la pandemia de Covid 19 y donde se vuelve a instar a los estados a que designen a la gente de mar como “trabajadores esenciales”; garanticen la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones; otorguen prioridad a la vacunación de la gente de mar y proporcionen a la gente de mar acceso inmediato a la atención médica.

¿En qué medida cree que las nuevas tecnologías van a poder ayudar a solventar problemas en la gestión del tráfico marítimo?

Una de las muchas lecciones aprendidas como consecuencia de la pandemia está relacionada con la digitalización del sector marítimo. En la OMI se trabaja para acelerar la digitalización del transporte marítimo y los puertos mediante la creación de capacidades que faciliten la digitalización de la interfaz buque-puerto. En 2021 se aprobaron unas enmiendas al anexo del Convenio de facilitación que actualizan las disposiciones de dicho Convenio sobre el intercambio obligatorio de datos en los puertos para el despacho de buques. Del mismo modo, se está trabajando para elaborar unas directrices sobre sistemas de firma electrónica y directrices sobre datos operacionales portuarios a efectos de intercambio de información digital.

Respecto a seguridad marítima y a comportamiento ambiental, ¿en qué posición se encuentra España?

Los objetivos de la política marítima internacional establecidos por la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la Representación Permanente de España ante la OMI son claros: apostar por un transporte marítimo seguro y sostenible desde el punto de vista medioambiental, social y económico, que contribuya a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenibles de la Agenda 2030 de la ONU. Con la reciente adhesión de España al Convenio de Hong Kong de 2009, son 51 los instrumentos de la OMI ratificados por España, lo que

“Habilitar sistemas de transporte marítimo ágiles y resilientes y promover una mayor implantación de la tecnología son factores clave”

supone que España continúe en los puestos de cabeza en lo que respecta a la ratificación de convenios. Esto da una idea del firme compromiso de nuestro país por mantener los estándares más elevados en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación, no solo en la flota abanderada bajo nuestro pabellón, sino que también velamos porque esos estándares se vean cumplidos por aquellos buques extranjeros que visitan nuestros puertos. De hecho, lideramos por decimotercer año consecutivo el ranking del número de inspecciones en el régimen del Memorando de París con 1.280 inspecciones realizadas en el año 2020. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



Representantes de la delegación española ante la OMI

MÁXIMO HISTÓRICO EN EL TRÁFICO DE CONTENEDORES

Recuperando la normalidad

El tráfico portuario se incrementa un 5,6% respecto a 2020, y se queda a menos de 20 millones de toneladas del récord histórico alcanzado en 2019.

Los datos provisionales del cierre de 2021 han supuesto la recuperación de la mayor parte de los tráficos portuarios. La mercancía general, de hecho, supera los datos registrados en la época prepandémica.



Todavía no en todos los tráficos portuarios, pero sí en su mayor parte, parece que se está volviendo a la normalidad, según el último balance estadístico de Puertos del Estado correspondiente a 2021.

La actividad de los 46 puertos de interés general del Estado se queda a 19,9 millones de toneladas de la cifra más alta alcanzada hasta la

El tráfico de contenedores alcanza su máximo histórico

fecha: 564,5 millones de toneladas en 2019. En total, el año pasado se movieron 544,5 millones de toneladas, un 5,6% más que en 2020.

La mercancía general, el grupo más numeroso con 276,2 millones de toneladas, supera los datos previos a la pandemia, creciendo un 5,6% respecto al año anterior y un 0,8% respecto a a 2019.

Dentro de este grupo, la mercancía

general convencional experimentó un crecimiento mucho mayor, un 14,7% más, gracias al incremento de la maquinaria, materiales de construcción y productos siderúrgicos. La mercancía general de contenedores, que acapara el 72% de toda la mercancía general movida, también creció un 2,4% más que en 2020.

Los graneles sólidos, con más de 85 millones de toneladas, ha sido el grupo que más ha crecido (+10,4%). En este grupo, el descenso del tráfico de carbón (-14,4%) que viene produciéndose en los últimos años por el proceso de descarbonización a nivel europeo, se ha visto compensado por el incremento de productos como el hierro (+52,6%), otros minerales no metálicos (+30,5%) o el cemento y el clínker, necesario para la fabricación de cemento Portland, que creció un 19,2%.

Los graneles líquidos, que se corresponden con el segundo grupo más numeroso con 170,9 millones de toneladas, crecieron un 2,3% respecto a 2020, pero 8,6 puntos porcentuales menos que en 2019. El empuje de los graneles líquidos se ha debido fundamentalmente al crecimiento de biocombustibles (9,5% más) y del gas natural (un 7% más).

MÁXIMOS HISTÓRICOS

El tráfico de contenedores ha registrado un máximo histórico en los puertos españoles con 17,7 millones de TEUs (medida estándar equivalente a un contenedor de 20 pies), lo que ha supuesto un incremento del 5,5% respecto a 2020, y un 1,2% más que en 2019. España así consolida su posición como principal cen-



Puerto de Bilbao

Se espera que el tráfico de pasajeros recupere la normalidad para el periodo 2023-2024

tro de operaciones del sur de Europa, siendo el primer país europeo en tráfico de contenedores.

El tráfico de pasajeros continúa su lenta pero continuada recuperación. Con 17,9 millones de pasajeros en 2021, ha crecido un 34,7% respecto al año de la pandemia (el 2020), pero todavía lejos de los 37,6 millones de pasajeros que se desplazaron en 2019. Álvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos del Estado, considera que “aquí la huella de la pandemia ha sido mucho más severa y esperamos equipararnos a las cifras de 2019 en 2023-2024, dependiendo de si es línea regular o crucero”. Según un informe publicado recientemente por Clarkson, el bróker londinense, el comercio marítimo internacional ha recuperado los niveles previos a la pandemia alcanzando

JOSÉ LUIS ROMERO, SECRETARIO GENERAL DE ANESCO

“Debemos apostar por las mejoras tecnológicas”

El secretario general de la Asociación de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (Anesco), José Luis Romero Castaño, muestra su preocupación por el impacto negativo que tendrá la nueva legislación europea sobre reducción de emisiones. Para él, el paquete legislativo *Fit for 55*, “acarreará una pérdida considerable de competitividad y afectará a las economías y al empleo local”.

¿A qué retos se enfrenta este año el sector de la estiba?

La transformación digital y energética son efectivamente algunos de los retos más importantes a los que nos enfrentamos en el sector de la estiba. Aunque no son los únicos, ya que estamos en un proceso de incremento general de los costes (energéticos, laborales, etc.) que está afectando a los resultados de las empresas y a su competitividad.

¿Ha acelerado la pandemia la transformación digital?

Sí, efectivamente. En el sector portuario asistimos desde hace años a un proceso de digitalización y automatización de procesos, que se ha acelerado a causa de las necesidades surgidas con la pandemia de COVID-19. Una transformación digital que, en el caso de la estiba, representa un cambio de tal envergadura que causará un gran impacto en la configuración de las terminales portuarias y en el empleo durante los próximos años, por lo que la formación cualificada desempeñará un papel crucial.

¿Qué espera para el futuro más inmediato?

El objetivo es que nuestros puertos sigan mejorando su competitividad y no pierdan oportunidades. Por ello debemos apostar por las mejoras tecnológicas y prepararnos en términos de empleabilidad. Ese será el factor que marcará la diferencia en el futuro inmediato.

En lo relativo a la transformación energética no hay que olvidar que la sostenibilidad ambiental es uno de los retos a los que llevamos años haciendo frente en los últimos años. Nuestras empresas han asumido ese compromiso y trabajan en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de sus operaciones, pero el desafío que se nos presenta en el futuro es aún mayor, esto es, cumplir con el objetivo marcado por la UE de reducir esos gases en al menos un 55% de aquí a 2030.



¿Qué opina sobre estas nuevas condiciones que impone Europa en la reducción de emisiones?

El paquete legislativo “Fit for 55” es necesario, pero también tendrá un impacto negativo por la propuesta relativa a los derechos de emisiones, que penalizará a los transbordos de los puertos del sur de Europa y acarreará una pérdida considerable de competitividad y afectará a las economías y al empleo local. Por ello, siendo conscientes de la importancia de los ambiciosos objetivos climáticos de la UE, traducidos en acciones como las previstas en el paquete legislativo “Fit for 55”, creemos que dichas medidas deben ser compatibles con el necesario progreso y equilibrio socioeconómico de los Estados de la UE que pudieran verse afectados por las mismas.

los 12.000 millones de toneladas (Mt) transportadas (unos 1.500 kg por habitante del planeta). Clarkson estima que el año pasado creció un 3,4%, tanto en toneladas como en toneladas-milla, recuperando alrededor de 400 Mt que se “perdieron” en 2020 a causa de la pandemia.

“RANKING” DE PUERTOS

Bahía de Algeciras (Cádiz), con 105,05 millones toneladas (Mt), volvió a ser el puerto con más tráfico de España, seguido de Valencia (85,46 Mt); Barcelona (66,4 Mt); Cartagena (31,3 Mt) y Bilbao, que en 2021 regresó al quinteto de cabeza con un movimiento de 31,29 millones de toneladas. En el polo contrario, los puertos del sistema portuario con el tráfico más reducido volvieron a ser en 2021 Melilla con 599.218 toneladas; Vilagarcía (Pontevedra), con 1,51 millones de toneladas; Ceuta, que cayó hasta los 1,58 millones de toneladas; Marín (Pontevedra), con 2,17 millones de toneladas y Motril (Granada), con 2,52 millones de toneladas. Por volumen de toneladas, en 2021 el puerto que más creció fue el de Barcelona (6,9 millones de toneladas más que en 2020). Y el puerto que más retrocedió en toneladas en el año 2021 fue precisamente el primer puerto de España, Algeciras, con 2,27 millones de toneladas menos.

MEJORAR LA COMPETITIVIDAD

Puertos del Estado recibirá una inversión público-privada de 11.000 millones de euros para los próximos cinco años (hasta 2025). De estos, 4.750 millones corresponden a inversión pública. Este total se cen-

Uno de los objetivos de inversión es mejorar la conectividad terrestre de los puertos españoles

trará en la mejora de conectividad ferroviaria a la que se destinarán 1.000 millones de euros hasta 2025. Los objetivos, según su presidente, Álvaro Rodríguez, son “la mejora y modernización de la red ferroviaria interna de los puertos, sus conexiones con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y las mejoras de los accesos ferroviarios a los puertos”. 324 millones de euros irán destinados a sostenibilidad ambiental y energética, para cubrir un amplio abanico de actuaciones en línea con el Pacto Verde de una economía climáticamente neutra en 2050 y el polémico paquete legislativo conocido como Fit for 55, con 2030 como horizonte.

Las inversiones en seguridad suman 78 millones para el periodo 2021-2025 tanto en protección ante amenazas antisociales o terroristas (Se-



España, primer país europeo en tráfico de contenedores

Port de Barcelona: digital y sostenible



El Port de Barcelona está en constante evolución y transformación. De hecho, en las próximas décadas quiere convertirse en algo más: un hub o centro de operaciones logístico altamente diversificado y con multiplicidad de usos: un centro intermodal continental; una plataforma logística regional; un hub de combustibles limpios; una plataforma de economía circular; un distrito tecnológico de la economía azul y un hub de innovación y formación en robótica. Y será un puerto plenamente integrado en la ciudad. Estos son los objetivos fijados en su IV Plan Estratégico para el periodo 2021. Emma Cobos, directora de innovación y desarrollo de negocio de Port de Barcelona, afirma que “muchos de

los servicios relacionados con las cadenas logísticas están digitalizados en su práctica totalidad”. Actualmente, “estamos desarrollando un importante Plan de Telecomunicaciones para tener desplegada en 2023 la nueva red de telecomunicaciones de gran capacidad”, proyecto en el que se va a invertir 10 millones de euros y que permitirá desarrollar “una potente oferta de servicios de apoyo a la logística”. Según Emma Cobos “se trata de una red 5G de gran capacidad y fiabilidad preparada para el IoT (internet de las Cosas) y para el creciente grado de automatización de las herramientas de gestión, no únicamente del puerto sino de todo el sector logístico”.

curity), como de seguridad de corte accidental o industrial (Safety), siguiendo la regulación europea y nacional frente a escenarios de riesgo. Las inversiones en digitalización e innovación ascienden a 229 millones de euros. El presidente ha querido destacar aquí el programa de innovación Puertos 4.0 del que se está celebrando una segunda convocatoria, tras la participación de más de

500 proyectos en la primera.

Por último, respecto a las actuaciones puerto-ciudad, hay prevista una inversión de 273 millones de euros que finalizará en 2025, “un ámbito muy importante para nosotros”, ha declarado Álvaro Rodríguez Dapena. Según él, los puertos españoles “están en un rumbo común para conseguir la excelencia en las dimensiones económica, social y ambiental”,

pero para ello ha subrayado la necesidad de que “el sector público y privado vayan de la mano”.

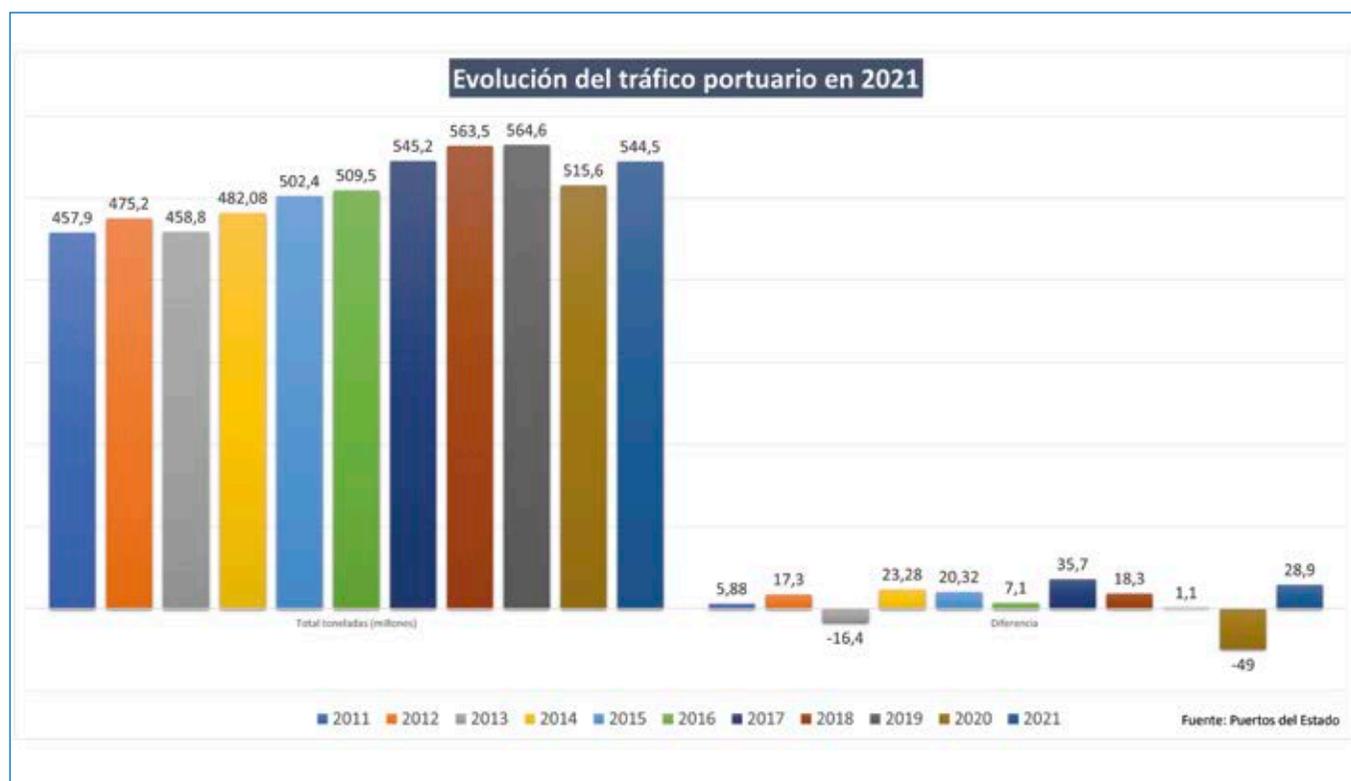
PAGAR POR CONTAMINAR

La nueva legislación medioambiental de la UE ha puesto las cosas muy difíciles para los puertos españoles. En julio del año pasado, la Comisión Europea presentó un paquete legislativo, Fit for 55, cuyo objetivo es asegurarse que los países de la UE reducirán sus emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 55% para 2030. Para ello ha propuesto la inclusión del transporte marítimo internacional en el sistema de comercio de emisiones (ETS, en sus siglas en inglés). Esto supone que las navieras deberán pagar por el CO2 emitido en los viajes entre puertos europeos; por la mitad de las emisiones de los viajes hacia o desde puertos no europeos y también por la

El comercio marítimo internacional crecerá en 2022 un 3,4% en toneladas

estancia en los puertos de la UE. Se establece un periodo de implementación progresiva de tres años, pero no habrá derechos de emisión gratuitos; la política de aplicación será estricta: si un barco no paga durante dos años, los Estados miembros deberán denegar la entrada a cualquier puerto europeo a cualquier barco operado por la compañía naviera responsable del incumplimiento. Esto podría desviar el tráfico de mercancías hacia otros puertos próximos, pero sin requerimientos ni tasas por emisiones de CO2, como los del norte de África. Según el Cuarto Estudio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre gases de efecto invernadero (GEI), el transporte marítimo es responsable de emitir más de mil millones de GEI cada año, lo que supone cerca del 3% de todas las emisiones de origen humano. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



DESAYUNO CON EL CLÚSTER MARÍTIMO ESPAÑOL

Un PERTE de la economía azul

El Clúster Marítimo Español organizó en Madrid un encuentro con el recién elegido ministro de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, José Manuel Albares, para reforzar la colaboración público-privada en el sector marítimo y solicitar un PERTE de la economía azul que englobe a todo el sector.

El presidente de honor del CME ha reclamado al Gobierno, en su intervención, la aprobación de un Proyecto Estratégico para la Recuperación y la Transformación Económica (PERTE) de la Economía Azul que englobe a todo el sector marítimo. El gobierno actualmente estudia un PERTE naval para la transformación de la cadena de valor del sector de la construcción y reparación naval. Si bien Federico Esteve ha dado la bienvenida a

La Economía Azul española representa el 15% del total del valor europeo

esta iniciativa, ha puntualizado que “la cadena de valor que se pretende alcanzar con este PERTE podría resultar insuficiente al no incorporar algunos elementos clave del sector marítimo”. Por esto, ha reclamado un PERTE de la Economía Azul que sume a todos los eslabones de la cadena de valor del sector, no solo incluyendo la construcción y reparación naval, sino también el transporte marítimo, la pesca y la acuicultura, la náutica de recreo, los servicios



portuarios y también la industria auxiliar asociada.

El ministro, José Manuel Albares, por su parte, puntualizó que uno de los puntos fuertes del PERTE para el sector naval que está preparando el gobierno, es que va a “avanzar en el desarrollo de la energía eólica marina, ante el previsto aumento de la demanda de electricidad en los próximos años y en el cual el marco de la energía marina flotante tiene un papel fundamental que jugar”.

EL DESAFÍO ENERGÉTICO

El ministro subrayó la importancia del sector marítimo español en el conjunto de la economía de nuestro país recordando que “tiene un valor añadido bruto superior a los 32.700 millones de euros, que emplea casi a un millón de españoles y que representa el 15-19% del conjunto de la UE”. Insistió, además, en no asociar exclusivamente sector marítimo con actividades como la pesca o el transporte de mercancías:



Economía azul española

La economía azul es un término acuñado por Gunter Paoli en 1994 que hoy utiliza la Unión Europea para denominar al paquete de medidas específicas enfocadas a la protección de los océanos y ecosistemas marinos de la contaminación y los efectos del cambio climático. Propone producir bienes y servicios de manera sostenible y responsable, tanto con el planeta como con las generaciones futuras, busca imitar el comportamiento de los ecosistemas naturales, puesto que en ellos casi no se generan residuos, todo es aprovechable y transformable, por lo que propone utilizar los residuos como materias primas de otros procesos productivos. En palabras del presidente de honor del Clúster, Federico Esteve, “las actividades económicas que componen el sector marítimo en su conjunto conforman lo que la Comisión Europea denomina “Economía Azul”. Esta Economía Azul, según datos del Clúster, genera unos 5 millones de empleos y un volumen de negocios en torno a 750.000 millones de euros, lo que supone alrededor de 218.000 millones de euros de Valor Añadido Bruto (VAB). El sector marítimo español aporta de manera directa unos 928.300 empleos y 33.092 millones de euros de VAB. El total de la Economía Azul en España representa un 3% del VAB nacional directo y un 4,9% del total del empleo nacional directo. La contribución española representa el 15% del VAB total europeo y cerca del 19% en empleo.

“El medio marino es mucho más”. Y aseguró que nuestro país es líder mundial en tecnología de la energía oceánica, que lleva camino de producir el 35% de su electricidad a partir de fuentes de alta mar de aquí al año 2050. “Esto cobra una importancia mayor si lo ponemos en el contexto de la crisis de Ucrania, en la que muchos países temen por el suministro gasístico”, concluyó Albares.

España se sitúa en el eje central de muchas de las principales líneas comerciales marítimas y los puertos españoles se han consolidado como puntos de unión entre África, Asia, América del Norte y Latinoamérica. De esta realidad es muy consciente el ministro que recalca



“que no podemos proyectar a España obviando el mar y las actividades que dependen de él”.

PIRATAS EN EL GOLFO DE GUINEA

El ministro recuerda la importante labor estratégica, esencial para la defensa nacional, que está realizando la Armada en el control de nuestros espacios marítimos inmediatos como son “el Estrecho de Gibraltar, el concierto con la OTAN y la conexión con Canarias”. Uno de los puntos calientes se encuentra en el Golfo de Guinea. Según el ministro, “esta zona está conectada con todos los tráfico ilícitos que ocurren en el Sahel: drogas, armas, personas...”. Recordemos que una misión conjunta de la UE, con buques de guerra daneses, franceses, italianos, portugueses y españoles, patrulla las aguas de África Occidental para obstaculizar la piratería.

El Golfo de Guinea está conectado con todos los tráfico ilícitos que ocurren en el Sahel

Lo hará hasta diciembre de 2022. Probablemente esta presión contra los delincuentes, junto con una mayor cooperación internacional con los países de la zona, ha dado como resultado un mar más seguro que nunca: 2021 registró 134 incidentes, que es la cifra más baja de secuestros y robos armados contra barcos de todo el mundo desde 1994, según el último informe de la Organización Marítima Internacional (OMI). A pesar de los datos, esta ruta marítima internacional es de gran importancia para nuestro país, por eso el ministro quiere que la próxima cumbre de la OTAN, que se celebrará en Madrid (29-30 de junio) y en la que se debatirá la estrategia defensiva de esta organización para la próxima década, “mire también hacia el sur”. ■

TEXTO: ANABEL GUTIÉRREZ

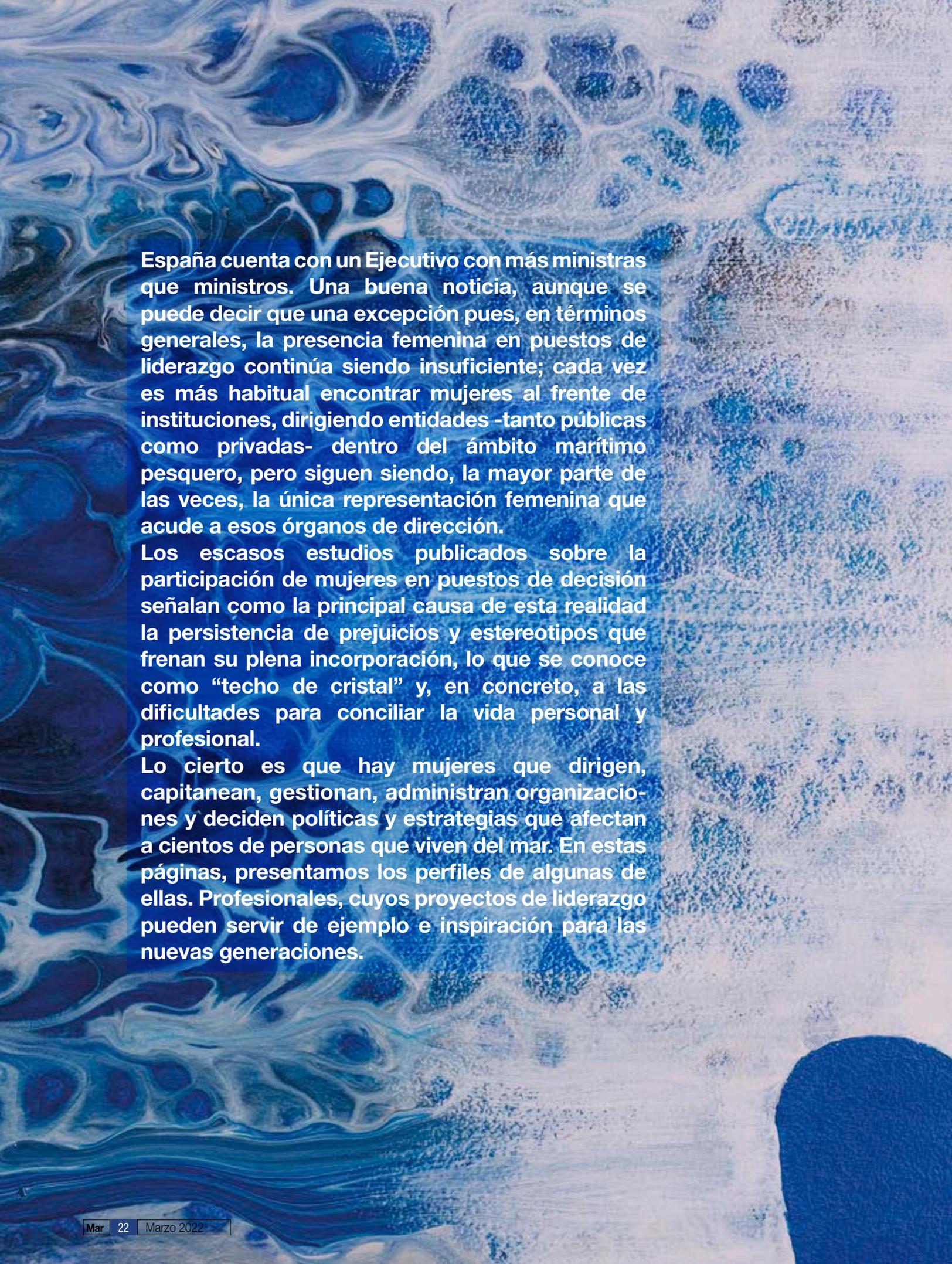
FOTOS: NOLSOM/MAUC



DESCARGA LA APP Y ACCEDE A TODOS LOS RECURSOS QUE NECESITAS



ismarina.odilotk.es



España cuenta con un Ejecutivo con más ministras que ministros. Una buena noticia, aunque se puede decir que una excepción pues, en términos generales, la presencia femenina en puestos de liderazgo continúa siendo insuficiente; cada vez es más habitual encontrar mujeres al frente de instituciones, dirigiendo entidades -tanto públicas como privadas- dentro del ámbito marítimo pesquero, pero siguen siendo, la mayor parte de las veces, la única representación femenina que acude a esos órganos de dirección.

Los escasos estudios publicados sobre la participación de mujeres en puestos de decisión señalan como la principal causa de esta realidad la persistencia de prejuicios y estereotipos que frenan su plena incorporación, lo que se conoce como “techo de cristal” y, en concreto, a las dificultades para conciliar la vida personal y profesional.

Lo cierto es que hay mujeres que dirigen, capitanean, gestionan, administran organizaciones y deciden políticas y estrategias que afectan a cientos de personas que viven del mar. En estas páginas, presentamos los perfiles de algunas de ellas. Profesionales, cuyos proyectos de liderazgo pueden servir de ejemplo e inspiración para las nuevas generaciones.



MU JE RES

**Con capacidad
para cambiar
el rumbo**

En el caso de Mercedes Rodríguez, su localidad de nacimiento (Foz-Lugo) y el trabajo de su padre como operario de la lonja marcaría en cierta forma su trayectoria profesional pues, a pesar de haber cursado estudios de derecho, siempre ha vinculado su actividad con la mar. En los puestos de responsabilidad que ha ejercido reconoce que “encontrarse a otra mujer en una reunión siempre supone una gran satisfacción... han sido muchos los eventos en los que, de 15 participantes, yo era la única mujer”. Insiste en que lo que importa no es el género sino la capacidad, la valía, el talento y los méritos. “Todavía queda mucho camino para romper totalmente el “techo de cristal” que existe. Las mujeres asumen las cargas familiares y cotidianas además de su actividad profesional. Esto hace que sea más difícil alcanzar puestos más altos, de representación”. En su opinión, “es necesario incidir en la educación y la concienciación con el objetivo de conseguir la igualdad real entre hombres y mujeres”.

Algo similar comenta Noelia Ortega, para quién, a pesar de que “la mujer ha estado siempre

MERCEDES RODRÍGUEZ,
DIRECTORA DE PESCA XUNTA GALICIA



NOELIA ORTEGA, DIRECTORA CENTRO
TECNOLÓGICO Y NAVAL DE MURCIA



presente, sus posibilidades de influir en la toma de decisiones han sido muy limitadas”. Cree firmemente que la presencia femenina en puestos directivos es necesaria y fundamental, pero “hace falta implementar medidas conciliadoras en las organizaciones que lideran, permitiendo el acceso de más mujeres a un sector con predominio masculino”. Esta ingeniera industrial, que actualmente dirige el Centro Tecnológico Naval y del Mar, asegura que éste es un buen momento para hacerlo: “los proyectos globales para fomentar la economía azul son una oportunidad para las mujeres”, puesto que la economía azul “modernizará las actividades marítimas”.

Faro para otras compañeras

También Inmaculada Carrasco, actual gerente de la Organización de Productores Pesqueros de Motril (OPP 85), tenía claro que su vocación era trabajar en estrecha relación con el medio marino, en el que ha asumido diversas responsabilidades. En su opinión, el sistema pesquero esté aún muy masculinizado, pero no significa que esté cerrado a las mujeres. “Cada vez más mujeres consiguen incrementar su



INMACULADA CARRASCO,
GERENTE DE LA OPP DE MOTRIL



Las dificultades para la conciliación hacen poco atractivo el sector marítimo pesquero para las mujeres

liderazgo y eso es un faro para otras compañeras que estén pensando en dedicarse a esta actividad en cualquiera de sus subsectores”. “Necesitamos relevo generacional y creo que las mujeres jugamos un papel fundamental a la hora de implicar a más personas”.

“Que no haya más mujeres en la pesca no se debe a nuestros compañeros sino a que se trata de una actividad poco atractiva para nosotras y para nuestros intereses, entre otras cosas, por la conciliación familiar”. Para lograr una mayor igualdad en el sector esta gestora pesquera defiende la modernización y adaptación de los lugares de trabajo; la inclusión de un lenguaje no sexista en la formación marítima, así como integrar actividades que fomenten la incorporación de la mujer al sector en los planes de acción de las entidades pesqueras.

En una línea similar se expresa Elena Martínez, directora del Instituto Social de la Marina. “En la administración marítima y en las empresas del sector somos ya muchas las mujeres en puestos decisivos”, pero “en el sector propiamente dicho, ya es otra cosa, sigue estando bastante masculinizado...es menos atractivo, en líneas generales, para las mujeres aunque sean perfectamente capaces”.

Señala que “cada vez hay más mujeres en trabajos que durante mucho tiempo han estado vedados a ellas” y confiesa no preocuparla tanto “el número de mujeres que se dedican a una actividad, como el que las que quieran puedan participar sin tener que superar más obstáculos que los hombres”. Entre los antidotos a la desigualdad, Martínez señala a la formación y educación; la asociación en defensa de intereses comunes; el apoyo a medidas de conciliación y el destierro de las discriminaciones en lo relativo a las condiciones laborales y las retribuciones”.

Desarrollo profesional igualitario

La licenciatura en Ciencias Biológicas despertó el interés de Rocio Béjar por los ecosistemas y

ELENA MARTÍNEZ, DIRECTORA DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



especies marinas, un atractivo que se incrementó al terminar un máster en Pesca y Acuicultura. Consciente de que muchas mujeres en el pasado lucharon infatigablemente para entrar en el mundo laboral, ahora toca “recoger los frutos de esa dura labor y prepararnos para tener las mismas oportunidades de acceso a puestos de trabajo cualificados y desarrollarnos, por igual, en todas las facetas”. Lo que verdaderamente cuenta a la hora de enfrentarse a los retos que plantea la actividad es la “suma de talentos”. Al igual que el resto de las protagonistas de estas páginas, demanda más facilidades para conciliar vida familiar y laboral, especialmente complicada cuando se faena en caladeros lejanos, y pone la lupa en las complicaciones que supone acondicionar la habitabilidad en los barcos para que las mujeres trabajen a bordo. El sector necesita profesionales a bordo de los buques, al frente de las empresas, defendiendo los intereses de la pesca y haciendo valer el trabajo de los pescadores. “La formación y el

ELENA DELGADO, CONSEJERA DE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE (DGMM)



Es necesario incorporar la perspectiva de género en todas las políticas y ámbitos de gestión

talento son la clave y, hoy en día, las mujeres estamos suficientemente preparadas para hacerlo”, afirma optimista Béjar.

ROCÍO BÉJAR, SECRETARIA GENERAL ADJUNTA DE CEPESCA



Más conciliación y visibilidad

Elena Delgado sabe bien lo que es estar embarcada. Antes de ejercer responsabilidades en Salvamento Marítimo y en varias capitanías marítimas, esta licenciada en náutica navegó varios años hasta obtener el título de Capitán de la Marina Mercante. Más allá de su procedencia Canaria y el contacto con el salitre que esto implica, Delgado se acercó a la mar por el interés pragmático de dedicarse a una profesión con muy bajos niveles de paro, el deseo de “ver mundo” y por romper estereotipos, dedicándose a una profesión tan masculinizada. “Que haya mujeres integradas puede suponer un aliciente para otras”. Coincide con el resto de protagonistas de



ALICIA VANOOSTENDE, CONSEJERA DE PESCA DEL GOBIERNO CANARIAS



estas líneas en que las cosas están cambiando y “se va corrigiendo el desequilibrio en la proporción de mujeres y hombres que acceden a puestos y cargos dentro de la administración marítima, aunque sería deseable que los cambios fueran más rápidos”. Echa de menos medidas de conciliación, que permitan a las mujeres ser madres y poder continuar con su carrera profesional, a la vez que una mayor visibilidad de las mujeres que ocupan puestos de responsabilidad entre las jóvenes para que puedan identificar objetivos laborales de su interés.

Perspectiva de género en lo público

Alicia Vanoostende, actual consejera de Agricultura, Ganadería y Pesca del Gobierno de Canarias, confiesa también su vocación por el sector primario. Ingeniera Agrónoma de formación, Vanoostende anima a las mujeres a incorporarse a puestos de decisión, donde su participación sigue siendo muy baja. “Debemos de dar ejemplo y abrir puertas a las mujeres jóvenes ... Si la mitad de la sociedad somos mujeres, es lógico que haya mujeres en todos los puestos y así debe ser”. En este sentido, la consejera es partidaria de incorporar la perspectiva de género en todas las políticas y ámbitos de gestión como línea de actuación prioritaria y de establecer mecanismos que permitan identificar y valorar la desigualdad,

avanzando en nuevos contenidos de socialización que determinen los desequilibrios que existen entre mujeres y hombres”.

Pilar Miranda es la presidenta de un organismo de los que se han animado a elaborar su propio plan de igualdad. La máxima responsable del Puerto de Huelva nos comenta que este paquete de medidas tiene por objetivo “fomentar la representatividad de hombres y mujeres, además de impulsar la formación en igualdad de oportunidades, prevenir y evitar situaciones de acoso y discriminación, y propiciar la inclusión de aspectos relacionados con la perspectiva de género en la formación de prevención de riesgos laborales, entre otras medidas”. Al igual que sus compañeras, opina que el hecho de que haya mujeres en puestos de decisión en este sector contribuye a visualizar nuestra presencia y animar a otras mujeres, en un sector integrado por profesionales hombres. “Las mujeres podemos aportar mucho al sector marítimo, del transporte y la logística. Nuestra capacidad de organización, responsabilidad y dedicación unida a nuestra pasión y vocación hacia la excelencia nos lleva a aportar nuevos proyectos de mejora y crecimiento al sector”. ■

PILAR MIRANDA, PRESIDENTA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA



RIESGOS LABORALES CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Navegando con seguridad



La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2014-2020, prorrogada hasta diciembre de 2021, recoge la importancia de promover un enfoque de género en todas las medidas y actuaciones preventivas, acorde a la creciente incorporación de la mujer a la vida laboral en las últimas décadas. De este modo, podrían detectarse todas las particularidades existentes y dirimir, de manera adecuada, las importantes desigualdades que se constatan en las condiciones de trabajo entre mujeres y hombres, lo que comporta equivalentes desigualdades en la exposición a los riesgos laborales y en los efectos en la salud.

Sin embargo, los estudios realizados para analizar los riesgos laborales a los que están expuestas las personas trabajadoras se basan, de manera general, sobre el análisis de impacto en los hombres, sin tener en cuenta su

No existe en el marco legal vigente una política preventiva específica de riesgos laborales desglosada en función del género

efecto sobre las mujeres, ya que no existe una política preventiva específica de riesgos laborales desglosada por sexos desde el punto de vista del marco legal vigente. Las únicas medidas preventivas existentes se refieren a la capacidad reproductiva o al propio estado biológico del embarazo, como estado temporal o transitorio que merece una protección específica.

Es evidente que hombres y mujeres tienen diferencias biológicas o fisiológicas que condicionan la necesidad de aplicación de medidas de prevención de riesgos diferentes por sexo. Tienen una fisonomía distinta y existen riesgos laborales que les afectan de manera desigual. Por ejemplo, algunas características fisiológicas (medidas del cuerpo, masa ósea y muscular, fuerza, grosor de la piel y grasa corporal, influencias hormonales) provocan diferentes exposiciones de hombres y mujeres a los riesgos ergonómicos, químicos y psicosociales, así como al estrés térmico.

Esto es aún mucho más evidente en el sector de la pesca extractiva a bordo de buques pesqueros, donde los trabajos sobre riesgos laborales están orientados al sexo masculino, predominante en estos centros de trabajo. Sin embargo, la incorporación de las mujeres a los buques de pesca es una realidad y hay que tenerla en cuenta a la hora de prevenir los riesgos y accidentes laborales en el desarrollo de las tareas.

Por todo ello, en 2020, Fundamar propuso realizar un “Estudio integral sobre los riesgos laborales en los bu-

ques de pesca desde la perspectiva de género”, teniendo en cuenta el análisis de todos los riesgos (ergonómicos, psicosociales, físicos e higiénicos), con el fin de promover una prevención de riesgos laborales a bordo desde una perspectiva de género.

El estudio integral constó de dos partes. En la primera, se identificaron las necesidades o carencias preventivas a la hora de analizar los riesgos desde una perspectiva de género; y en la segunda, se determinaron las medidas y recomendaciones preventivas con el fin de promover la eliminación de los factores de desigualdad que hacen más vulnerable al colectivo femenino a bordo, promoviendo avanzar hacia unas evaluaciones de riesgos cada vez más individualizadas y adaptadas al puesto de trabajo y a la persona que lo ocupa.

Entre las medidas y recomendaciones propuestas destacan las siguientes:

- Mayor concienciación y sensibilización en igualdad y perspectiva de género en la sociedad en general y en el sector pesquero.
- Puesta en valor del trabajo de la mujer en las actividades de la pesca extractiva y normalizar su presencia en el sector.
- Pautas para integrar la perspectiva de género en la gestión de la PRL en los buques de pesca, como realizar la evaluación de riesgos.
- Integrar en la información y formación en materia de prevención el enfoque de género.
- Diseñar los puestos, equipamiento y mobiliario en los buques adaptados a las características antropométricas de la persona que lo vaya a ocupar, sea hombre o mujer.
- Adaptación estructural de los alojamientos e instalaciones sanitarias de

Hombres
y mujeres
tenemos
diferencias
biológicas y
fisiológicas
que condiciona
la necesidad
de medidas
de prevención
de riesgos
diferentes

los buques pesqueros para facilitar la habitabilidad y convivencia.

- Mejora del contenido del botiquín, incluyendo nuevos medicamentos dirigidos a la tripulación femenina.
- Mejora de la vigilancia de la salud desde el enfoque de género.
- Participación real y efectiva de las mujeres en la seguridad y salud laboral en el sector.
- Apoyo de otros instrumentos que pueden ayudar a paliar los factores de riesgo relacionados con la desigualdad de género.

Este trabajo pionero, dirigido a empresas armadoras y tripulaciones, técnicos/as de prevención de riesgos y otros/as profesionales del ámbito de la seguridad y salud en el trabajo, favorecerá la integración del factor género en las actuaciones preventivas en el sector, en general, y en los buques de pesca, en particular, contribuyendo así a mejorar la seguridad y las condiciones de trabajo de todas las personas trabajadoras, independientemente de su género, evitando las desigualdades, y fomentando la sensibilización y concienciación en esta materia de todos los actores y agentes vinculados, directa o indirectamente, al ámbito del mar y a la Prevención de Riesgos Laborales. ■



MARIA CALDEIRO
GERENTE FUNDAMAR



Puerto pesquero Saintes-Maries-de-la-Mer, en Camargue, Francia

CLAVES DE LA PRESIDENCIA FRANCESA EN MATERIA DE PESCA

Buenas expectativas por afinidad

El pasado 1 de enero daba comienzo la Presidencia francesa del Consejo de la Unión Europea. Dada la afinidad que el país galo tiene con España en asuntos relacionados con la actividad marítimo-pesquera, nuestro sector confía en que en estos seis meses se dé impulso a algunos asuntos que llevan tiempo enquistados.

El ministro de Agricultura y Alimentación francés, Julien Denormandie, el pasado mes desgranaba cuáles son las prioridades de la Presidencia en el ámbito de la pesca. Francia tiene especial interés en lograr una

reciprocidad en las normas comerciales mediante la creación de “cláusulas espejo” a los convenios existentes que garanticen que todos los productos alimentarios importados cumplen las normas medioambientales y sanitarias europeas.

Durante este semestre, se revisará a fondo el Reglamento de Control de la Pesca y se fomentará un necesario debate político sobre la política pesquera común y su aplicación.

El objetivo de desarrollo sostenible también se reflejará en el sector de la pesca y la acuicultura. La presidencia concentrará especialmente sus esfuerzos en el análisis de la fiscalización de pesquerías, ya que en ocasiones los europarlamentarios han manifestado la necesidad de revisar la política sancionadora que permite que una infracción leve administrativa impida la posibilidad de solicitar ayudas o subvenciones, situándola a nivel de la pesca no reglada.

Además, durante su presidencia Francia seguirá trabajando en la ampliación de las normas generales relativas al acceso a las aguas comunes y de terceros países.

En el ámbito de la cooperación multilateral y bilateral pasarán a un primer plano los acuerdos pesqueros con Mauricio, Madagascar y Liberia y se tratará de fomentar nuevas asociaciones para la pesca sostenible con otros países costeros.

Durante este periodo, Francia ha mostrado su interés en fomentar las reuniones anuales de las organizaciones regionales de ordenación pesquera (GALP por sus siglas en español).

POLÍTICA DE CONTINUIDAD

La Comisión Europea tiene visos continuistas como se demuestra con la decisión tomada, también a finales de enero, de mantener al francés Pierre Karleskind al frente de la Comisión de Pesca del Parlamen-

Julien de
Normandie:
“Importar en
el mercado
europeo
productos
que no
respetan las
normas de
producción
propias de
la UE es
incoherente”

to hasta el final de la legislatura.

Karleskind dispondrá de dos años y medio más para seguir trabajando, según él mismo declaró al conocer su reelección, en fomentar las buenas relaciones con Reino Unido tras el Brexit y seguir defendiendo los recursos pesqueros y el medioambiente marino en un año clave para la Política Pesquera Común.

En la misma reunión, ha sido reelegida como vicepresidenta de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo la eurodiputada portuguesa Maria da Graça Carvalho.

Carvalho en múltiples ocasiones ha mostrado su interés en defender los puestos de trabajo directos e indirectos del sector pesquero, sin



Denormandie y Planas en la primera reunión anual de ministros

descuidar la búsqueda de sistemas para “aprovechar la riqueza de los océanos al tiempo que garantizamos su salud”.

ELEMENTOS COMUNES

Existen muchos elementos comunes y de interés para ambos países en el sector marítimo-pesquero, a la par de legislaciones y políticas compartidas. Normandía es la segunda zona pesquera más importante de la Unión Europea después de Galicia.

Actualmente en España hay 63 embarcaciones con bandera de pabellón francés, con un total de 382 trabajadores de nacionalidad española da-

Francia
creará
“cláusulas
espejo” que
garanticen
que los
productos
importados
cumplen las
normas

dos de alta y que cotizan en España. Desde Comisiones Obreras, el delegado para asuntos pesqueros Juan Manuel Trujillo mostraba su esperanza en que sea un semestre fructífero para los trabajadores del mar, ya que “entre los países comunitarios, Francia es el ejemplo a seguir, con un Ministerio del Mar, un convenio nacional y una legislación parecida a la española, pero con un mayor desarrollo del diálogo social”.

En la mente de todos está la combatividad de los pescadores franceses para defender sus derechos, recientemente frente a los incumplimientos británicos y también ante la idea de la



Percebeiros en Costa da Morte

instalación de un parque eólico marino en la bahía de Saint Briec (Bretaña). A finales de noviembre, los pescadores franceses cercaron con sus embarcaciones el enlace entre Saint Malo y Jersey y también cortaron el acceso al Eurotúnel ante la negativa del Reino Unido a tramitar las licencias de acceso a las aguas británicas, tal y como figura en el acuerdo del Brexit, que desde hace un año provoca pérdidas superiores al 70% de sus ingresos a 135 barcos franceses.

En junio, otro grupo de pescadores bretones rodearon el buque de Iberdrola que se encontraba realizando el cableado para la conexión eléctrica de los aerogeneradores que se instalarán en la zona.

Desde Galicia, la conselleira Rosa Quintana ha iniciado los primeros contactos con las autoridades galas para abordar cuestiones comunes a ambas administraciones como el uso de los fondos europeos, el acceso a aguas británicas o el relevo generacional.

Quintana participó, junto al comisario de pesca Virginijus Sinkevicius, y el presidente de la Comisión de Pesca, Pierre Karleskind en El Foro de Regiones Costeras donde se abordaron asuntos relativos a la mejora de las políticas marítimas de la UE a través de propuestas de gobernanza multinivel en el que la estrella fue la economía azul.

El encuentro de Brest da el pistoletazo de salida a una serie de reuniones previas a la convención de Regiones Periféricas y Marítimas que se celebrará en mayo en Galicia para debatir sobre la modificación de la Política Pesquera Común. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Cumbre “One Ocean”

Otro de los pilares de la presidencia francesa son las cuestiones medioambientales, fruto de ello se ha celebrado la cumbre “One Ocean” en Brest (Normandía) con el objetivo de movilizar a la comunidad internacional para que tome medidas tangibles de conservación y apoyo a un océano saludable y sustentable.

El foco ha recaído sobre la economía azul, la pesca sostenible, el refuerzo de las zonas marinas protegidas, la lucha contra la contaminación marina (especialmente el plástico) y el desarrollo del concepto de financiación azul.

Se celebraron más de 30 eventos, entre talleres, foros, mesas redondas y sesiones de alto nivel, para involucrar a la comunidad marítima internacional en la propuesta de soluciones reales, más allá de la evaluación de la situación existente.

Una de las conferencias previas a la Cumbre estuvo dedicada al empleo en el sector pesquero. La ministra del Mar francesa, Annick Girardin, lideró un encuentro del que surgió la voluntad común de mejorar las condiciones laborales de los trabajadores del mar, así como de lograr atraer a más jóvenes a través de mejorar y facilitar los estudios y promover el llamado Erasmus marítimo.

En la jornada de clausura, y junto a otros 20 jefes de estado, el presidente Pedro Sánchez participó a través de un video mensaje en el que anunció los compromisos de España en la protección del océano.

Sánchez confirmó la adhesión de nuestro país al proyecto internacional de la Fundación Ellen MacArthur, auspiciado por la ONU, sobre la promoción de una economía circular para los plásticos. Además, España impulsará la declaración de nuevas áreas marinas protegidas en el Océano Austral y apoyará la transformación del Mercator Ocean International en un nuevo organismo internacional que refuerce la cooperación entre países y el acceso a la información.

Durante su intervención el presidente español reconoció el papel desempeñado por los trabajadores del mar para asegurar las cadenas de suministro durante la pandemia, y ha defendido “cuidar y mejorar sus condiciones laborales” como forma de “avanzar hacia un futuro más justo y sostenible”.

Al término de la cumbre, las ONG asistentes se declararon “decepcionadas” porque de este tipo de eventos se suelen arrancar pocos compromisos reales y acaban siendo un simple método de “lavado azul”.

Decepción también por parte de representantes de la pesca profesional “los grandes olvidados de la cumbre” como aseguraba Thibault Josse de la asociación Pleine Mer que abarca a pescadores y científicos.



NUEVO DESCENSO DE LA CUOTA TOTAL PARA ESPAÑA CON REPARTO DESIGUAL

Temporada de patudo en Canarias

El 9 de febrero comenzaban a llegar los primeros ejemplares de patudos a puertos canarios, atunes que superan los 200 kilos y algunos incluso llegaban a los 300. España cuenta con una cuota anual de 7.438,09T de patudo en el Océano Atlántico.

La pesca del patudo, *Thunnus obesus*, en el Océano Atlántico se regula desde 2020 fecha en la que se establece un censo de buques autorizados para esta pesquería y que optan al reparto de la cuota total que le corresponde a España y que engloba tanto la pesca dirigida, como la accesoria y la recreativa.

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CI-

A España le corresponden 7.438,09T de patudo para 2022

CAA) es la responsable de establecer las normas para el ejercicio de las pesquerías de atunes tropicales en el ámbito internacional y establece un programa plurianual de conservación y ordenación para estos túnidos, con un reparto anual de cuotas.

Dado que las posibilidades de pesca siempre son insuficientes, para su reparto España establece seis censos de buques de las modalidades

de atuneros cañeros, atuneros cerqueros congeladores, palangre de superficie, artes menores de Canarias y buques de otras flotas.

Las embarcaciones con puerto base en Canarias, que figuran en la lista d), a petición del Gobierno de Canarias se dividieron en dos censos con el objetivo de racionalizar el uso de las posibilidades de pesca, y así diferenciar a la flota canaria artesanal de pesca polivalente de las embarcaciones mayores que solo pescan atún.

Por tanto, este año el límite de captura para todos los 18 buques atuneros cañeros incluidos en la lista d) será del 31% y el remanente de cuota no utilizada podrá ser pescado por cualquier buque de esta lista a partir del 1 de diciembre de 2022. También es importante reseñar que de la cuota reservada al apartado f) que engloba a todas las embarcaciones que no entran en los apartados anteriores, hay que detraer 7,4T que se reservan para la pesca recreativa, lo que supone un 0,1% de la cuota total de España.

Desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) también indican que los buques con autorización para la costera del bonito con licencia para la pesca de atún blanco al norte del paralelo 36 pueden retener y descargar capturas accesorias de patudo con cargo a la cuota f).

En total, la flota con base en Canarias podrá pescar 2.150,488T de patudo. Un 90% de la cuota asignada al archipiélago se la llevan los 35 atuneros cañeros de la lista b). En las negociaciones previas al inicio de la campaña, el director general

Pescadores canarios aseguran que cada año se quedan toneladas sin pescar

de Pesca de Islas Canarias, Carmelo Dorta, intentó por segundo año consecutivo lograr un aumento de la cuota para las embarcaciones locales, así como revertir la división de los dos censos, con poco éxito.

La flota artesanal considera que les dejan solo “las migajas” ya que 218T para 202 embarcaciones supone que la mayoría no puedan pescar ningún ejemplar. La Dirección General de Pesca confirmó que en 2021 tan solo 85 barcos de pesca polivalente pudieron capturar patudo. Además, el MAPA cerró la pesquería tan solo dos meses después



Buque San Jorge pescando patudo en Tazacorte

de abrirla por el agotamiento de la cuota.

El 50% de la cuota total para España la reciben once cerqueros congeladores con capacidad para pescar ejemplares de más de 300 kg de la lista a) y que faenan en el Golfo de Guinea donde también se hacen con juveniles de menor peso, mientras que los pescadores artesanales con caña canarios se quedan con el 2,9 % de la cuota que además comparten con otros 18 atuneros, que muchos piensan que no deberían haber salido de la lista b).

SEGUIR LUCHANDO

David Pavón, presidente de la Federación Regional de Cofradías de Pescadores de Canarias, insiste en la necesidad de modificar el reparto de cuotas, ya que tan solo los barcos con base en las islas han terminado su cuota en 2021, el resto no la agotaron, ya que para ellos el patudo es una especie de captura accesoria cuando van a la costa del atún rojo. “España desaprovecha cada año entre mil y dos mil toneladas de su cuota de patudo”, comentaba.

“Cuando se decidió la fórmula de reparto los artesanales no estábamos representados, se usaron estadísticas de los últimos cinco años, eso benefició a los grandes, y muchas embarcaciones que pescaban atún tradicionalmente se quedaron fuera del corte por diversos motivos. Hay que modificar el censo de manera que a los barcos más dependientes de la tuna se nos dé una oportunidad. Eso nos permitirá adaptarnos, aunque es cierto que ahora esas 35 embarcaciones que se llevan la ma-

Reparto de la cuota de patudo en España 2022		
Flotas	Porcentajes	Toneladas
a) Atuneros cerqueros congeladores	50,4571%	3.753,045
b) Atuneros cañeros canarios	28,9089%	2.150,270
c) Atuneros cañeros con base en Dakar	5,3982%	410,523
d) Flota canaria artesanal	2,9328%	218,144
e) Palangre de superficie	9,2785%	705,570
f) Resto de flotas	9,2785%	705,570
Total		7.438,09

Fuente MAPA

D. Pavón:
 “Consideramos que lo justo sería que la flota artesanal canaria tuviese el 12% de la cuota frente al 2,9 actual”

yor parte de la cuota no quieren perder ese privilegio”.

La flota canaria es altamente dependiente de los túnidos, las campañas del patudo y del atún rojo son las más importantes de las que se registran en la pesca profesional canaria y sus resultados redundan directamente en la supervivencia de las familias.

Los barcos más pequeños ni siquiera tienen la oportunidad de capturar un ejemplar dada la efímera cuota y el reparto desigual: “Pescamos solo con anzuelo, de uno en uno, como se ha hecho siempre. Los pescadores artesanales estamos pidiendo que se nos devuelvan nuestros derechos históricos de pesca. Ante la Secretaría de Pesca abogamos por un criterio de reparto más social porque actualmente los cerqueros de Fuentes y Balfegó concentran la mayor parte de las posibilidades de pesca. Consideramos que lo justo sería tener el 12% de la cuota frente al 2,9 actual”. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



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

Dirigidos a mujeres y hombres del mar



Deposito Legal: M. 17377-2010

NOPO: 123-20-0579

COFINANCIADOS POR EL FONDO SOCIAL EUROPEO

EL Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro





CARACTERÍSTICAS PESQUERAS DE LA PROVINCIA DE ALMERÍA

Pesca en buen estado de salud

España dispone de cinco zonas pesqueras bien diferenciadas en las que nada tiene que ver el uso de unas artes, aunque tengan el mismo nombre. Esta gran diversidad hace que podamos encontrar diferencias entre provincias e incluso entre localidades. Almería, la provincia más oriental de Andalucía, dispone de cinco puertos con autorización de descarga y una reserva marina de interés pesquero que la provee de capturas que solo se pueden encontrar allí y que se consumen en los establecimientos cercanos.

La provincia de Almería es la novena de España y la segunda de Andalucía por el volumen descargas en lonja. En 2021, las capturas totales superaron los 7 millones de kilos por un valor superior a 23 millones de eu-

ros. Alacha, caballa, sardina y jurel blanco encabezan la lista de capturas provinciales.

En los dos últimos años, las capturas se han incrementado en casi una tonelada aunque por el contrario el precio en lonja descendió más de un

3%, con visos de recuperación en el último semestre del año pasado.

Según los datos de la Junta de Andalucía a principios del año 2021 la tenía censados un total de 212 buques con un promedio de 13m de eslora y 28 años de antigüedad. 41 de esas embarcaciones son arrastreros.

En cuanto a ocupación, en 2020 Almería capital reportó un notable aumento del empleo de un 25% en pesca extractiva y del 12% en acuicultura. Adra, Garrucha y Roquetas también mostraron cifras de crecimiento, aunque menores, mientras que Carboneras se mantiene estable. La flota almeriense tiene futuro y estas cifras lo avalan.

El secreto, según nos cuentan sus principales protagonistas es “la sostenibilidad y la cercanía que da valor a nuestros productos”. Pero también es importante reseñar que los pescadores de Almería son combativos, especialmente las mujeres, a la hora de defender sus derechos.

En noviembre protagonizaron una sonora protesta, previa a la visita del

Capturas descargadas en lonjas de Almería en 2021

Lonja	Peso en kg	Precio en €
Adra	1.475.516,97	3.606.375
Almería	3.928.582,63	9.607.156,94
Carboneras	1.088.518,35	4.655.787,7
Garrucha	171.822,41	2.315.002,86
Roquetas	437.640,61	3.431.039,12
Total	7.102.080,96	23.615.361,55

Elaboración propia, fuente Junta de Andalucía

comisario Sinckevicius, para hacerle llegar un claro mensaje: “En el Mediterráneo la pesca de bajura es una actividad que mantiene el empleo en las familias no sirve para ganar dinero. Hacemos un gran esfuerzo para adecuarnos a las normas porque queremos seguir viviendo de la pesca”. Se lamentan de que poco a poco están acabando con el sector pesquero europeo “y acabaremos comprando pescado a Marruecos”.

ALMERÍA, AL ALZA

Almería capital a finales de 2020 contaba con 89 embarcaciones censadas, la mitad de ellas son barcos de artes menores y solo 14 arrastreros. La Cofradía de Pescadores de Almería y la de Roquetas del Mar se disolvieron en 2009, lo que ha dado pie a la coexistencia de asociaciones y organizaciones que defienden al sector de forma conjunta.

En el Puerto de Almería conviven Asopesca, Andmupes y la OPP71 para atender las necesidades del trabajador, gestionar la lonja y apoyar a los armadores asociados, son órganos complementarios que comparten localización.



Pescartes en Cabo de Gata



Luis Rodríguez, presidente de "Pescartes"

La asociación "Pescartes" es la más joven de la provincia. Nace en 2004 para hacer de interlocutor entre la Administración y los pescadores, que no estaban representados en las mesas de gestión de la Reserva Marina ni del Ministerio, desde entonces se han erigido como defensores de la pesca artesanal como forma de vida milenaria, sostenible y en armonía con el mar.

Su presidente, pescador ya jubilado, lleva sobre sus espaldas no solo años de faena sino también de reuniones en las más altas esferas europeas para hacerse oír.

Luis no puede evitar sentir angustia al ver que el medio de vida de sus hijos y del resto de asociados puede perderse entre normativas contradictorias, fruto del desconocimiento de la realidad pesquera, y los furtivos, muchas veces barcos extranjeros, sorprendidos desplegando hasta 3.000 nasas o los 800 barcos de recreo que navegan por la zona sin censar.

"Si hasta ahora nuestro modelo artesanal de alternancia ha mantenido el ecosistema de fondo ¿por qué nos obligan a cambiar? No podemos progresar con tantas restricciones a los pescadores y concesiones a los turistas".

Pero como no solo de queja vive el pescador, "Pescartes" ha creado una red de restaurantes sostenibles que ofrecen en su carta los productos frescos de la reserva. También organiza talleres a pie de playa para que los más jóvenes conozcan el oficio de primera mano.

La asociación ha sido premiada por su defensa del pescador artesanal y su labor en la conservación de un espacio privilegiado, que les ha hecho protagonistas de varios documentales y también de programas de radio.

Muchas veces su trabajo se dirige a tratar de aliviar "una carga burocrática inasumible para el pescador". Especialmente complejo es el tema de la formación que, si lograra adecuarse a las necesidades reales, haría más apetecible el trabajo en la mar. En la provincia, paulatinamente se va sustituyendo el "cobro a la parte" por un salario más un porcentaje de captura, lo que provee sueldos más dignos. También se tiende a ir cambiando la modalidad de subasta a la baja por un sistema de comercialización directa que permite lograr precios más competitivos.

La flota se va adecuando a la situación cambiante y complicada del Mediterráneo. "Tenemos proyectos, hay ganas de trabajar y estamos convencidos de que somos una flota con futuro -comentaba José María Gallart gerente de Asopesca y presidente de la Federación de Asociaciones Pesqueras Andaluzas- pero en Europa nos tienen siempre en el 'ay'. Desde hace dos años sentimos que Madrid ve de otra manera a la pesca de bajura, pero no así Europa".

CARBONERAS ES PALANGRE

El puerto pesquero de Carboneras alberga a 53 embarcaciones de un tamaño mayor al del resto de embarcaciones de otros puertos almerienses. La mayoría son palangreros de superficie con una media de 16m de eslora por lo que suelen realizar mareas más largas en el Atlántico. También hay registrados barcos de arrastre y cerco. Las especies objetivo son pez espada y atún rojo.

Carboneras cuenta con una OPP (Carbopesca), una APP (conce-

sionaria de la lonja) y una cofradía que trabajan al unísono. El secreto de que esta flota aumente “es que hacemos gala de una tradición pesquera ancestral, la pesca no es solo una forma de ganarse la vida es un modo de vivir y esa pasión se transmite en nuestro trabajo”. A este arraigo hay que sumarle una mejoría en la calidad de producción y el manipulado “aunque todavía nos falta impulso en la comercialización”:

La flota de Carboneras en palangre de superficie es la más importante del Mediterráneo español. “En un pueblo de 8.000 habitantes estamos generando más de 500 empleos, el sector está creciendo y registramos nuevas altas de barcos”, comenta Pedro Hernández, gerente de Carbopesca. Esta situación ha creado un gran problema de espacio, ya que en los últimos años el puerto pesquero ha ido cediendo amarres a la náutica recreativa. Un problema ya en vías de solución tras un acuerdo con la autoridad portuaria para la reordenación del espacio.

AMARRE CABO DE GATA

Cabo de Gata es uno de los cinco puntos de amarre que existe en la Reserva Marina de Interés Pesquero del Cabo de Gata-Níjar, junto a San José, Isleta del Moro y Las Negras. Esta pedanía almeriense situada en el centro de la reserva carece de puerto y las embarcaciones varan en la playa sin apenas servicios mínimos. Unas cuantas casetas, un servicio, una zona de reparación de redes y un grifo con agua corriente, que acaparan los centenares de autocaravanas que les rodean y asfixian, dibujan el escenario.

En el censo figuran 36 embarcaciones artesanales con permiso especial para pescar en la reserva, aunque solo ocho faenan de forma habitual, ninguna supera los 10m de eslora. Ninguno de estos puntos de amarre tiene lonja por lo que los pescadores debían navegar hasta Almería para descargar la pesca, hasta que en 2014 consiguieron el documento de transporte que les permite desembarcar en la playa y trasladar sus cap-

Asopesca en defensa del arrastre



José María Gallart gerente de "Asopesca"

"Asopesca" y la OPP 71 trabajan mano a mano en la lonja de Almería. Son de las más activas del país en proyectos para la reconversión de los buques arrastre con iniciativas como "Arrastre Revolution" de puertas hidráulicas o el desarrollo de la malla T90 que minimiza notablemente el impacto de este arte. También colaboran con la universidad en diversos proyectos para el aprovechamiento de descartes.

Con pesar, Gallart reconoce que el arrastre ha perdido la batalla mediática: "Siendo falso que destruimos el medioambiente solo se habla de eso y no de que somos los únicos que recogemos basura marina o de que tomamos medidas para minimizar el impacto sobre el fondo".

La lonja de Almería es escenario de encuentros gastronómicos y visitas escolares, como parte de su aportación para dar a conocer los productos locales. Se sienten responsables del estado del mar y por ello cooperan con el CSIC y el IEO en proyectos de sostenibilidad.

turas por carretera hasta las lonjas. Se dice por la zona que el pescado de Cabo de Gata tiene un sabor diferente, incluso aquellas especies de poco valor comercial adquieren un valor añadido según su procedencia, como ocurre con la lisa o el róbalo. Su labor depende del viento, una confluencia de poniente y levante, que nada tiene que ver con cualquier otra zona de la provincia.

La pesca de bajura en esta reserva es estacional, se usa una gran variedad de artes, trasmallo, nasa o palangre, dependiendo de las especies objetivo. Se pesca al alba y al atardecer, En verano, la temporada alta por la demanda turística se encuentran voladores, salmonetes, arañas, rascacios, caballas, jureles, langostas. Los pulpos y besugos se pescan en junio y julio. El atún llega en agosto y septiembre al igual que la llampuga.

ADRA VENDE EN LEVANTE

En 2021 la flota con puerto base en Adra estaba compuesta por 28

La pesca de bajura en esta reserva es estacional, y en ella se usa una gran variedad de artes, dependiendo de las especies objetivo

buques siendo el tercer puerto pesquero en cuanto a número de embarcaciones de Almería. La mayoría de estas embarcaciones son de artes menores, seguidas del cerco y palangre de superficie.

Gran parte del cerco se desplaza al Mediterráneo Oriental andaluz para sus capturas y usa las lonjas de Levante para el desembarco. Sardina y jurel blanco suponen el 30% de su facturación, a la zaga le siguen la caballa, choco y pulpo de roca. Antes de la pandemia la lonja había aumentado notablemente su facturación, un incremento que a fecha de hoy todavía no ha recuperado.

La lonja está a cargo de la OPP 84 con José Nadal al frente y después de la lonja de Almería, Adra es la que tiene un mayor número de operadores de compra. En 2017 el sector pesquero en Adra daba trabajo a 115 tripulantes.

Desde la OPP colaboran activamente para que el pulpo seco de Adra sea reconocido como Espe-

Andmupes, por y para ellas

Esta asociación con menos de tres años de vida ha conseguido aglutinar a todas las mujeres profesionales andaluzas y su recorrido impresiona: en sus vitrinas lucen ya tres premios por su labor.

Ángeles Cayuela, abogada, armadora y activista en defensa de la mujer, tuvo clara, tras su participación en un congreso de la Red de Mujeres de la Pesca, la necesidad de dar visibilidad a todo el trabajo escondido de las mujeres armadoras, de las que trabajan en las lonjas o en puestos directivos.

Su reto es conseguir que más mujeres se embarquen, que se incrementen sus contrataciones y para ello es importante que desde las familias de pescadores se fomente el empleo, "así en la próxima generación contratar a una marinera o a una capitana será natural".



Ángeles Cayuela, presidenta de "Andmupes"

Carbopesca es tecnología

La organización de productores de Carboneras (OPP66) lleva 30 años aunando el uso de la racionalidad pesquera a la mejora de la comercialización de sus productos. Desde el máximo respeto a la sostenibilidad de los recursos tratan de mejorar la vida de sus asociados dignificando la profesión.

Llevar años colaborando con #Stopderiva para erradicar el uso de este tipo de redes en el Mediterráneo.

Disponen del programa "un día de pesca" para acercar a profesores y alumnos al conocimiento de las diferentes artes de pesca y cuentan con un programa especial para formar a sus asociadas en procesos de mejora profesional.

Casi la mitad de los armadores son mujeres.

Especialmente interesados en los avances tecnológicos, en su próxima línea de proyectos figura un mapeo de las capturas y descartes de la flota para evitar las capturas no deseadas. La organización también está realizando inversiones para mejorar la conectividad y las comunicaciones en las embarcaciones y en el uso de plásticos biodegradables.



Pedro Hernández, gerente de "Carbopesca"

cialidad Tradicional Garantizada en la Unión Europea. Su gran reto es el fomento del consumo de pescado entre los más jóvenes por lo que se organizan periódicamente campañas de promoción en colegios e institutos locales.

ROQUETAS Y GARRUCHA

Roquetas cuenta con una flota de 19 embarcaciones pesqueras, actualmente su lonja está cerrada por una remodelación integral del puerto. Las obras comenzaron en julio de 2021 y tienen un plazo de ejecución de 18 meses.

La flota de Roquetas, de artes menores y palangre, tiene como objetivo principal al pez espada, seguido del besugo, pinta roja y voraz. También hay abundancia de pargos, pulpos de roca y chocos.

Carboneras es la única localidad que cuenta con un concejal de pesca que además ha sido trabajador del mar

La empresa comercializadora Eurofish, conectada con la asociación de armadores locales, es la concesionaria de la lonja y absorbe casi la totalidad de la producción, aunque la realidad es que este puerto pesquero ha ido perdiendo importancia poco a poco con el transcurso de los años. En el caso de Garrucha, el puerto pesquero se confunde con la ciudad y tanto el puerto mercante como el deportivo le van robando espacio y protagonismo, como prueba de ello el descenso paulatino de su flota. El puerto de Garrucha tiene censados 23 barcos, de artes menores. Nasas y trasmallo son las principales artes y su producto estrella, la gambaja roja. Cuenta con una lonja moderna con buenas instalaciones. ■

TEXTO Y FOTOS
PATRICIA ROMERO ALONSO

PRODUCTOS DEL MAR: LA PROTEÍNA MÁS SOSTENIBLE Y SALUDABLE

Hoy comemos, pescado

La pandemia ha mostrado la necesidad de alimentarnos bien. Es el consejo que se da desde la Sociedad Española de Nutrición Comunitaria para tener un sistema inmunológico que nos defienda de enfermedades. Los productos del mar ofrecen nutrientes, minerales y vitaminas básicos que mejoran nuestra salud, de ahí la importancia de incluirlos regularmente en nuestra dieta. Sin embargo, no comemos todas las raciones que aconsejan los doctores y el consumo de pescado sigue cayendo, sobre todo en los hogares con niños pequeños y adolescentes.

La ciencia lo avala. Comer pescado de manera regular mejora nuestro sistema inmunológico, retrasa el envejecimiento y hasta nos ayuda a ser más felices. Según la doctora Rosaura Leis, presidenta de la Federación Española de Nutrición (FEN) y del Comité Científico de la Fundación Dieta Atlántica de la

Universidad de Santiago de Compostela (USC), el pescado y los productos del mar forman parte de lo que entendemos como “nutrición saludable” ya que son alimentos de gran valor biológico, que aportan proteínas de alta calidad, ácidos grasos poliinsaturados omega-3, vitaminas, minerales y componentes funcionales. Por ello, “deben



El consumo de productos del mar es recomendable en todas las etapas vitales

ser parte fundamental de nuestros menús, ya que garantizan el aporte de estos nutrientes a nuestro organismo. La ingesta de tres raciones semanales de pescado es un buen objetivo nutricional”, afirma.

Sin embargo, pese a las recomendaciones que hacen los especialistas, los datos de consumo ofrecidos desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) muestran una tendencia a la baja. De acuerdo con el informe “La Pesca mes a mes”, la compra de productos del mar en los hogares españoles se redujo un 11,3% al cierre de noviembre de 2021 respecto al mes anterior y un 5,6% desde diciembre de 2020. La caída se justifica por la menor demanda de pescados, ya sean frescos o congelados.

Los alimentos de origen acuático son, en general, una de las mejores opciones que tenemos para llenar la cesta de la compra. Destacan por su aporte de grasas beneficiosas omega-3 y proteínas de alto valor biológico esenciales para nuestro organismo. Los omega-3 contribuyen al óptimo funcionamiento del sistema nervioso, además de ser cardiosaludables mientras que las proteínas de alta calidad son necesarias a cualquier edad, especialmente en las fases de desarrollo.

Junto a estos nutrientes encontramos otros también esenciales: vitaminas A y D y minerales como iodo, calcio, fósforo, magnesio y selenio, cuya presencia depende del pescado o marisco del que hablemos. Las algas, por su parte, son ricas en iodo y potasio. Desde Acuicultura de España aseguran que no importa la procedencia del alimento. “Los pescados de



Pescados y mariscos aportan nutrientes esenciales

Se aconseja comer entre dos y cuatro raciones semanales de pescado, alternando entre especies magras y grasas

acuicultura son especies endémicas criadas en su hábitat natural. Su alimentación proporciona todos los nutrientes necesarios para su desarrollo pleno, aportando a los consumidores lo mejor de ahí que, desde el punto de vista nutricional, no existan diferencias entre los productos procedentes de la pesca extractiva y los que vienen de la acuicultura”, aseguran.

BENEFICIOS PARA EL ORGANISMO

Si las propiedades organolépticas de los productos del mar no nos incitan a su consumo, fijémonos entonces en sus virtudes. “La ingesta adecuada de pescado y productos del mar es beneficiosa para la salud, concretamente sus ácidos grasos omega-3, especialmente los de cadena larga, ayudan al desarrollo cerebral y de la retina y disminuyen el riesgo cardiovascular, de tal forma que su consumo es recomendable para



El pescado no debe faltar en la cesta de la compra

prevenir el reinfarto. Además, parece guardar relación con la disminución de biomarcadores inflamatorios, menor prevalencia de patologías neurológicas como la depresión e, incluso, de enfermedades como el cáncer. Por tanto, el pescado y los productos del mar son alimentos saludables para toda la vida”, dice la doctora Leis.

Comer pescado con regularidad tiene importantes efectos saludables a lo largo de toda la vida, por lo que debemos promocionar su consumo en todas las edades, iniciándose en la mujer y el varón en edades fértiles y prestando atención al embarazo y los primeros años de vida. La ingesta de pescado durante la gestación está relacionada con menos riesgo de parto prematuro y un mejor neurodesarrollo del niño. “En los primeros mil días

El pescado parece jugar un papel importante en la longevidad y calidad de vida de los gallegos

de vida, y durante la infancia, estos alimentos son fundamentales para el desarrollo cerebral y de la retina y también para una programación metabólica de menor riesgo. La alimentación del niño va a condicionar de qué enferma e incluso de qué muere cuando sea adulto. En edades medias, son de gran importancia para la salud cardiovascular y a nuestros mayores les garantizan una mejor calidad de vida, pues los omega-3, las vitaminas y minerales de pescados y mariscos parecen asociarse a un menor deterioro cognitivo”, asegura la presidenta de la FEN.

Además, los productos del mar son alimentos de alta densidad nutricional, es decir, aportan una importante cantidad y variedad de nutrientes, con un aporte bajo de calorías. “Por ello, también son importantes para prevenir el sobrepeso y enfermedades asociadas al mismo como diabetes, hipercolesterolemia o hipertensión. Algo a tener muy en cuenta, especialmente en estos momentos cuando obesidad y sobrepeso son una pandemia que afecta a todos los países, a todas las edades y a todos los grupos sociales”, explica Rosaura Leis.

En general, el pescado contiene menos grasa que la carne y es más saludable por lo que su ingesta es adecuada en las dietas para perder peso. Los pescados blancos (merluza, bacalao o rape) son menos grasos que los azules (sardinas, atún o salmón) y la cantidad de calorías que aportan variará según la forma en la que los cocinemos. Mejor a la plancha, al vapor o al horno que fritos o rebozados. Tanto si optamos por comer pescado blanco o azul cuidaremos nuestro corazón. El contenido de grasa en los

pescados blancos no supera el 2% de su peso pero la grasa del pescado azul aumenta los niveles de colesterol HhDL en sangre (el “bueno”), disminuyendo los de colesterol LDL (el “malo”), minimizando así los riesgos de sufrir enfermedades o también accidentes cardiovasculares.

DIETA ATLÁNTICA

La dieta mediterránea (declarada por la UNESCO patrimonio cultural de la humanidad en 2010) y la dieta atlántica son “saludables y sostenibles”. Ayudan a prevenir enfermedades y dejan una baja huella de carbono y huella hídrica.

Según la doctora Leis, la dieta atlántica es “dieta de temporada, de productos frescos y de proximidad en la que destaca el consumo de pescado y productos del mar pero también el de lácteos, aceite de oliva, cereales enteros, frutas y verduras y un aporte de agua de alta calidad muy importante. Destaca en ella la preparación culinaria de los alimentos donde el hervido, el vapor, la plancha y el guiso son más utilizados que los fritos”.

La población gallega es de las más longevas del mundo. “Esto viene dado por nuestros genes pero también por nuestro estilo de vida: la dieta atlántica, el disfrute social de la mesa y la actividad física. En nuestra alimentación, el pescado ocupa un lugar principal. Su composición está relacionada con menor riesgo de enfermedades degenerativas en el adulto. Por tanto, el pescado parece jugar un papel importante en la longevidad y calidad de vida de los gallegos”, afirma la presidenta del comité científico de la Fundación Dieta Atlántica-USC. Desgraciadamente los últimos datos

Sociedades científicas y asociaciones profesionales promueven el consumo de pescado como garantía de salud

evidencian que en la actualidad la mayor prevalencia de sobrepeso y obesidad infantil se sitúa en los países del sur de Europa donde tradicionalmente hemos tenido dietas saludables. “Nuestros niños están perdiendo la adherencia a este tipo de dietas adoptando un modelo occidentalizado, con comidas ricas en calorías, azúcares, grasas saturadas y trans y alimentos precocinados. Además, han reducido la actividad física e incrementando el tiempo de inactividad, principalmente ocio pasivo ligado a las pantallas. Estos cambios en el estilo de vida traen parejos un aumento de la adiposidad con comorbilidades y déficits en hierro, iodo, calcio y vitamina D asociadas”, explica esta especialista.

Según la doctora Leis, lo mejor para revertir la situación es “comunicar, comunicar y comunicar”. Hay que transmitir hábitos en familia, facilitando la adherencia de nuestros hijos a la dieta tradicional a través de los abuelos. Por otra parte, el comedor



Se recomienda la ingesta de tres raciones semanales de pescado

escolar debe ser lugar de educación nutricional y de promoción de la tradición gastronómica y el pescado ha de ser opción frecuente en los menús de los comedores colectivos y en la carta de los restaurantes.

En ese trabajo de difusión, las asociaciones profesionales juegan un papel importante. M^a Luisa Álvarez, directora general de la Federación de Asociaciones provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados (Fedepesca), confirma que “son muchas las iniciativas de promoción que desarrollamos para la población en general. Pero, dado que el consumo de productos pesqueros más bajo de España se da en las familias con niños pequeños y entre los jóvenes, estos grupos son un público objetivo en nuestras campañas”. Así, su proyecto “Comer pescado es sano, sostenible y saludable (Fish 4 Kids)” enseñaba a los niños la importancia

Comer
pescado
retrasa el
envejecimiento
y el deterioro
cognitivo,
mejora el
sistema
inmunológico
y previene
enfermedades
del corazón

de proteger la biodiversidad marina y el consumo de pescado para llevar una vida sana y saludable.

Álvarez también considera que “las campañas de promoción son necesarias. Pero también lo es una política fiscal que apoye la alimentación saludable, rebajando el IVA de estos productos y haciendo entender a las familias que la comodidad puede ser muy peligrosa, llevándonos a perder la conexión con los alimentos, dejando de saber comprar, cocinar y alimentarnos bien”.

También desde la Organización de Productores del Puerto de Burela llevan años promocionando en sus calendarios anuales el consumo de pescado como una de las bases para una vida saludable. En el de este año, cada mes viene acompañado por un mensaje extraído del Foro “Dietlántica”, que organizó la Fundación Dieta Atlántica-USC y la Xunta de Galicia



A la hora de comprar debemos fijarnos en el aspecto del pescado para determinar su frescura

con la participación de destacados especialistas médicos”, dice el gerente de la OPP, Sergio López.

CONSEJOS PARA COMPRAR

Desde Fedepesca y la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) recomiendan que, a la hora de comprar pescado, nos fijemos en el aspecto del pez para comprobar su frescura. Hay que detenerse especialmente en el color de la piel y de las agallas (siempre en tonos y pigmentos vivos), la forma de los ojos (abombada) y la textura de la carne (firme, lisa y elástica). Cuando el pescado se venda eviscerado, ver si la membrana que envuelve al abdomen es brillante, limpia y no se separa con facilidad.

Los mariscos y moluscos bivalvos como ostras, berberechos, mejillones o almejas deben venderse vivos. Esto se aprecia cuando se cierran al tocarlos. Los crustáceos como nécoras, bueyes de mar, centollos, bogavantes o langostas también han de estar vivos, a no ser que se vendan cocidos. Para comprobarlo, hay que ver si se mueven al darles un golpecito.

Debemos fijarnos en las etiquetas para conocer la trazabilidad de los productos. Estas aportan mucha información y aunque los consumidores queramos saber de dónde viene lo que compramos, no llegamos a veces a entender los datos. Para la gerente de Fedepesca, el etiquetado de los productos frescos debe mostrar la denominación comercial de la especie y su nombre científico, el método de producción (capturado, capturado en agua dulce o de crianza), la zona de captura o cría en el caso de la acuicultura y la categoría del arte utilizado en la pesca extractiva.



La OPP del puerto de Burela promociona el consumo de pescado

La dieta atlántica ofrece vitaminas y oligoelementos beneficiosos para nuestro organismo y la prevención de las enfermedades

Tras visitar 500 supermercados en diez ciudades españolas, la OCU insta a las administraciones públicas autonómicas a incrementar los controles en el etiquetado de alimentos frescos ya que, según el estudio realizado, es difícil conocer el origen en uno de cada diez productos, algo que el 57% de los consumidores considera esencial en su elección a la hora de comprar. Según la OCU, un adecuado seguimiento y control del etiquetado tendría “consecuencias positivas para los consumidores”. Según Acuicultura de España el etiquetado obligatorio tiene la información necesaria para el consumidor aunque, en el caso de los productos procedentes de la acuicultura falta la fecha de pesca o de cosecha, dato fundamental para conocer la frescura del producto. También echan de menos información en el Canal HORECA, que es donde se consume gran parte del pescado. Más que aumentar los datos establecidos por la normativa existente lo que debe exigirse, según Acuicultura de España, es que las normas se cumplan adecuadamente. ■

ANA DÍAZ

PUBLICADAS LAS BASES DE COTIZACIÓN PARA 2022

Subida del 0,9% en el mar



El Boletín Oficial del Estado publicó el pasado 28 de enero la Orden del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones por la que se establecen las bases de cotización en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar para los grupos segundo y tercero. A nivel nacional, la subida media ha sido del 0,9% algo más de lo que subieron las cotizaciones sociales el año pasado.

Las cotizaciones para todas las contingencias y situaciones protegidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero se establecen anualmente, a propuesta del Instituto Social de la Marina (ISM), en base a los valores medios de remuneraciones percibidas el año precedente en cada provincia, modalidad de pesca y categoría profesional. La orden resultante tiene en cuenta las

Las cotizaciones sociales se establecen en base a las remuneraciones percibidas el año anterior

recomendaciones de las organizaciones representativas del sector y se somete a información pública en el portal web del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones antes de aprobarse y publicarse. Las actuales cotizaciones entraron en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE (29 de enero de 2022) y tienen efecto desde primeros de año. Las bases de cotización en el Régimen Especial de la Seguridad Social

de los Trabajadores del Mar en los grupos segundo y tercero se establecen según el Tonelaje de Registro Bruto (TRB) de las embarcaciones que determina el grupo de cotización, la provincia y la modalidad de pesca.

INCREMENTOS POR GRUPOS

Así, el Grupo segundo A correspondiente a los barcos más grandes, entre 50 y 150 TRB, ha sido el que ha registrado para este ejercicio 2022 la mayor subida media (0,92%) frente al grupo segundo B, que agrupa a las embarcaciones con un tonelaje entre 10 y 50 TRB, con una subida del 0,90%, la misma que en el grupo tercero que incluye a los barcos pequeños, que no excedan de 10 TRB. Si nos fijamos en las subidas por provincia y modalidad de pesca, destacamos que en el grupo segundo A la mayor subida se ha dado en las artes fijas en Bizkaia y en artes distintas al cerco, palangre y arrastre en Gipuzkoa en las categorías profesionales encuadradas en las tarifas de cotización del 1 al 7 y en el cerco cántabro para las categorías profesionales de los grupos 8 y 9 a 11. En todas han subido 1,34%.

En el grupo segundo B las mayores subidas se han establecido en todas las modalidades de pesca en Bizkaia para las categorías profesionales encuadradas dentro de las tarifas de cotización 1 a 7 (1,6%) y a las incluidas en los grupos 8 y 9 a 11 (1,22%). Finalmente, la mayor subida media del grupo tercero, donde están las embarcaciones que no exceden de 10 TRB, se ha dado en la zona norte (A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias, Cantabria, Bizkaia

BASES GRUPO SEGUNDO A - AÑO 2022					
ZONA NORTE					
	Modalidad de pesca	Modalidad Pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internac. (excepto África)	17	2.796,00	2.004,00	1.839,00
	Arrastre en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de fondo y volantas en costa de África. Palangre de superficie	07	2.586,00	1.734,00	1.617,00
	Palangre de fondo, cerco y otras artes en caladeros nacionales	58	2.025,00	1.629,00	1.536,00
Cantabria	Arrastre	11	2.796,00	2.010,00	1.845,00
	Palangre	56	2.025,00	1.629,00	1.623,00
	Cerco	41	1.872,00	1.584,00	1.584,00
Gipuzkoa	Cerco y palangre	43	2.148,00	1.779,00	1.779,00
	Arrastre	11	2.949,00	1.962,00	1.839,00
	Otras artes	33	2.949,00	2.001,00	1.839,00
Bizkaia	Artes fijas	31	2.949,00	1.962,00	1.839,00
	Arrastre	11	3.210,00	2.124,00	1.848,00
	Anzuelo y cerco	06	2.103,00	1.749,00	1.749,00
Promedio por grupos de cotización			1,00	0,99	1,06
Promedio Zona Norte 0,90					
ZONA ESTE					
	Modalidad de pesca	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	Todas	99	2.049,00	1.701,00	1.701,00
Promedio por grupos de cotización			0,89	0,89	0,89
Promedio Zona Este 0,89					
ZONA SUR					
	Modalidad de pesca	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
Almería	Todas	99	1.890,00	1.626,00	1.626,00
Cádiz	Todas	99	1.863,00	1.515,00	1.515,00
Huelva	Arrastre en aguas internacionales	18	2.700,00	1.857,00	1.677,00
	Arrastre, cerco y palangre	23	2.205,00	1.608,00	1.608,00
Málaga, Granada, Melilla y Ceuta	Todas	99	1.740,00	1.608,00	1.608,00
Las Palmas y Tenerife	Todas	99	2.700,00	1.857,00	1.677,00
Promedio por grupos de cotización			0,80	0,90	0,88
Promedio Zona Sur 0,86					
Grupo Segundo A - Promedio subida general 0,92					

y Gipuzkoa), con un incremento de 0,96%. Esto se ha debido principalmente a las subidas de las cotizaciones en las provincias vascas, donde se ha registrado un incremento en las categorías profesionales encuadradas en las tarifas de cotización 3 y

4 del 1,29%, un 1, 20% en las categorías encuadradas en las tarifas 8 a 11, y un 1,14% en la tarifa 10 de cotización en Bizkaia donde se agrupan neskatillas, empacadoras, mariscadores y mariscadoras. ■

ANA DÍAZ

BASES GRUPO SEGUNDO B - AÑO 2022					
ZONA NORTE					
	Modalidad de pesca	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias	Palangre de fondo y volantas en costa de África	57	2.586,00	1.734,00	1.617,00
	Palangre, cerco y otras artes menores	55	1.875,00	1.491,00	1.491,00
Cantabria	Arrastre y palangre	26	1.875,00	1.491,00	1.491,00
	Cerco	41	1.868,00	1.491,00	1.491,00
Gipuzkoa	Cerco, palangre, anzuelo y artes fijas	08	2.100,00	1.749,00	1.749,00
	Arrastre	11	3.126,00	2.064,00	1.794,00
Bizkaia	Todas	99	2.076,00	1.728,00	1.728,00
Promedio por grupos de cotización			0,92	0,85	0,86
Promedio Zona Norte 0,88					
ZONA ESTE					
	Modalidad de pesca	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	Todas	99	2.049,00	1.701,00	1.701,00
	Promedio por grupos de cotización			0,89	0,89
Promedio Zona Este 0,89					
ZONA SUR					
	Modalidad de pesca	Modalidad de pesca	Categorías profesionales		
			1 a 7	8	9 a 11
Almería	Todas	99	1.740,00	1.629,00	1.629,00
Cádiz	Arrastre, cerco y palangre	23	1.740,00	1.401,00	1.401,00
Huelva	Arrastre, cerco y palangre	23	1.740,00	1.401,00	1.401,00
	Otras modalidades	53	1.680,00	1.401,00	1.401,00
Málaga, Granada y Ceuta	Todas	99	1.740,00	1.401,00	1.401,00
Las Palmas	Palangre, cerco y otras artes menores	55	1.740,00	1.401,00	1.401,00
Tenerife	Palangre en aguas internacionales	60	2.403,00	1.647,00	1.476,00
Promedio por grupos de cotización			1,05	0,85	0,86
Promedio Zona Sur 0,92					
Grupo Segundo B - Promedio subida general 0,90					

BASES GRUPO TERCERO - AÑO 2022		
ZONA NORTE		
	Categorías profesionales	Categorías profesionales
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias y Cantabria	1.578,00	1.449,00
Gipuzkoa y Bizkaia	1.647,00	1.512,00
		1.329,00*
*Grupo 10 Bizkaia: Neskatillas, Empacadoras, Mariscadores/as		
Promedio por G.C.	0,93	0,99
Promedio Zona Norte 0,96		
ZONA ESTE		
	Categorías profesionales	Categorías profesionales
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia	1.767,00	1.509,00
Promedio por G.C.	0,86	1,00
Promedio Zona Este 0,93		
ZONA SUR		
	Categorías profesionales	Categorías profesionales
Almería	1.629,00	1.482,00
Cádiz, Huelva, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla, Ceuta, Las Palmas y Tenerife	1.554,00	1.392,00
Promedio por G.C.	0,76	0,85
Promedio Zona Sur 0,80		
Grupo Tercero - Promedio subida general 0,90		

Mar



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

o 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 antes 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 hitos como el Día Mundial de los Océanos: el año pasado se centró en la innovación y en la aportación al desarrollo sostenible, a la limpieza de la atmósfera, a la biodiversidad y en la concienciación del impacto que tenemos. ¿Somos conscientes del impacto que necesitamos?

El mar precisa apoyo porque el agua extrae

con el". En definitiva, la sostenibilidad se presenta como el gran caballo de 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 situación titulado "Hacer las paces con la naturaleza". En su subtítulo decía "Un plan científico para abordar la triple emergencia del clima, la biodiversidad y la contaminación ambiental". Entre la ventana de temas que abordan los océanos y mares, el cambio climático, bosques, energía, género, economía verde, etc.) hasta uno específico para océanos y mares. En el informe se hace hincapié en que los océanos están siendo dañados por actividades humanas que afectan a las aguas y afectan

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

tratos marinos, sostenibles, la región del Mediterráneo, la lucha contra la contaminación terrestre, etc. Una de las áreas de trabajo en la Conferencia de Oceanía, el 2021, es "Hacer las paces con la naturaleza", sostenible, sostenible y sostenible dentro de los límites planetarios de los océanos y las costas". Pero aún, entre otros aspectos, planificar una transición responsable que, en una vida, no se deje a los océanos las huellas negativas de los hábitos de consumo de los últimos años. De hecho, las grandes corporaciones del mundo ya están trabajando en el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente para una que para que estas acciones tengan un efecto positivo en los océanos. La iniciativa, entre las relaciones,

El Mar

viene celebrando el Día Mundial de los Océanos. El evento es organizado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Medios digitales nuevas oportunidades



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



Tensión en el arrastre del Mediterráneo

El reparto de sardina no convence

Día Mundial de los Océanos
Vida y subsistencia

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

AUTOMATIZACIÓN EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DE TRABAJADORES DEL MAR

Digitalización en la Administración



Desde el 15 de febrero, las prestaciones de nacimiento y cuidado del menor e incapacidad temporal, tramitadas en el Instituto Social de la Marina (ISM) a través de la aplicación informática INCA, se firmarán con el sello electrónico de la entidad. Lo mismo sucede desde el 1 de marzo con las prestaciones de jubilación y muerte y supervivencia gestionadas a través de las aplicaciones PRESMAR y ALFA. Con esta medida se simplifica el procedimiento y se acorta el tiempo de resolución de los expedientes.

Tanto los medios informáticos disponibles como el propio ordenamiento jurídico avanzan en el desarrollo de la Administración electrónica con la que se pretende afrontar nuevos retos y hacer una gestión más ágil. Se entiende por actuación administrativa automatizada, cualquier acto o actuación realizada íntegramente a través de medios electrónicos por una Administración Pública en el marco de un procedimiento administrativo y en la que no haya intervenido de forma directa un empleado pú-

La Resolución establece la automatización del acto de resolución en los procedimientos

blico. Así, en la automatización de los procedimientos administrativos basta el sello electrónico de un organismo para que el procedimiento tenga validez.

El texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social establece en su artículo 130 la posibilidad de que se adopten y notifiquen resoluciones automatizadas en los procedimientos de gestión de las prestaciones del sistema de la Seguridad Social previstas en la misma, excluidas las pensiones no contributivas. A tal fin, dicho artículo dispone

que debe establecerse, mediante resolución de la Dirección del Instituto Social de la Marina, el procedimiento de que se trate y el órgano competente para la definición de las especificaciones, programación, mantenimiento, supervisión y control de calidad y, en su caso, auditoría del sistema de información y de su código fuente. Asimismo, ha de indicarse el órgano que debe ser considerado responsable a efectos de impugnación.

SELLO ELECTRÓNICO

El Instituto Social de la Marina tiene desde julio de 2021 su propio sello electrónico que puede utilizar en las actuaciones y procedimientos de la entidad incorporados a la sede electrónica de la Seguridad Social. También en cualquier otro que requiera su identificación en la actuación administrativa automatizada.

El pasado 25 de enero, el BOE publicó la Resolución del Instituto Social de la Marina, de 17 de enero, que regula la automatización de determinados actos del ISM en los procedimientos para el reconocimiento de algunas de las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. La Resolución determina las prestaciones afectadas que son las que se tramitan a través de las aplicaciones PRESMAR ALFA e INCA.

En la tramitación de estas prestaciones se empleará el sello electrónico del ISM para la firma de la resolución del procedimiento y de las comunicaciones de actos de trámite, lo que significa que dichos actos no vendrán firmados por los di-



Los directores provinciales del organismo serán los competentes frente a las impugnaciones realizadas en el ámbito territorial de su dirección provincial

rectores provinciales del organismo sino automáticamente con el sello electrónico de la entidad. A efectos de impugnación de la resolución emitida de forma automatizada será responsable el director provincial en cuyo ámbito territorial tenga su domicilio el interesado.

La medida afecta a la gestión de las prestaciones de muerte y supervivencia, tramitadas por la aplicación ALFA, incapacidad temporal y nacimiento y cuidado del menor, por la aplicación INCA y la jubilación, por PRESMAR. Según la subdirectora general de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, Covadonga Jiménez, “la Resolución beneficia a los ciudadanos en la simplificación del procedimiento, acortando tiempos en la resolución del expediente y teniendo a disposición la notificación en la SEDE”.

Al aprobarse o denegarse la prestación (en los casos de INCA y PRESMAR) se enviará al interesado un SMS con un enlace para que pueda consultar la resolución en la Sede electrónica de la Seguridad Social sin esperar a la recepción de la notificación, siempre que tenga cl@ve permanente o certificado electrónico”. ■

ANA DÍAZ

LA REVISTA MAR EN REDES SOCIALES

Más de 8.000 seguidores ¡Gracias!

Las cuentas en redes sociales del Instituto Social de la Marina y de la revista MAR han registrado en 2021 un gran impacto entre nuestros lectores. Nuestras publicaciones -677 en total-, se han visto unas 500.000 veces y han provocado casi 26.000 reacciones.

Las dos cuentas en redes sociales, @ISMrevistaMAR en Twitter y @RevistaMAR.ISM en Facebook, lograron en 2021 aparecer en el *timeline* (página personal de cada usuario) unas 500.000 veces y provocó casi 26.000 reacciones en los usuarios. En concreto, la cuenta de Twitter, cuenta oficial del Instituto Social de la Marina y de su Revista MAR, registra el mayor número de visualizaciones: 349.400 frente a las 150.889 de Facebook. A pesar de que el número de publicaciones en Twitter fueron sustancialmente mayores (1.002 frente a 340), las reacciones de nuestros lectores fueron más numerosas en Facebook (16.693 frente a 9.219): 677 publicaciones compartidas; 7.756 “Me gusta”; 5.454 clics en vínculos; 1.450 visitas en páginas y pestañas, 1.356 visualizaciones de vídeos y un total de 8.234 seguidores.

CONTENIDO MÁS VISTO

La publicación: “La recogida de datos es imprescindible para gestionar bien los recursos”, que se corresponde con el artículo “Datos para gestionar mejor” (página 38 del número 621), ha sido la publicación de mayor alcance en Facebook. En Twitter el contenido más visto ha sido éste: “¿Sabías que el



Nuestras
informaciones
se han visto
más de
500.000
veces

comportamiento de los peces antes de la erupción de La Palma avisaba de que algo inusual ocurría?”, que hace referencia al artículo “Todos unidos con La Palma” publicado en la revista número 617 en la página 6. Un gran impacto han tenido también nuestros vídeos, como el de la ambientóloga Andrea Márquez, explicando la falta de relevo generacional en la pesca, en referencia al artículo publicado en el número 618 (página 13) titulado “Tenemos trabajo para ti”. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



FACULTAT DE NÀUTICA DE BARCELONA CURSOS DE ESPECIALIDAD MARÍTIMA



Cursos STCW



Actualización Cursos STCW



Packs Cursos Actualización

Cursos de Especialidad con Simulador

- ECDIS
- ARPA
- GMDSS (Restringido y General)
- Bridge Team Management (BTM)
- Shipbuilding
- Propulsión y Máquinas Navales



Náutica Recreativa



Marlins



Mecatrónica del Barco

Cursos de Especialidad Marítima Básicos y Avanzados

- Formación básica en seguridad marítima
- Formación básica en protección marítima
- Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos
- Buques de pasaje
- Marinero de puente
- Patrón portuario
- OPB, OCPM
- Botes de rescate rápidos
- Avanzado en lucha contra incendios
- Transportes especiales

www.fnb.upc.edu/aula.professional Tel: 934054624

aula.professional@fnb.upc.edu

Cursos de Especialidad Portuaria

- Manipulación de Mercancías Peligrosas para Operadores de Muelle y Terminal
- Capacitación para Manipulación de Mercancías Peligrosas para los Componentes de las Organizaciones Portuarias



Cursos Homologados por:



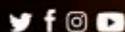
DESCUBRE

La Casa del Dragón DE GAUDÍ



Reserva tus entradas

www.casabotines.es



Plaza de San Marcelo 5 - 24002 León (Spain) • (+34) 987 353 247



La mar se viste de luto

En la madrugada del pasado 21 de febrero aterrizó en Santiago de Compostela el avión que traía desde Canadá a los tres supervivientes del naufragio del “Villa de Pitanxo” en Terranova. Junto a ellos viajaban los cuerpos de cinco de los nueve cuerpos recuperados en el siniestro. Los familiares de los 12 marineros aún desaparecidos piden al Gobierno que reanude los esfuerzos por encontrarlos.



Juan Enrique Padín, patrón del “Villa de Pitanxo”, su sobrino, Eduardo Rial, y el marinero ghanés, Samuel Kwe-si Koufie, llegaron a Santiago de Compostela a bordo del avión que España fletó desde Canadá para repatriarles. Con ellos viajaban cinco de los nueve fallecidos en el naufragio del pesquero, hundido en aguas de Terranova mientras participaba en la pesca del fletán.

En las instalaciones aeroportuarias les esperaban a pie de pista el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, el presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo y

la conselleira do Mar, Rosa Quintana. También los familiares de los doce marineros que aún no han aparecido y que han acordado dar un voto de confianza al Gobierno y “concederle un tiempo en el que estarán vigilantes” para que retome las labores de rastreo en Canadá para encontrarlos.

Según ha relatado el patrón del “Villa de Pitanxo”, el barco se hundió en las gélidas aguas del banco de Terranova tras una parada repentina del motor principal del buque mientras realizaban la maniobra de virada del aparejo. La parada del motor dejó al barco “sin propulsión ni gobierno”, expuesto a las adversas condiciones meteorológicas de viento

y olas, sufriendo golpes de mar que lo escoraron y hundieron en pocos minutos.

Tras recibir la llamada de auxilio, Canadá desplegó un dispositivo marítimo y aéreo para rescatar a los tripulantes, al que se sumaron cinco pesqueros que faenaban en la zona. Pedro Sánchez ha agradecido la buena disposición de las autoridades canadienses para retomar la colaboración en las labores de búsqueda cuando mejore el tiempo en la zona.

La directora del Instituto Social de la Marina, Elena Martínez Carqués, ha mostrado su hondo pesar ante la mayor desgracia en el sector pesquero español de los últimos 40 años. ■

Llegan los primeros verdes

172 buques asturianos y 47 con puerto base en Lugo, todos ellos de modalidades diferentes al arrastre y cerco, han podido iniciar la pesca dirigida de caballa con la esperanza puesta en lograr mejores resultados que la temporada pasada.

Aunque de forma provisional, los barcos asturianos y lucenses podrán capturar más de 1.644 toneladas de caballa, una cuota similar a la autorizada el año pasado, cuando, recordemos, los resultados para esta flota fueron bastante malos. Los topes de captura para la costera de verdel en 2022 en los barcos de bajura se establecen en base a tramos según el número de sus tripulantes, reservando algo más de tres toneladas para capturas accesorias a lo largo del año, en el caso de Asturias, y 32 toneladas en el caso de Lugo. Al cierre de esta revista, queda pendiente la misma ordenación para los buques de estas mismas modalidades con puerto base en otras provincias, -excepto los de Gipuzkoa y Bizkaia, con 1.098.632 kg y 2.643.942 kg,

respectivamente, que comenzaron el 10 de enero- así como las asignaciones para otras flotas, como es el caso por buques individuales o grupos de buques en gestión conjunta para los barcos de los censos de arrastre y cerco del Cantábrico y Noroeste.

Esta cantidad a capturar resulta de la asignación a España para el año 2022, teniendo en cuenta la deducción por la multa derivada de la sobrepesca de 2009, y añadiendo los sobrantes no capturados en 2021.

Para la sarda, la cuota total este año es de 24.378 mil toneladas: 8.252.000 son para el cerco del Cantábrico Noroeste; 6.916.000, para cerco; 8.897.970, para otros artes en el caladero; 190.000, para el golfo de Cádiz y 121.890 toneladas para NEAFC (Pesquerías del Atlántico Nordeste). ■



Cepesca crea una AOP

La patronal pesquera creará una Asociación de Organizaciones de Productores Pesqueros (AOP) de ámbito nacional con el objetivo de fortalecer sus intereses, a la vez que potenciar la difusión y la promoción tanto de su actividad como de sus productos pesqueros. Su secretario general, Javier Garat, comenta que se trata de aprovechar mejor los fondos que ofrece la UE a través de los planes de producción y comercialización, para incentivar el consumo de pescado salvaje y mejorar la comunicación del sector.

Vuelve la venta de bivalvos

En marzo se reanuda el comercio de moluscos bivalvos vivos entre la Unión Europea y Estados Unidos suspendido desde 2011 debido a diferencias en las normas reguladoras. Solo España y Países Bajos dispondrán de esta autorización al igual que los estados de Washington y Massachusetts. Comisiones de ambas regiones han certificado que los sistemas de seguridad alimentaria son recíprocos.

Plásticos en Cataluña

El litoral de Cataluña acumula una densidad de 13,7 kg/km² de residuos plásticos, el 60 % de ellos toallitas higiénicas, según el primer informe del impacto de la basura marina en caladeros pesqueros que acaba de publicar ICATMAR. El estudio sitúa la mayor concentración de plásticos en los fondos de la costa central catalana, entre 75 y 200m de profundidad, donde hay una mayor densidad de población.

Pleno empleo

Las ramas de Formación Profesional del ámbito marítimo pesquero en Galicia rozan el pleno empleo. Según un estudio de la Xunta la tasa de inserción laboral es del 93%. Los alumnos consiguen un empleo antes de los seis meses, tras completar sus estudios.



BREVES

Huelva, de interés público

El Gobierno declara de Interés Público las líneas de navegación Huelva-Santa Cruz de Tenerife y Huelva-Las Palmas lo que establece una serie de obligaciones en cuanto a frecuencia mínima de un viaje semanal. Estas líneas se unirán a las que ya están declaradas actualmente que unen Cádiz con Santa Cruz de Tenerife y Cádiz con Las Palmas. Esta declaración permitirá que la ruta se incluya también en las próximas licitaciones de contratos de navegación de conexión de la península con el archipiélago.

“Vizconde de Eza”

Acaba de finalizar la campaña del buque oceanográfico “Vizconde de Eza” del MAPA para evaluar el método de producción diaria de huevos de especies pelágicas como el jurel, la sardina o la caballa. También se han tomado muestras de plancton para realizar una estimación de la densidad de los huevos y delimitar el área de desove, a la par de estudiar otros parámetros relacionados con el crecimiento de dichas especies.

Descargas de desechos

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acaba de aprobar un Real Decreto que tiene por objeto la protección del medio ambiente marino de los efectos negativos de las descargas de desechos realizadas por los buques que utilizan los puertos españoles. Se busca garantizar el buen funcionamiento del tráfico marítimo mejorando la disponibilidad y la utilización de instalaciones portuarias receptoras de desechos. La norma afecta a todos los puertos y a todas las embarcaciones, independientemente de su tamaño. En esta normativa se regulan también los costes y tarifas de los sistemas de recuperación y se excluye de su aplicación a los desechos pescados de manera no intencionada por los buques pesqueros, facilitando su entrega sin costes.

R. DE MURCIA

Recuperar el Mar Menor

La aparición de miles de peces muertos el año pasado en las aguas del Mar Menor hizo saltar las alarmas y las peticiones de socorro para recuperar esta laguna salada. El proyecto RemediOS, liderado por el Instituto Español de Oceanografía (IEO-CSIC), promueve la restauración de las poblaciones de ostra plana para biorremediar este ecosistema altamente eutrofizado.

Científicos de los centros oceanográficos de Murcia, Vigo y Baleares del IEO-CSIC, la Asociación de Naturalistas del Sureste (ANSE), el Instituto de Ciencias Marinas de Barcelona (ICM-CSIC), la Universidad del País Vasco, la canadiense de Dalhousie y la Fundación Estrella Levante participan en el proyecto RemediOS liderado por el Instituto Español de Oceanografía.

El proyecto, cofinanciado por el FEMP, a través del Programa Pleamar de la Fundación Biodiversidad, promueve el uso de bivalvos en acciones de biorremediación en ecosistemas degradados. En este caso, la especie a valorar es la ostra plana “*Ostrea edulis*” con la que se quiere ofrecer una solución natu-

ral al problema del Mar Menor ya que, a finales de los 70 había en estas aguas una importante población de ostra plana, algo que se ha reducido considerablemente y con ello los servicios ecosistémicos que proporcionan.

“El Mar Menor ha pasado de ser un ecosistema oligotrófico de aguas transparentes a un ecosistema fuertemente eutrofizado e inestable a consecuencia de las actividades humanas. La recuperación de la funcionalidad del ecosistema pasa por un plan integral de actuaciones. Hay que trabajar eliminando los vertidos en tierra y recuperando los servicios ecosistémicos de las especies en el mar, explica Marina Albentosa, responsable del proyecto en el Centro Oceanográfico de Murcia. ■



Javier Giménez

Vigo: 7% más de mercancías

El tráfico total del Puerto de Vigo superó en 2021 los 4,8 millones de toneladas movidas, lo que supone un 6,9% más que en el ejercicio previo (incluyendo mercancías, pesca fresca y avituallamientos).



Esto a pesar de crisis sanitaria, que ha derivado en la falta de chips semiconductores para la fabricación de coches; en la falta de contenedores; en el encarecimiento de los fletes o en la escasez de materias primas.

El tráfico de mercancías general (el más relevante por su valor económico) apuntó una subida del 6,9%, hasta 4,2 millones de toneladas, “aproximándose al récord histórico de movimientos” registrado en 2007, con 4,3 millones de toneladas, según indicó el Puerto en un comunicado. La pesca fresca cerró con una bajada del 0,6%, aunque su valor en lonja subió un 11,6%. En lo que respecta al tráfico de contenedores, el total de tamaño TEU subió un 4,6%, los de tamaño UTI un 7,36%. Las estadísticas portuarias también registran un incremento tanto del número de buques que han he-

cho escala en los muelles vigueses, un total de 1.580 barcos (+2,46%), como de su tamaño (+10,85%). De igual forma, el tráfico de pasajeros, a pesar de la pandemia, creció un 42,71%. La Autoridad Portuaria de Vigo ha obtenido la huella de carbono que otorga el Ministerio de Transición Ecológica, que premia los esfuerzos por la contención medioambiental, por lograr reducir un 48% sus emisiones de gases de efecto invernadero. Entre las iniciativas que ha llevado a cabo para lograr esto se encuentran, por ejemplo, la puesta en marcha del proyecto “Lonja 4.0”, que dotará a las instalaciones del Puerto Pesquero, líder en pesca a nivel nacional y referente en el sector a nivel mundial, de una nueva estación de energía fotovoltaica, entre otros sistemas de ahorro energético, lo que supondrá, también, un fuerte ahorro económico. ■

BREVES

Combatir el atún ilegal

“Legal Score” la herramienta creada por Xavier Urrutia, inspector de la empresa atunera Pevasa, se ha alzado con el primer premio del concurso InnovaTuna dotado con 10.000€. Se trata de un sistema evaluador que utiliza indicadores técnicos que aportan indicios reales y tangibles de la actividad legal de una flota. El software permite detectar si el pescado ha sido trasbordado, una práctica ilegal. Este certamen premia cada año aquellos proyectos innovadores que contribuyen a la reducción de la pesca ilegal y los abusos laborales en la industria pesquera.

Persiguiendo el delito

La Guardia Civil ha creado la Oficina Central Nacional como punto de contacto ante los organismos nacionales e internacionales en lo relativo al análisis de información sobre actividades ilícitas medioambientales. El organismo pretende impulsar la cooperación, asesoramiento y comunicación de las actuaciones en la conservación y protección de la naturaleza y el medio ambiente, los espacios protegidos, los recursos hídricos, la caza y la pesca, y en la lucha contra el tráfico ilegal y el maltrato animal.

Drones en los muelles

La Autoridad Portuaria de Gijón ha adquirido un dron para el seguimiento y gestión de los trabajos portuarios y para facilitar el mantenimiento de las instalaciones del puerto de El Musel. El equipo cuenta con un software específico, fotogrametría y cartografía que mejorarán los servicios de gestión y control ambiental, y la seguridad, protección y prevención de emergencias. El dron permite la detección de fallos y deterioros estructurales, controla la ocupación de los muelles, el seguimiento y trazabilidad de las mercancías a granel y favorece la planificación inteligente de las operaciones portuarias.



A BORDO DE FLOTA QUE OPERA EN SURÁFRICA

3.000 españoles en la flota congeladora

Walvis Bay tuvo en tiempos un gran auge merced a la caza de la ballena. (...) Cuando la ballena fue exterminada, la ciudad decayó, se convirtió en un reducto casi sin vida. Pero desde hace unos años ha vuelto a resurgir, sin duda por la presencia de flotas pesqueras.

En estas aguas se captura sobretodo, merluza. Aquí vienen unos setenta barcos congeladores españoles con una tripulación cercana a los tres mil hombres. (...)

(...) Otra cosa es decir que todo es perfecto: nada más lejos de la realidad. En algunos barcos se utiliza la máquina de descastrar pescado sin que la cuchilla tenga ninguna protección y es causa de numerosos y graves

accidentes. En solo dos meses ya ha producido diez amputaciones de dedos y manos. (...)

Cuando llegamos al hospital, acompañados por el padre Urbano Velázquez (...). No había ni un vaso en las mesilla de noche de nuestros enfermos (...) -¿Los médicos? ¡Qué vamos a decir de los médicos! No hay forma de entenderlos. Hablan en inglés o africano. (...) Gracias al padre, que viene aquí y nos trae revistas y habla con las enfermeras (...) El hospital, que es del Estado (solo para blancos, por supuesto), tiene buen aspecto. Pero el problema está

en el factor humano, en la frialdad de trato, en la desatención. (...)

No hará falta que repita que Urbano está solo. Que la presencia de alguien que le ayude es imprescindible. Nuestros trabajadores del mar no tienen más asistencia humana en Walvis Bay que la suya.



La cuestión médica es para ellos un problema grave. Es muy difícil la situación, pues para solucionarla habrá que salvar, en primer lugar, las rígidas leyes del país en materia de trabajo para extranjeros. Pero todo esfuerzo será poco, porque son tres mil los españoles que están fuera esperando estas mejoras. Y a la espera de una reglamentación específica que evite las incorrecciones de los contratos, fije y reduzca la duración de las campañas, establezca una auténtica seguridad en el trabajo a bordo, mejore los sistemas de retribución

con porcentajes sobre capturas –no sobre precios– y salario mínimo garantizado.

Volvemos a lo mismo: no basta con tener una flota, seguramente rentable, faenando en lejanías latitudes, en las que todos los aspectos de producción, incluida la seguridad

de los buques, han sido perfectamente estudiados y contrastados. De toda esta empresa, en la que las ganancias y cuanto se haga honestamente para que estas ganancias aumenten es muy respetable, lo más importante de todo son los hombres, su dimensión humana, y tienen perfecto derecho a que se vuelquen en ellos la máxima atención.

Muy bien por las empresas que recomponen el cuerpo roto de un tripulante caído en accidente. Pero la cura ha de ser algo más que poner en marcha una pieza que se precisa para el trabajo, pues lo de verdad está sucediendo es que un hombre sufre y hay que remediar ese sufrimiento. No basta con dar agua al que tiene sed: sírvasele el vaso si está en un lugar civilizado y si quien ha de disponer que se haga no es un necio integral, cuya falta de luces le impide distinguir entre un hombre y un objeto.

JOAQUIN VIDAL

Grave siniestralidad

Los efectos causados por los temporales en nuestro litoral han sido lamentables, tanto para las embarcaciones que navegaban como para las que permanecían en puerto, que al chocar violentamente unas con otras ha sufrido daños considerables, que requieren grandes reparaciones. En consecuencia, durante este invierno el número de siniestros y la cuantía de sus indemnizaciones han excedido a todo cálculo de si-

niestralidad, tanto en averías como en pérdidas totales.

Destaca por lo inusitado, y por sus extrañas características el incendio y posterior embarrancamiento, hasta su total destrucción del pesquero "German", de Santoña, en su primera salida al mar (...)

(...) Las pérdidas totales que afectan a la Mutua de Riesgo, aparte de los 400 siniestros sufridos en los últimos cuatro meses de este invierno son los siguientes:

Nombre del pesquero	Fecha del siniestro
"Las tres Maris"	10-XI-71
"Arteaga 2"	21-XI-71
"Francisco Correa"	6-XII-71
"Lucero Díaz"	13-XII-71
"Gabriela"	15-XII-71

Nombre del pesquero	Fecha del siniestro
"Juan y Leonor"	20-I-72
"Carolina Payá"	10-II-72
"Mariasunt"	25-I-72
"José y Moncho"	25-II-72
"Ana"	15-III-72

Sorteo de marcado de atunes

Una joven, empleada en una conservera de Canadá "Canadian Tuna Company", St. Andrews, ha sido la agraciada con un premio de 300 dólares en el primer sorteo anual de marcado, celebrado por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico. La marca nº OH-20.581 hallada por la señorita Pamela B. Sanster había sido colocada en un atún frente a las costas de New England (...). El sorteo fue en el Club de la Prensa de Madrid el 1 de marzo de 1972 (...) Formando parte del programa internacional de investigación conjunta de la Comisión fueron



aplicadas 4.000 marcas a túnidos y ejemplares de marlín en el océano Atlántico durante 1971 por científicos de distintos países. De

Plan de marisqueo

El anteproyecto del Plan de Ordenación Marisquera de la costa onubense ha sido aprobado en una reunión en la Casa Sindical (...) El objetivo principal de este Plan marisquero de Huelva –una de las primeras provincias españolas en esta riqueza- será el de establecer en todas las zonas aprovechables del litoral unos parques para el criadero y engorde de moluscos, especialmente de ostras, berberechos, almejas, y otras especies. Bajo un régimen de control de las Cofradías de Pescadores, y previa la capacitación de los mariscadores, se aspira a acrecentar la riqueza marisquera y a garantizar un trabajo bien remunerado y permanente a los trabajadores del ramo.

dicho número, 280 marcas fueron devueltas por pescadores y empleados de industrias conserveras (...).

(...) Las marcas llevan un número y la dirección a la que deben ser devueltas, y además de recibir a todas las personas que las devuelvan una recompensa, toman parte en un sorteo de 300 dólares. La finalidad de esta recompensa es promover la devolución de las marcas, ya que los datos que se acompañan a las mismas, describiendo las condiciones de la re-

cuperación, representan una información sumamente valiosa para los científicos que les permite proseguir los estudios de esta especie (...)

EL TÉRMINO, DE ORIGEN GRIEGO, HACE REFERENCIA A UNA PAUSA EN LA RESPIRACIÓN

Apnea obstructiva del sueño

La apnea obstructiva durante el sueño puede provocar accidentes en los trabajadores del mar porque el enfermo se encuentra somnoliento y fatigado en el día, mientras desarrolla su actividad laboral.

Durante el sueño se describen alteraciones de la salud, una de las más frecuentes es la apnea obstructiva del sueño, que usualmente es visualizada por quien acompaña a la persona que duerme, al notar que cesa su respiración por un

breve período de tiempo, tras la que comienza a respirar normalmente. Estos episodios pueden repetirse varias veces en la noche y, según su frecuencia, así será el grado de repercusión que tendrá sobre la salud de los afectados.

Otros signos descritos por el en-

fermo que pueden hacer sospechar de la existencia de apnea obstructiva del sueño son: ronquidos fuertes; despertarse varias veces en la noche; amanecer con la boca seca; dolor de cabeza en las mañanas; sensación de fatiga o sueño excesivo durante el día (hipersomnía) y dificultad para mantener la atención en las tareas y/o cambios de carácter en el día.

¿CÓMO SE DESARROLLA?

Durante el sueño se produce una relajación de los músculos de la parte posterior de la garganta, con el consiguiente estrechamiento u obstrucción de las vías respiratorias, por lo que la entrada de aire y oxígeno a los pulmones es insuficiente, esto provoca la sensación de asfixia que en oportunidades refieren los enfermos. El cerebro al detectar esta disminución de oxígeno desarrolla mecanismos fisiológicos que despiertan a la persona y con ello se produce inmediatamente la normalización de la respiración.

El paciente durante estos episodios puede jadear, resoplar, roncar o sentir asfixia, eventos que luego al despertar no recuerda por la brevedad de su duración, sin embargo, está sometido a una situación donde disminuyen los niveles de oxígeno, se despierta



varias veces en la noche, no duerme adecuadamente y la función reparadora del sueño se ve seriamente afectada.

La apnea obstructiva del sueño puede verse en cualquier edad y sexo, sin embargo los estudios realizados indican que su frecuencia es mayor en hombres y en personas de edades avanzadas. Influyen además otros factores que condicionan un mayor riesgo a padecer esta enfermedad, como los cuellos voluminosos o las vías respiratorias estrechas. Se ha comprobado además que varios miembros de una misma familia pueden sufrir esta dolencia.

POSIBLES AGRAVANTES

Otras situaciones que pueden agudizar el desarrollo de la apnea obstructiva del sueño son el sobrepeso, la ingestión de tranquilizantes, inductores del sueño o sedantes, el tabaquismo y el consumo de alcohol.

Las personas afectadas de esta enfermedad pueden desarrollar complicaciones cardiovasculares como la hipertensión arterial, arritmias cardíacas e incluso muerte súbita y resulta un serio agravante para el enfermo que va a ser sometido a una intervención quirúrgica.

La sospecha de esta dolencia se basa en el relato de los observadores de los que duermen o por el propio afectado cuando refiere alguno de los signos antes mencionados, sin embargo el diagnóstico se confirma con un estudio de sueño conocido como polisomnografía, que se realiza



justamente mientras el paciente duerme y recoge los episodios de apnea, las disminuciones de los valores de oxígeno en sangre que se producen durante las pausas respiratorias y las horas de sueño efectivo que tiene el enfermo.

TRATAMIENTOS Y MEDIDAS

No se conoce un tratamiento farmacológico específico, sin embargo existen una serie de medidas, que pueden mejorar la enfermedad y disminuir los molestos episodios nocturnos, entre las que se encuentran intentar cumplir un horario de aproximadamente ocho horas de sueño y durante el mismo evitar la posición decúbito supino (boca arriba), eliminar las cenas copiosas y tardías, suprimir la ingestión de bebidas alcohólicas en horarios vespertinos así como los medicamentos ansiolíticos, inductores del sueño o que depriman el Sistema Nervioso Central en general. Cuando la frecuencia de los episo-

dios de apnea en la noche lo requieren, se aconseja la utilización durante el sueño de un equipo que emite aire con presión positiva conocido como CEPAP y que evita que las vías aéreas se colapsen mientras el paciente duerme y así logre un sueño de mejor calidad.

La utilización del CEPAP debe ser inducida previamente por el personal sanitario ya que, aunque sea necesario su uso, el afectado deberá dormir toda la noche conectado a este equipo, lo que precisa una buena comprensión del porqué de su uso y una correcta adaptación al mismo.

Finalmente hay que darle mucha importancia a la realización de ejercicio físico sistemático y controlar el peso corporal que mejorarán la calidad de vida de los pacientes afectados por esta enfermedad. ■

ROSA MARÍA GANDÍA

MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

Empleo de calidad para la pesca

El Consejo de ministros, a propuesta del Ministerio de Trabajo y Economía Social, ha aprobado enviar a las Cortes Generales la ratificación del Convenio número 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre el trabajo en la pesca, adoptado por esta entidad en 2007. Este convenio es un instrumento para completar y dar unidad a las diferentes normativas internacionales del sector y también para promover el trabajo decente en el que desarrollan su actividad laboral 38 millones de personas en todo el mundo. El Gobierno destaca que la ratificación de este convenio supone avanzar de manera decidida hacia la calidad del

empleo como seña de identidad y luchar contra la competencia desleal. Este acuerdo implica que España asume un compromiso internacional con las personas trabajadoras del sector pesquero que faenan en todo el mundo, uniéndose a los veinte países que ya han ratificado este Convenio. Es un compromiso con todos los pescadores, sean estos españoles o extranjeros, y trabajen en un buque español o bajo otro pabellón. Cuenta con el apoyo de las principales organizaciones sindicales y empresariales, fundamentales para lograr el objetivo común de que el empleo de calidad sea un rasgo de identidad de la flota pesquera. ■

Elecciones en ARVI

La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI) ha reelegido a Javier Touza como presidente y a Daniel Castro Gordejuela, como vicepresidente. Touza se impuso, por 24 votos de diferencia (54-30), ante Iván López Van der Veen, gerente de la pesquera Ancora y preside la Asociación Nacional de Buques de Pesca de Bacalao (Agarba). Es la segunda vez que ambos se disputan el cargo. ■

“Cocinando el Mar”

Madrid Fusión y Mercamadrid convocan el I Concurso “Cocinando el mar”. Los participantes enviarán una única receta elaborada con un gallo San Pedro antes del 4 de marzo. Se seleccionarán seis que pasarán a la final. El 28 de marzo, los finalistas dispondrán de una hora para elaborar sus recetas en vivo, en el marco de Madrid Fusión Alimentos de España 2022 de donde saldrá el ganador. ■

Navegar sin límites

Espacio Ibercaja Delicias acoge desde el 15 de febrero "Magallanes y Elcano: Sin Límites", la única experiencia inmersiva para todos los públicos que transporta al visitante a la aventura de la primera vuelta al mundo protagonizada por Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano, conmemorando el V Centenario de un hecho que cambió el curso de la historia. Incluye la reproducción a tamaño real de la nao “Victoria” y muchos efectos especiales. ■

La Carta de Servicios, en papel



La Carta de Servicios es una publicación del Instituto Social de la Marina (ISM) válido para un periodo de tres años -2021-2023, el documento más reciente-, en el que da a conocer las prestaciones que ofrece el ISM a

los afiliados al Régimen Especial del Mar. Hasta ahora únicamente estaba disponible en su versión digital, pero ya se puede consultar también en papel. Puede acceder a la Carta de Servicios en <https://www.seg-social.es/> ■

GUÍA SOBRE ENCUADRAMIENTO EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



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