

Mar

Nº 627
OCTUBRE 2022

La Palma

**Un año
después**

Accidente en el Estrecho

**Alerta por
contaminación**

EUROPA CONTRA LA PESCA DE FONDO

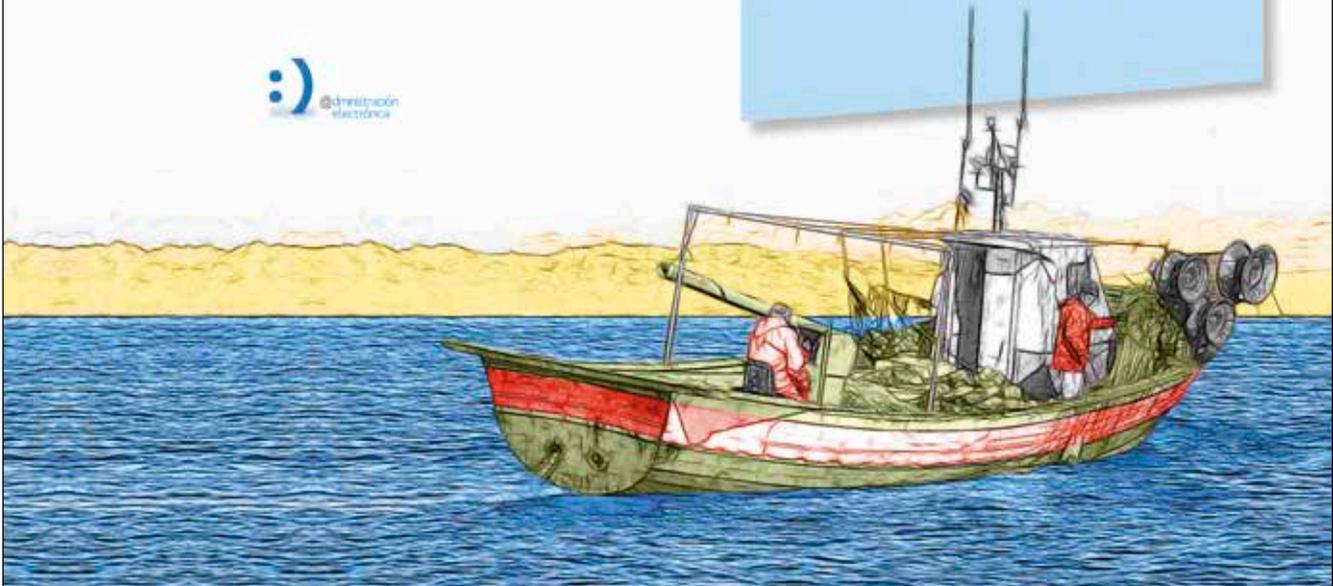
GOBIERNO Y SECTOR REACCIONAN





LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)



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

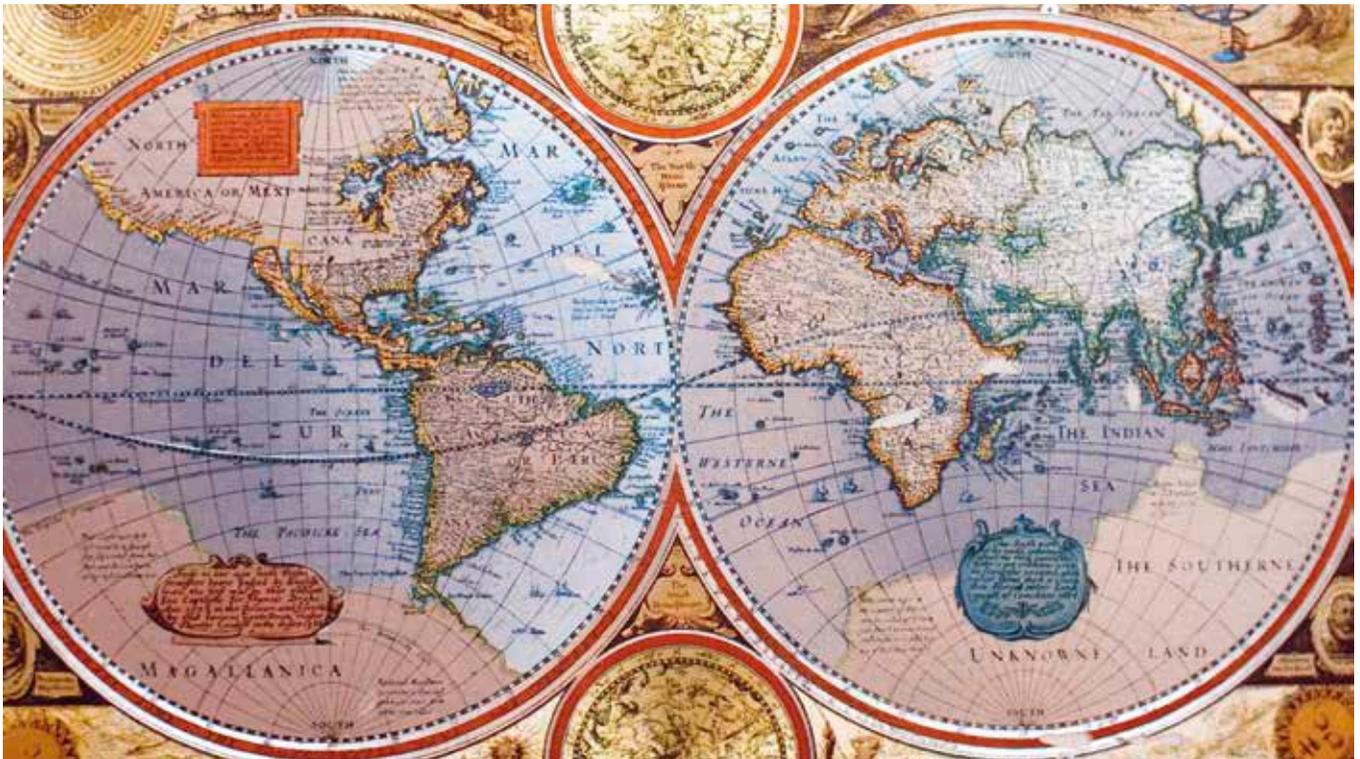


MÁS INFORMACIÓN:
PÁGINA WEB | SEDE ELECTRÓNICA



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Globalización política



Sevilla ha conmemorado este mes la llegada de la nao Victoria a su puerto culminando la primera vuelta al mundo que inició el navegante portugués Fernando de Magallanes un 10 de agosto de 1519 y acabó el vasco Juan Sebastián Elcano tres años después. Las condiciones tan extremas y difíciles de la expedición, conocida como la “Armada de la Especiería”, quedan más que demostradas pues solo una de las cinco naves de las que partieron y 18 de los 240 marineros que comenzaron el viaje buscando nuevas rutas comerciales, regresaron a la capital hispalense.

La gesta no es solo la mayor aventura marítima de todos los tiempos. Su relevancia y las repercusiones que tuvo en el comercio, las comunicaciones, la cartografía, la botánica, la zoología y el pensamiento de la época hacen que se la considere la primera globalización. Gracias a la llegada de Elcano a Sevilla, el mundo inició un comercio global con España y Portugal como naciones protagonistas.

Gracias a la evolución de los barcos, de las técnicas de navegación y de grandes obras de ingenie-

ría como el canal de Suez o el de Panamá, las rutas marítimas comerciales son mucho más rápidas que hace 500 años. Más del 90% del transporte mundial de mercancías se realiza actualmente por mar, sumando casi 12.000 toneladas en 2021. Desde los centros de control de puertos como Algeciras o Valencia es fácil entender hoy la economía globalizada. El mundo se ha hecho pequeño.

Pero si la pandemia cuestionó en muchos casos la globalización económica, debemos pensar en otras globalizaciones como la que supondría encontrar soluciones mundiales a problemas como el cambio climático, la contaminación o la sobreexplotación que afecta a nuestros mares. Las delegaciones negociadoras del Tratado Global de los Océanos han sido incapaces de llegar a un acuerdo en Nueva York para protegerlos. No podemos esperar mucho más. El futuro de la Humanidad necesita de voluntades políticas y amplitud de miras por parte de gobiernos y Estados para que la globalización política ayude a encontrar respuestas mundiales que beneficien a todos. ■

Manual de Medicina Subacuática

Director: Dr. Manuel Salvador Marín

Edita: Amazing Books

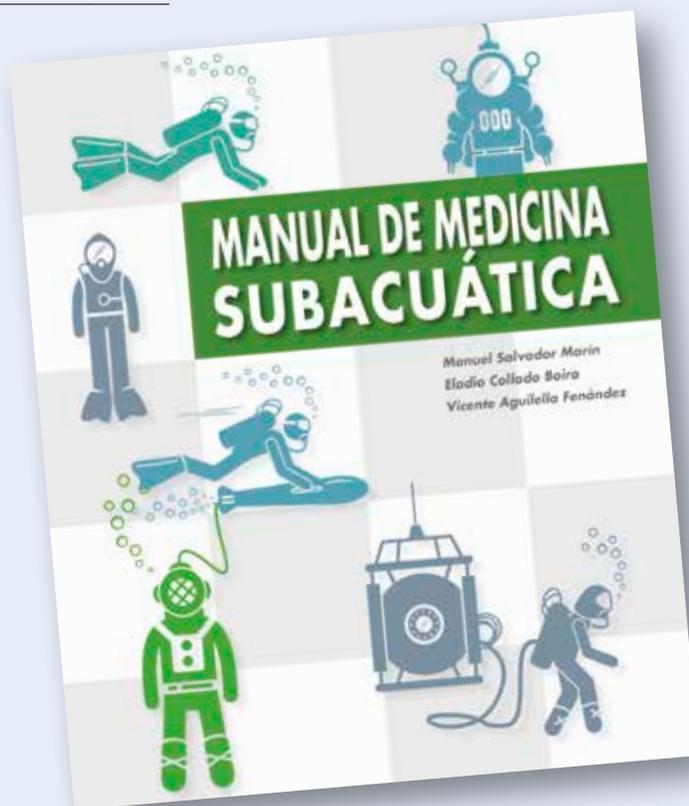
Este libro está escrito desde la experiencia de médicos, enfermeros y técnicos españoles que han dedicado muchos años de su carrera profesional a la prevención, diagnóstico y tratamiento de los accidentes de buceo. Muchos de ellos, profesionales de Sanidad Marítima que han ligado sus vidas a las cámaras hiperbáricas y al oxígeno, haciendo guardias asistenciales durante años y recogiendo así una larga experiencia que luego han volcado sobre las 416 páginas que componen la obra.

El contenido del manual se organiza en 18 capítulos escritos por especialistas en cada materia, desde las leyes físicas en el ambiente subacuático e hiperbárico, hasta las patologías del buceo en apnea, las enfermedades profesionales de los buzos o la utilización de cámaras hiperbáricas.

El lector podrá encontrar entre sus páginas una amplia infografía, además de contenido multimedia que se puede ver desde un smartphone o tableta, utilizando códigos QR incluidos en las páginas de los capítulos, lo que permite complementar la información con un interesante material audiovisual.

Las imágenes de este libro pertenecen a experiencias reales tratadas por los autores con pacientes, de forma anónima, y muestran casos que se han encontrado en su amplia carrera profesional.

Desde el sector existía una gran demanda de información fiable sobre el tema ya que los pocos manuales que existen en el mundo están en inglés y la



El manual está escrito por profesionales de la medicina y técnicos con una larga experiencia asistencial a buceadores

mayoría redactados desde un patrón alejado de la medicina asistencial o de la realidad del día a día de los profesionales del buceo.

Los autores del libro se sienten orgullosos de recopilar en esta obra todos sus conocimientos de campo que han permitido que en España gracias a los avances en medicina hiperbárica “en los últimos 20 años no se haya visto un buzo que no haya vuelto a caminar tras un accidente invalidante”.

El Manual de Medicina Subacuática es un libro que ofrece contenidos esenciales para cualquier profesional interesado en la Medicina Subacuática, trabajadores y aficionados del mundo marítimo. El libro cuesta 47,45€ y está a la venta en la web de la editorial. ■



Directora del ISM:
Elena Martínez Carqués

Dirección colegiada:
Comunicación: Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es)
Medios: Anabel Gutiérrez (ana-isabel.gutierrez1@seg-social.es)
Contenidos: Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es)

Redacción:
María Barja (maria.barja@seg-social.es), Borja Barrera (borja.barrera@seg-social.es) y Bárbara Sánchez (barbara.sanchez@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: Avda. de la Marina, 23 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



Y EL PEOR DE LOS ESCENARIOS SE MATERIALIZÓ

Bruselas cierra 87 zonas a la pesca de fondo. La medida afectará a más de 500 barcos españoles.

PÁGINA 6

ACCIDENTE MARÍTIMO



Alerta por contaminación. El naufragio de un buque cargado con 500 toneladas de carburante despierta el fantasma del "Prestige" en la Bahía de Algeciras.

PÁGINA 10

MEDIOAMBIENTE



Un año después. Al cumplirse un año de la erupción del Cumbre Vieja, la ciencia observa cómo los fondos marinos de La Palma se están recuperando.

PÁGINA 16

14 Tribuna. Desde Ecologistas en Acción nos exponen su punto de vista sobre la pesca de arrastre.

26 Pesca ilegal. El 20% de los más de 90 millones de toneladas de pescado que se captura cada año, procede de la pesca ilegal.

28 Balfegó. Analizamos el éxito exponencial de la atunera española Balfegó con un sistema de pesca sostenible pionero en todo el mundo.

32 Marisqueo. Se han registrado caídas en la producción de bivalvos de hasta el 78%. La Xunta de Galicia tomará medidas.

36 Consumo. Un informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación confirma que cada año comemos menos pescado.

40 Sin acuerdo en la ONU. Las aguas internacionales continúan desprotegidas.

44 Eólica marina. El Gobierno tiene cuatro meses para regular el espacio marítimo e impulsar la eólica marina.

48 Entrevista. Covadonga Salgado, directora del Intecmar, nos cuenta la trayectoria del Instituto Tecnológico gallego en su 30 aniversario.

54 De viaje. La Asociación de Grandes Navegantes y Exploradores Españoles celebró el V Centenario de la Vuelta al Mundo de Elcano con una expedición conmemorativa de Calpe a Sevilla.

64 Páginas Médicas. Drogas, alcohol y trabajo, una mala combinación de la que nos habla nuestra médico de Sanidad Marítima Purificación Vega.



FRENAR 'IN EXTREMIS' LA ENTRADA EN VIGOR DE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO

Cierre de 87 zonas de pesca

El mes de octubre llega con la fuerza de un huracán para la pesca de fondo. Si la contraofensiva de España en Bruselas no tiene efecto, irremediablemente el 9 de octubre se cerrarán 87 zonas a todas las actividades pesqueras que conlleven contacto con el fondo marino. El impacto socioeconómico es incalculable para toda la pesca europea. Desde el sector pesquero llevan tiempo tratando que no se les vea como enemigos, sino como parte de la solución. Nunca han puesto en duda la necesidad de proteger los ecosistemas marinos y mantener un equilibrio en la biomasa, pero el ecosistema de la vida también puede desequilibrarse si hay muchos peces gordos y pescadores sin nada que llevarse a la boca.



Auspiciado por el Reglamento de Aguas Profundas, aprobado por la Unión Europea en 2016, el comisario de Medio Ambiente, Océanos y Pesca Virginijus Sinkevicius ha promovido incansablemente la ley de aplicación para la Protección de los Ecosistemas Marinos Vulnerables por la que se prohíben todas las actividades relacionadas con la pesca de fondo (arrastre, palangre y anzuelo) en 87 zonas del Atlántico nordeste con el objetivo de proteger los hábitats marinos sensibles.

Un millar de barcos europeos, la mitad de ellos españoles, de arrastre, palangre y volantas, que habitualmente faenan entre el Golfo de Cádiz y Gran Sol se verán gravemente afectados. 10.000 pescadores tendrán prohibida la entrada a 16.419 km² donde la Comisión Europea considera que la sobrepesca está afectando, o puede afectar, a los ecosistemas marinos vulnerables.

Las prohibiciones a estas artes no son nuevas. En 2016, Europa vetó la pesca de arrastre por encima de los 800 metros, permitiendo solo la pesca entre los 400 y los 800 metros, a la espera de dictaminar además qué zonas podrían ser sensibles. Esto es lo que se ha decidido ahora, propiciando la clausura que entrará en vigor el 9 de octubre.

España ha puesto gran parte de su esfuerzo negociador en conseguir una aplicación flexible y paulatina de estas medidas, así como una excepción para el palangre de fondo en las 87 zonas así como una exclusión del Golfo de Cádiz. Los cuatro países afectados, España, Francia, Irlanda y Portugal, han solicitado una demora a la espera de, en noviembre, un informe científico más actualizado y amplio, que proponga para el cierre aquellas áreas realmente vulne-



España, Francia, Irlanda y Portugal son los países afectados por la medida que repercutirá sobre un millar de barcos de fondo

rables y que distinga entre las distintas artes.

Han puesto de manifiesto que tampoco han evaluado el impacto que sobre la seguridad alimentaria tendría la medida, ya que habría que importar productos de pesca de terceros países con legislaciones y prácticas poco sostenibles.

SOLO 14 DÍAS

A raíz de toda esta problemática en marzo de 2022 surgió la EBFA, siglas en inglés de la Alianza Europea de Pesca de Fondo, para proteger los intereses de las más de 7.000 embarcaciones de arrastre europeas. Su presidente Iván López van deer Veen lamentaba que la Comisión solo haya dejado en consulta pública 14 días la propuesta de aplicación del reglamento cuando ellos mismos han necesitado seis años para redactarla: “La Comisión defiende un sistema de cogestión que lamentablemente no se aplica en la práctica”. Parte de la argumentación del sector critica que el informe del Consejo

Internacional de Exploración del Mar (ICES, por sus siglas en inglés) en el que se basa la prohibición, se hizo con un modelo en el que se estudiaba el impacto del arrastre de fondo de embarcaciones superiores a los 12 m de eslora, pero el dictamen se aplicará sin tener en cuenta las embarcaciones con mecanismos que minimizan el impacto sobre el fondo (puertas o varas), y también para el cerco de fondo, las dragas, el palangre y la volanta de fondo. Dichas zonas fueron determinadas en función de las evaluaciones llevadas a cabo con muestreos solo con flota de arrastre, recogidos entre 2009 y el 2011. En poco más de un mes se co-

Si no se consigue frenar por la vía de urgencia su entrada en vigor, más de 16.000 km² quedarán vetados al arrastre

nocerá un informe científico del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) más actualizado, de ahí que desde los cuatro países afectados no se entiendan las prisas por aplicar el reglamento, lo que a su entender ha llevado a cometer graves errores.

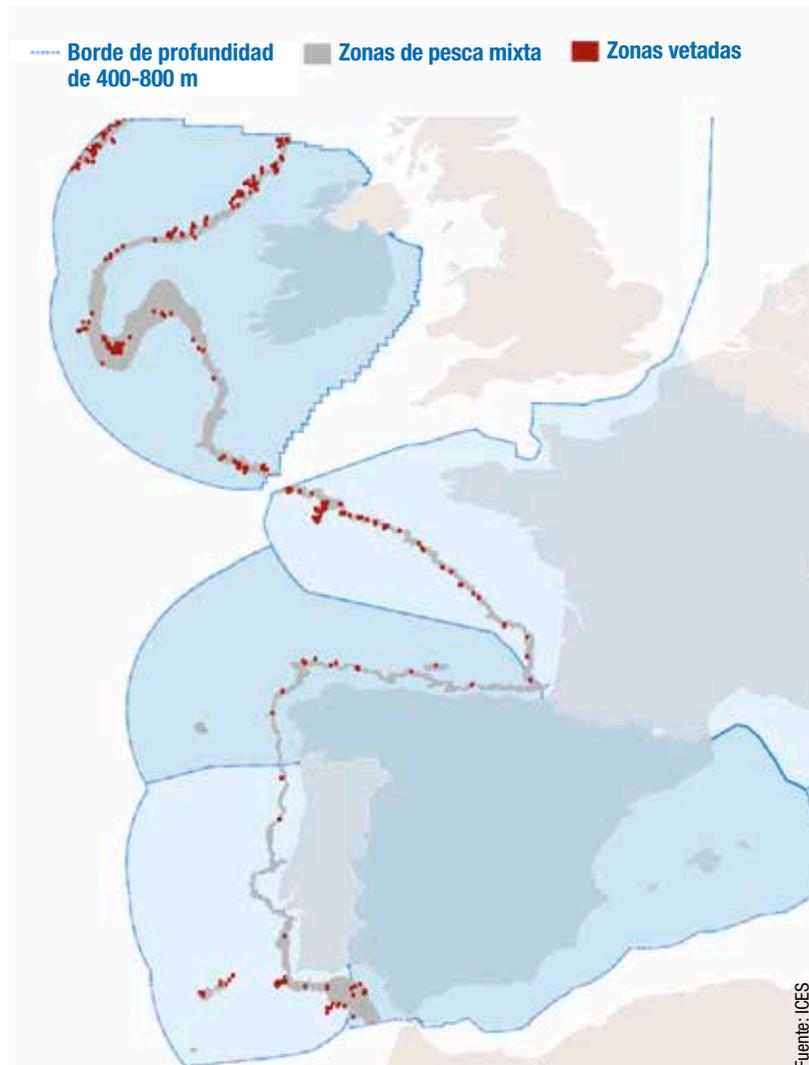
En la reunión celebrada el pasado 26 de julio ya quedó patente que la propuesta de la Comisión adolecía de rigor científico y hacía una inadecuada aplicación de la recomendación científica del ICES, sin embargo, el 19 de septiembre se publicaba en el Diario Oficial de la Unión Europea el reglamento que ordena el cierre a la pesca de fondo de las 87 zonas.

Con lo cual, si el recurso anunciado por el Gobierno de España y otras organizaciones no prospera, los pescadores tendrán vetado el acceso a esas zonas lo que les obligará a reorganizarse (y no todos podrán sobrevivir). Tendrán que desplazarse más lejos para poder pescar, invertir más tiempo y gasoil, con sobrecostes económicos y medioambientales, en un momento en el que, en plena guerra de Ucrania, el sostenimiento de un sector alimentario independiente se hace imprescindible para Europa.

REUNIÓN DE MINISTROS EUROPEOS

El pasado 26 de septiembre, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, instaba a la Comisión a suspender y revisar la aplicación del reglamento de ejecución ante la constatación de que la normativa contiene errores de forma y de fondo que perjudican seriamente los intereses de la flota española.

El Gobierno considera que puede haber base jurídica para presentar un recurso ante el Tribunal de Justicia de la UE.



Uno de los argumentos con mayor peso presentado en Bruselas hacía alusión a la difícil coyuntura que vive Europa con la invasión de Ucrania que hace más necesario que nunca mantener en el mejor estado posible el sector alimentario, siendo en estos momentos la aplicación de esta medida muy contraproducente porque afectaría seriamente los intereses del sector pesquero comunitario.

Planas también criticó ante sus colegas europeos que el estudio en el que se basa la orden de prohibición apenas analiza las consecuencias económicas y sociales para el sector pesquero, incumpliendo uno de los pilares de la Política Pesquera Común.

Existen antecedentes de que otras medidas menos drásticas son posibles y viables, como ocurrió con el plan de gestión de la sardina, con el que finalmente España y Portugal consiguieron evitar el cierre de esta pesquería, y la recuperación en cinco años de la especie. La patronal pesquera española, Cepesca, también anunciaba la presentación de un recurso de anulación ante el Tribunal de Estrasburgo alegando una “tramitación irregular” del auto de ejecución que incumple los plazos previstos antes de su entrada en vigor. Anuncian también que buscarán el amparo del Parlamento y del Defensor del Pueblo europeos y que, como en otras ocasiones, no descartan la convocatoria de paros y concentraciones a nivel europeo.

Desde las cofradías lamentaban que “el peor escenario posible finalmente se ha materializado”. Basilio Otero, presidente de la Federación Nacional y patrón mayor de Burela, decía no entender “cómo puede haber una prohibición sin que existan estudios científicos que la avalen”. Desde estas asociaciones



Greenpeace lanzó rocas en Cornualles para impedir el arrastre

Muchos
barcos
tendrán
que parar
porque el
cierre de esta
pesquería
supone el
50% de sus
capturas

pesqueras en diversas ocasiones se ha solicitado la dimisión del comisario de Medio Ambiente, Virginijus Sinkevicius, quien en múltiples ocasiones ha mostrado su apoyo público a las tesis de las asociaciones ambientalistas, partidarias de la prohibición total de la pesca de arrastre.

Más duras son las acusaciones de la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros, Aetinape, que consideran que todos los movimientos realizados desde las distintas administraciones para frenar el ataque al arrastre de fondo han fracasado sin que nadie asuma responsabilidades.

El comisario Sinkevicius se ha mostrado abierto a hacer una reevaluación de la medida de cierre de las 87 áreas tras el primer dictamen científico, una vez implantada la medida, pero teniendo en cuenta que dichos informes tienen una periodicidad anual, la entrada en vigor de la aplicación del reglamento no tiene vuelta atrás. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Progresos en el bombeo y limpieza a fondo del OS35

BUQUE HUNDIDO FRENTE A LAS COSTAS DE GIBRALTAR

Alarma por contaminación

Al cierre de la edición de esta revista, seguían llegando vertidos de hidrocarburos procedentes del buque accidentado OS35 a la costa. Los caladeros de La Línea de la Concepción (Cádiz), dedicados principalmente al marisqueo, llevan ya mes y medio cerrados, ocasionando importantes pérdidas económicas. Además, el incidente se ha producido en una Zona de Especial Conservación para la Unión Europea por su alto valor ecológico.

El choque entre dos buques, a finales de agosto, desató el fantasma del Prestige en las costas de Gibraltar. Un mes después de producirse este incidente, y cuando parecía que la situación estaba controlada, un nuevo vertido de hidrocarburos (parece que procedente de las paredes de

los tanques), ha alcanzado tres playas de la localidad gaditana de La Línea de la Concepción y ha activado el nivel 1 del Plan de Emergencia ante el Riesgo de Contaminación del Litoral (PECLA) de la Junta de Andalucía, que ha movilizado a 25 personas para realizar labores de limpieza de los restos del vertido.

El pasado 29 de agosto, el buque granelero OS35, salía de Gibraltar para dirigirse a Vlissingen, en los Países Bajos, cuando chocaba contra el petrolero Adam LNG, que permanecía fondeado en las inmediaciones del puerto de Gibraltar. John Ghio, capitán marítimo del puerto de Gibraltar, desvía el barco hasta una zona próxima a la costa, con bancos de arena, para facilitar la maniobra en lo posible. La decisión del capitán gibraltareño “no es incorrecta”, según Benito Núñez, director general de la Marina Mercante, puesto que “no es lo mismo un hundimiento a 200 metros de profundidad que a 17”.

El capitán del barco desobedeció las instrucciones de la Autoridad Portuaria del Peñón de detenerse y siguió la marcha asegurando que no tenía ningún daño. Por esta razón fue detenido y puesto en libertad, y el pasado 14 de septiembre se le acusó formalmente, entre otros cargos, de poner “en peligro a buques, estructuras o personas”; de

Aún queda por delante la extracción de más de 30.000 toneladas de acero

“no tomar las medidas adecuadas para evitar la colisión” o de dañar “un lugar de reproducción de una especie animal europea protegida”. Antonio Muñoz, presidente de Verdemar-Ecologistas en Acción, recuerda que la zona del accidente es un enclave considerado como Zona de Especial Conservación de la Red Natura 2000 –la protección medioambiental de la Unión Europea– por su alto valor ecológico. De hecho, ahí se encuentra una especie de lapas que está en peligro de extinción y que ya se está viendo afectada por la llegada de los restos de combustible.

OPERATIVO ANTICONTAMINACIÓN

El buque, cargado con 183 toneladas de fueloil pesado, 250 toneladas de gasóleo y 27 toneladas de aceite lubricante, comenzó a hundirse finalmente por la proa a 700 metros de Catalan Bay (una bahía natural en Gibraltar) y a 2,2 kilómetros de la playa de Poniente de La Línea de la Concepción (en Cádiz).



Colocación de una barrera anticontaminación alrededor del buque

La brecha que se abrió en el barco tras el impacto fue de 10 metros de largo y cuatro de ancho. Esta situación activó un protocolo de emergencia del Consejo de Contingencia de Gibraltar, en estrecha colaboración con la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo, para retirar lo antes posible todo el combustible de carga y de uso del buque accidentado. A pesar de los medios desplegados, no se pudo evitar que varias bolsas de petróleo alcanzaran la costa.

El gobierno de Gibraltar aseguró haber retirado todo el contenido de carburante el 5 de septiembre, tanto el que transportaba el buque como el que se requería para alimentar las máquinas. El último escollo, las previsiones climatológicas que ya empezaban a anunciar fuertes vientos.

Permanecen cerrados tres caladeros de La Línea afectando a 32 barcos

Las autoridades de Gibraltar tomaron la decisión de hundir la popa del buque sobre el lecho marino para evitar que se terminara de partir en dos debido al temporal. Este operativo concluyó el sábado 18 de septiembre. "No quedan cantidades de aceite a granel a bordo. Todos los depósitos de aceite se han vaciado de todo aquello que era bombeable. No queda ningún tipo de combustible dentro y, desde luego, nada de combustible para el funcionamiento de cualquier maquinaria del buque", explicó el capitán del puerto, John Ghio. Esto no ha evitado que se produjera un nuevo vertido, procedente de las paredes del tanque, como explicábamos al principio.

LA PESCA, BAJO VIGILANCIA

La Consejería de Salud y Consumo de la Junta de Andalucía, a



Tareas de limpieza de la playa de Poniente (La Línea)

través de su Dirección General de Salud Pública, ha establecido una vigilancia especial de las aguas de baño y de las lonjas. El alcalde de La Línea de la Concepción (Cádiz), Juan Franco, ha señalado que hay tres caladeros de pesca extractiva de bivalvos que se encuentran cerrados, lo que afecta a una flota de 32 barcos. Desde finales de agosto un centenar de hombres se quedan cada día en puerto. El pasado 22 de septiembre, en el Juzgado de lo Penal de esta localidad, el Ayuntamiento, en una demanda conjunta con empresarios, hosteleros y pescadores afectados, interpuso una denuncia contra el armador y la aseguradora del barco por daños económicos.

Aún queda por delante la extracción de más de 30.000 toneladas de acero, todavía en el buque, y tomar la decisión sobre si una vez vaciado el buque será rebotado o desguazado. Al cierre de esta edición, el Gobierno de Gibraltar, que ha estado informando a pesar de que se encuentra en periodo oficial de luto por el fallecimiento de la reina Isabel II, ha localizado varias bolsas de petróleo, atrapadas en las cuadernas del casco y están desarrollando nuevas tareas de mantenimiento y reparación de la barrera anticontaminación. Por su parte, el consejero andaluz de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, Ramón Fernández-Pacheco, ha afirmado que hasta el momento no se ha detectado ninguna afección a ninguna especie protegida en el entorno de la Bahía de Algeciras (Cádiz). ■

ANABEL GUTIÉRREZ

Una zona de alto valor ecológico



Delfines comunes en el Estrecho de Gibraltar

El Estrecho de Gibraltar, un pequeño enclave de 60 kilómetros de largo y solo 14 kilómetros de ancho, es transitado cada año por 100.000 embarcaciones, lo que representa el 10% del tráfico internacional. En los últimos 15 años entre Algeciras y Gibraltar han encallado cinco barcos ocasionando importantes incidentes de contaminación por hidrocarburos en la zona: New Flame, Tawe, Fedra, Samotraki y, ahora, el OS35. Antonio Muñoz, de Verdemar-Ecologistas en Acción, ha afirmado que los vertidos del granelero OS35, hundido en Gibraltar, ya han llegado a las Zonas Especiales de Conservación (ZEC) en la demarcación marina del Estrecho Oriental, Occidental y a las Marismas del Palmones y está poniendo en riesgo miles de hectáreas con especies protegidas. “Esta costa tiene unas características muy importantes”, recuerda Muñoz. Por ejemplo, alberga la lapa *Patella ferruginea*, la de mayores dimensiones a nivel europeo y en peligro de extinción. También está en riesgo una importante colonia de delfines comunes y delfines mulares y es el hábitat de numerosas especies como las colonias de coral rojo, la planta fanerógama *Cymodocea nodosa* o el alga *Laminaria ochroleuca*. También viven, durante todo el año, en este espacio protegido distintos cetáceos como el calderón común, el listado, la orca y es zona de paso para el cachalote y el rorcual común. A ello se suma su papel como zona de tránsito de aves migratorias que realizan el recorrido entre Europa y África. Esto supone una amenaza para más de 30 especies entre las que destacan el milano negro, la cigüeña blanca y el abejero europeo, la pardela cenicienta, la pardela balear y el alcatraz atlántico. ■

PESCA DE ARRASTRE EN ÁREAS MARINAS PROTEGIDAS

Sin azul no hay verde

El pasado mes de mayo se votó en el Parlamento europeo un informe de economía azul que planteaba, entre otras cosas, la limitación de actividades dañinas en Áreas Marinas Protegidas (AMP) como la extracción de hidrocarburos, la minería o la pesca de arrastre. Desafortunadamente, la mayoría de eurodiputados españoles de diferente color político, no apoyaron el lenguaje que proponía específicamente prohibir la pesca de arrastre en estos espacios protegidos. El informe no es una resolución vinculante, pero era una buena oportunidad para que nuestros representantes políticos en Europa mostraran su compromiso real con la sostenibilidad.

En España las tasas de descarte de algunas pesquerías mixtas de arrastre llegan al 70%

La pesca de arrastre se sirve de grandes redes y elementos metálicos que pasan por el lecho marino para capturar especies del fondo, como la gamba roja o la merluza. Los impactos de la pesca de arrastre van desde los descartes, las especies que se tiran por la borda por no ser especie objetivo, hasta la destrucción del lecho marino por el que arrastran sus redes, pasando por la pesca incidental de especies protegidas como corales, tortugas marinas o delfines.

Además, estudios recientes indican que la pesca de arrastre, al pasar sus aparejos por el fondo, puede liberar grandes cantidades de carbono acumulado en el sedimento durante miles de años. Esto pone en peligro la



función de almacenaje de carbono del océano y agrava las consecuencias del cambio climático.

En la votación del pasado 3 de mayo, la mayoría de eurodiputados españoles votó en contra de prohibir la pesca de arrastre. No sabemos si el voto de nuestros representantes políticos estaba influenciado por el lobby pesquero o respondió a intereses electorales. Pero, en cualquier caso, es un reflejo de cómo en España se siguen anteponiendo intereses económicos cortoplacistas frente a la gestión sostenible de los recursos pesqueros, -que cabe recordar-, son bienes públicos.

La industria y algunos políticos afines justifican su posición haciendo referencia a los puestos de trabajo que se perderían con dicha prohibición e incluso afirman que la pesca de arrastre es sostenible. En Ecologistas en Acción no somos ni mucho menos ajenas a quienes dependen de este tipo de pesca. La mayoría de barcos de arrastre de fondo faenan en caladero nacional, muchos de ellos son semindustriales de los que pueden depender económicamente algunas cofradías y muchas familias.

Pero no podemos admitir como válido que la pesca de arrastre es respetuosa con el medio marino. Tampoco podemos seguir permitiendo la degradación de nuestros ecosistemas más valiosos protegidos por normativas nacionales e internacionales, bajo el único argumento del daño económico. España recibe millones de euros en fondos públicos para la pesca, y podría invertirlos en la transición hacia un modelo pesquero realmente sostenible, no es una cuestión económica, es una cuestión de voluntad.

Según indica el informe “Parque de papel en España-Arrastre de fondo en áreas marinas protegidas” de Océana,

Las redes de la flota de arrastre del Mediterráneo tienen un promedio de 62 m de largo, 90 m de ancho y 280 kg

en España se permite el arrastre en varias AMP, a pesar de haber sido protegidas precisamente por la importancia de su lecho marino bajo la normativa ambiental europea. Esto se realiza, aunque el sector pesquero insista en que en las AMP no se arrastra. Por ejemplo, en el seco de los Olivos, en Almería, se realiza la pesca de arrastre en una zona que presenta una especie de coral en peligro crítico de extinción en el Mediterráneo, el coral bambú (*Isidella elongata*). Se arrastran zonas de corales de aguas frías, bosques de gorgonias o esponjas en los cañones de Avilés, los volcanes de fango del Golfo de Cádiz o en el Canal de Menorca, en donde se sigue ejerciendo el arrastre incluso en praderas de posidonia o bancos de arena protegidos. En un contexto de emergencia climática y en plena crisis de pérdida de biodiversidad no podemos permitirnos esta situación. De los ecosistemas marinos depende el futuro del planeta y la economía de nuestras comunidades costeras. Porque como nos recuerda la oceanógrafa Silvia Earle: “Sin azul no hay verde”. ■



CECILIA DEL CASTILLO MORO
RESPONSABLE DE PESCA DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

EL MAR REVIVE TRAS LA ERUPCIÓN

Vuelta a la normalidad



El 19 de septiembre de 2021 marcó un antes y un después para los habitantes de La Palma. Durante los 85 largos e intensos días que duró la erupción del entonces Cumbre Vieja, hoy llamado Volcán de Tajogaite, contemplamos con horror y admiración el espectáculo dantesco de la naturaleza desbordada, escupiendo fuego y lava, así como la resiliencia de los palmeros que lo perdieron todo, excepto la esperanza. Ésa que la propia naturaleza nos muestra, renaciendo de las cenizas, tanto en la superficie terrestre como bajo el mar.

La directora de AstroLaPalma, Ana García, nos asegura que el volcán aún despierta admiración con “la ceniza como recién horneada y zonas de las que aún emanan humo y gases tóxicos”. Los visitantes pasean, tomando fotos a un paisaje en el que contrasta el intenso color negro del suelo con el azul, del cielo y el mar, y el verde de algunos cultivos, que renacen. “Hay castaños con todo el

tronco enterrado por la ceniza. Solo se ven algunas ramas de las que brotan hojas y frutos”, asegura. Es el “milagro” de la naturaleza. Su vuelta a la normalidad. Un regreso que, como ocurrió con la erupción, despierta el interés de la ciencia y trae esperanza. La tierra da muestras de recuperación pero también la da el mar. Así lo aseguran los científicos de la Asociación Biodiversidad Atlántica y Sostenibilidad (ABAS) que, junto a los del

Instituto Universitario de Acuicultura y Ecosistemas Marinos Sostenibles (IU-Ecoaqua) de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, lideran el proyecto Tedyvol que analiza la evolución de las comunidades de peces y organismos bentónicos, como las algas, en los nuevos arrecifes generados por las coladas que formó la lava del Cumbre Vieja.

Para Néstor Bosch, especialista en ecología marina, es importante cuantificar indicadores dinámicos para comprender la sostenibilidad de las pesquerías, a medio y largo plazo, ya que indicadores estáticos como la riqueza de especies, la abundancia de peces o la biomasa son los que mayoritariamente se analizan en los estudios de evaluación de impacto de fenómenos extremos como el ocurrido en la isla, “pese a dar una visión general, pueden obviar aspectos sutiles como la capacidad de producción, a través del crecimiento y la reproducción, o el reciclado de biomasa, a través del reclutamiento de juveniles y la predación”.

Los resultados obtenidos demuestran que, “tras la ausencia prolongada de actividades humanas en la zona afectada por la erupción, los ecosistemas marinos se han recuperado rápidamente con 28 especies censadas, incluyendo algunas de alto interés comercial como mero, cabrilla o vieja”, afirma Bosch.

La lava cambió la orografía de La Palma, creando un delta de más de 500 metros de anchura. Además, la primera fajana se extendió, ganando 43 hectáreas al océano, mientras que la segunda, casi cinco. Los gases tóxicos que se produjeron al contactar la lava con el mar, debido al contraste



La ceniza se acumula y continúa la emanación de humo y gases tóxicos en las inmediaciones del volcán

térmico, determinaron el establecimiento de una zona de exclusión tanto para la navegación como para la pesca y actividades recreativas. A día de hoy, por razones de seguridad marítima, no se puede acceder a menos de media milla de las partes externas de las fajanas, salvo para la realización de estudios científicos autorizados.

RESERVA MARINA

La Reserva Marina de Interés Pesquero de la Palma se localiza lejos de la zona afectada por el volcán. Por ello, durante los meses de erupción no se observaron alteraciones en los parámetros controlados en ella, salvo un aumento de la temperatura media del agua, ni incrementos en la mortalidad de peces, como ocurrió en los fondos frente al delta lávico de los Guirres donde comunidades de corales y otros invertebrados quedaron sepultados.

Desde la Secretaría General de Pesca informan que el estado actual de los ecosistemas marinos costeros es bueno, aunque algunos parámetros



Fachada de la Dirección Local del ISM en La Palma

físico-químicos de las aguas aún presentan alteraciones, como turbidez por la ceniza acumulada. Aseguran que, aunque aún es pronto para constatar un aumento de diversidad si se observa colonización de diversas especies de algas en las nuevas coladas, así como la presencia de invertebrados como esponjas y algunas ascidias. También se han ido asentando comunidades de viejas, cabrillas, peces trompeta, fulas y pejeverdes lo que demuestra que, pese a la tragedia, la vida continúa

ISM (CASI) A PIE DE VOLCÁN

La Dirección Local del ISM en La Palma está situada en Santa Cruz, la capital isleña, a 28 kilómetros del volcán Tajogaite. Estos kilómetros que físicamente les separaban del epicentro se redujeron dramáticamente a la hora de prestar su apoyo al sector. El trato cercano y personal de la directora local, Consuelo Alonso, y del informador-gestor José Carlos Rodríguez, únicos empleados de la dirección, se hizo más necesario que nunca.

Desde el primer día, ambos se mantuvieron al pie del cañón para todo

La ausencia prolongada de actividades humanas en la zona afectada ha permitido que los ecosistemas marinos se recuperen rápidamente

aquello en lo que pudieran ayudar o colaborar. “La Palma es una isla relativamente pequeña -comentaba Consuelo Alonso- nos conocemos casi todos y eso nos diferencia de otros centros. Ha sido muy duro lo que los palmeros hemos vivido, siento una total admiración por la resiliencia que han demostrado al levantarse y seguir adelante después de ver sus casas, negocios y medios de vida engullidos por la lava”.

Actualmente hay 43 barcos dados de alta en La Palma, cuatro mercantes, otros tantos dedicados a la pesca y el resto pertenecen al Grupo III (menos de 10 TRB). El número total de afiliados es de 119. El mayor colectivo está en el apartado de pesca, hay 19 en acuicultura y 24 en marina mercante.

Como en la mayoría de los puertos de artes menores, las altas y bajas al REM son estacionales. En La Palma la afiliación crece en enero, cuando comienza la campaña del patudo. Por el contrario, en abril es el mes donde más solicitudes de desempleo se tramitan, que coincide con el fin de las cuotas de atún en las Islas Canarias.

Al ISM de La Palma acuden los afiliados al REM principalmente a realizar trámites y solicitar cursos de formación. Una vez al mes, los médicos de Sanidad Marítima de Tenerife se desplazan para realizar los Reconocimientos Médicos de Embarque. En cierto modo, el incremento del número de trámites que pueden resolverse por vía electrónica ha reducido las consultas presenciales, pero hay temas complejos, como todos los relacionados con desempleo, que suelen llevar a los usuarios a pedir cita presencial

donde reciben un asesoramiento adaptado a su situación personal.

PESCA CON RESTRICCIONES

La Palma cuenta con dos puertos pesqueros, Tzacorte y Santa Cruz, con dos cofradías que agrupan a la mayoría de los trabajadores del sector. Tzacorte es un puerto bonito y conocido por sus sardinas, arenques y viejas.

Santa Cruz destaca por el camarón y pescado blanco. Su cofradía acaba de recibir un premio a la sostenibilidad porque desde hace 23 años cuenta con una pescadería de venta directa, con fama en toda la isla porque solo vende lo que allí se pesca.

El 28 de septiembre de 2021, nueve días después de la erupción, la lava alcanzó el mar en la playa de El Perdido, muy cerca de Tzacorte, creando dos deltas lávicos, o fajas. Un año después todavía no se permite la pesca ni la navegación a dos millas de las fajas ya que los científicos todavía no han podido constatar que estén libres de contaminación los ejemplares que allí puedan capturarse. Además del peligro por las altas temperaturas y los gases que se desprenden del enfriamiento.

La solidaridad entre compañeros del mar se hizo presente de muchas maneras, una de ellas fue la donación de las cofradías gallegas de 15.000 euros a Tzacorte. Desde la cofradía de Punta Umbría les hicieron llegar 3.000 euros para la compra de material y herramientas.

En diciembre el Boletín Oficial de Canarias publicaba ayudas directas a tripulantes y armadores de buques pesqueros afectados por el volcán, unas ayudas que incrementaban en abril debido a la suspensión total o parcial de la actividad pesquera. En total, el Gobierno Canario

Un año después todavía no se permite la pesca ni la navegación a dos millas de las fajas

abonó el pasado mes de agosto cerca de 300.000 euros a 19 armadores de barcos pesqueros con puerto base en Tzacorte, que se corresponde con el 100% de las pérdidas sufridas por la erupción volcánica, para contribuir así a la reactivación del sector.

José Trujillo, patrón mayor de la cofradía de Tzacorte nos comenta que tras la última explosión submarina que se registró en El Hierro en 2011, tardaron cinco años en volver a autorizar la pesca en la zona “solo podemos pescar a más de 200 m de la costa, eso nos obliga a desplazarnos más lejos, gastar más combustible y, además, allí no hay camarones”.

La zona que ahora ocupa el delta lávico era especialmente rica en biodiversidad y lugar habitual de caballas, que además servía de carnada para la pesquería del atún.

ACUIPALMA Y MINAS DE SAL

Otros sectores que también han visto gravemente afectada su producción



Imagen de uno de los viveros que AcuiPalma posee en Tzacorte



Andrés Hernández junto a una de las salinas ya recuperadas

por el volcán son la acuicultura y las minas de sal.

En el puerto de Tzacorte encontramos Acuípalma, una planta de pre-engorde de dorada y lubina de las más modernas de Europa, puesta en marcha a la par que el volcán Tajogaité volvió a dormir.

Su primera “pesca” se realizará entre octubre y noviembre, una vez que los ejemplares han alcanzado su talla óptima, y serán trasladados a los 36 viveros que disponen en alta mar. Esperan producir en torno a 1.330 toneladas por año en una primera fase para aumentar hasta 4.000, según nos comenta su propietario Jorge Reyes.

En la parte más meridional de la isla se encuentran las Salinas de Fuencaiente dirigidas por los hermanos Hernández Villalba, una explotación que su familia gestiona desde 1967. Ellos son un ejemplo más viviente de la re-

Las Salinas de Fuencaiente han sobrevivido a la erupción de dos volcanes

siliencia de los palmeros. Las salinas han sobrevivido ya a la erupción de dos volcanes.

Se sitúan en el municipio de Fuencaiente, alejadas de la zona de erupción, pero lo suficientemente cerca como para que sus instalaciones se vieran muy afectadas. En primer lugar, todo se cubrió de cenizas inutilizando la cosecha y en segundo, la lava ha complicado enormemente el acceso por carretera a la zona.

La sal fina y gorda (flor de sal) que de allí se extrae necesita tres lavados desde que cristaliza, así como superar las pruebas de toxicidad por cenizas. Cuando llega la lluvia, tan deseada en otras zonas, aquí echan a temblar porque limpia, pero moja la sal y el proceso hasta conseguir una concentración adecuada, vuelve a comenzar, retrasando todo una media de tres semanas más cada vez que llueve.

Su producción antes de la erupción del Cumbre Vieja alcanzaba las 600 toneladas al año, de una sal marina de alta calidad recolectada de forma artesanal y 100% ecológica. Un año después, Andrés Hernández nos confirmaba la recuperación “en un 80 % aproximadamente de las salinas. No obstante, el tardar tanto en recuperarla nos supone estar este año en torno a unas 400T de producción, un 25-30 % menos que en otras campañas”.

También en franca recuperación está el restaurante Jardín de la Sal, ubicado en las salinas, que ya ha vuelto a recibir visitantes a diario para degustar sus productos locales del mar de la mano del chef Juan Carlos Rodríguez. ■

ANA DIAZ/PATRICIA ROMERO



**DESCARGA LA APP
Y ACCEDE A TODOS
LOS RECURSOS
QUE NECESITAS**



ismarina.odilotk.es



CON FORMATO ANTIFRAUDE, MÁS CÓMODO Y RESISTENTE

Documento de Identidad del Marino

Desde el pasado 15 de mayo la Dirección General de la Marina Mercante expide el nuevo Documento de Identidad del Marino (DIM) una acreditación que ha visto la luz gracias a la estrecha colaboración con la Dirección General de la Policía y la Real Casa de la Moneda Fábrica Nacional de Moneda y Timbre (FNMT).

Entre las novedades del nuevo documento está su formato, más cómodo de llevar consigo al tener el tamaño de un DNI, más seguro y resistente. También se ha renovado por dentro, la principal modificación con respecto a la versión anterior del DIM ha sido sustituir el modelo biométrico con huella dactilar por una imagen facial almacenada en un chip electrónico. Su diseño y presentación son acordes al Documento 9303 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Contiene 37 datos

Incorpora
una imagen
facial
con chip
electrónico

en un chip integrado que permite la lectura de sus datos personalizados y está protegido con las más modernas medidas de seguridad para evitar fraudes. ¿Por qué el nuevo formato? El cambio de formato se debe a que en junio 2016 se celebró la 105ª reunión de la Conferencia Internacional de Trabajo, adoptándose las enmiendas a los anexos del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, (Convenio 185 de la OIT), que afectan al Documento de Identidad del Marino (DIM).

La finalidad del DIM es la de identificar a la gente de mar con el fin de ejercitar los derechos de facilitación del permiso para bajar a tierra, de tránsito y del embarco de la gente de mar de acuerdo con el artículo 6 del Convenio 185 de la OIT. En este sentido, cabe recordar que el DIM no es un pasaporte.

Aprovechando las nuevas exigencias técnicas, se pensó en un formato que se desvinculara de la Libreta de Navegación Marítima. De este modo, se reducen las posibilidades de pérdidas de ese documento y las consecuencias de perder el historial de enroles realizados. El diseño pre impreso del documento ha sido desarrollado por los creativos de la FNMT, siguiendo las ideas que desde el Área de Formación Marítima de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM fueron aportadas en las reuniones preparatorias. La idea era que no solo se representara la mar, sino también a los profesionales de este ámbito, a los marinos.

Como puede verse, tanto en el anverso como en el reverso del DIM hay un sello con una alegoría que representa a los marinos de los tres departamentos de un buque, como son el departamento de puente y cubierta, departamento de máquinas y departamento de radioelectrónica y radiocomunicaciones.

La imagen del sello es una fusión de los óvalos de los uniformes de marino establecidos en la ORDEN de 12 de diciembre de 1967 sobre uniformidad de las Marinas Mercante y de Pesca. Las líneas curvas que cubren la totalidad de la superficie representan las olas del mar y no podían faltar los colores de la bandera española en esas curvas, simbolizando la importancia que ha tenido

El DIM no es un pasaporte, es un documento de identificación para poder bajar a tierra

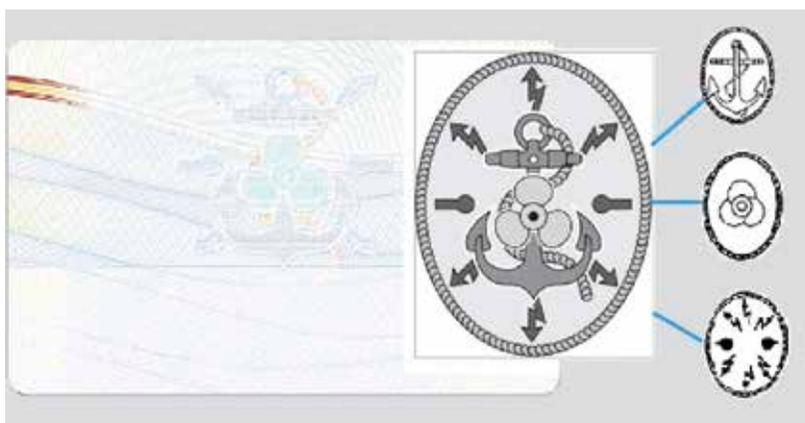
desde siempre la mar para nuestro país. Con este gesto, queríamos reconocer la gran labor y la importancia de unos trabajadores y trabajadoras claves para nuestra sociedad.

¿Quién ha de solicitar el nuevo DIM? El Documento de Identidad del Marino está pensado para la acreditación de esa condición a los marinos que realizan navegaciones exteriores o extranacionales, expidiéndose solo a quienes cumplan los requisitos de nacionalidad, titulación y ejercicio profesional.

REQUISITOS PARA EL DIM

Existen requisitos de nacionalidad, de titulación y de una serie de trámites.

Tener la nacionalidad española y acreditarla mediante un DNI. En este senti-



Anverso y reverso del DIM

do para la emisión del DIM, el DNI del interesado debe tener una vigencia superior a seis meses. En el caso de que la caducidad del DNI sea de seis meses o inferior, el interesado deberá renovar primeramente su DNI para que se le pueda emitir un DIM por el procedimiento oportuno.

El DIM tiene una caducidad vinculada a la validez del DNI. Si la vigencia del DNI es de cinco años o más, el DIM se emite por 10 años, pero si la vigencia del DNI es menor de cinco años, el DIM se emite por cinco años.

En cuanto a la titulación, los ciudadanos españoles que estén en disposición de solicitar un DIM de acuerdo con los requisitos indicados anteriormente, deberán tener en vigor un título de competencia de la Marina Mercante o de pesca, o bien un certificado de suficiencia de formación básica en seguridad para aquellos tripulantes que ocupen cargos diferentes a los de oficial o marinero, o sean personal técnico que formen parte de la dotación del buque.

En cuanto a los trámites que existen relacionados con el nuevo DIM son cuatro: Expedición, si es la primera vez que se solicita este documento; Renovación si se poseía un DIM y éste ha caducado o está próximo al fin de su validez o por cambio de datos personales en el DNI. La renovación solo se puede solicitar con seis meses de antelación. El Duplicado, que es el trámite para los casos de extravío, deterioro o robo, lo cual debe quedar fehacientemente demostrado. Por último, el trámite de Reclamación para casos de errores de fabricación. Toda esta información está ampliamente desarrollada en la web del MITMA a disposición de los ciudadanos.

En cuanto a los requisitos profesionales,



No es necesario canjear el DIM antiguo por el nuevo, ambos documentos pueden coexistir si están vigentes

podrán solicitarlo los ciudadanos españoles que formen o vayan a formar parte de las tripulaciones de los buques mercantes nacionales o extranjeros, que realicen navegación exterior o extranacional pero también aquellos ciudadanos españoles que formen o vayan a formar parte de las tripulaciones de los buques de pesca nacionales o extranjeros, que faenen en aguas marítimas internacionales.

LIBRETA MARÍTIMA

Los trámites se aproximan a los ciudadanos, ya no es necesario dirigirse personalmente a una capitanía marítima. Los marinos pueden solicitar el DIM desde los Distritos Marítimos. Pueden solicitarlos presencialmente o bien vía Sede electrónica del MITMA.

Debido a los procesos de fabricación y personalización del documento que se llevan a cabo en Madrid, no es posible emitir un DIM en Capitanía por lo que la inmediatez de obtención desaparece. La emisión de un DIM comporta un tiempo de fabricación, transporte y entrega al ciudadano que puede demo-

rarse como mínimo 20 días. Por ello, es muy importante gestionar con tiempo suficiente este tipo de solicitud.

¿Qué ocurre ahora con la anterior Libreta Marítima/DIM? Habrá una coexistencia de los documentos DIM en circulación durante un tiempo considerable ya que los últimos DIM con el formato antiguo fueron expedidos por diez años a principios del 2022.

A este respecto, como primera directriz a seguir es que no es necesario canjear el DIM antiguo por el nuevo. Ambos documentos pueden coexistir siempre que estén vigentes, es decir, si tienes un DIM en vigor, no hay que solicitar nada. Otro caso que puede darse es si necesitas uno porque el periodo de va-

La emisión del DIM requiere de un mínimo 20 días y será entregado en Capitanía o en el Distrito marítimo

lidez del DIM ha caducado y cumples los requisitos de emisión, se debe solicitar una renovación. Si por el contrario, lo que ocurre es que se agotaron tus hojas para anotar los enroles pero aún tiene vigencia tu DIM, debes mantenerlo a efectos de acreditar la condición de marino y solicitar simplemente la Libreta de Navegación Marítima para seguir anotando los embarques correspondientes.

El antiguo DIM, incluso una vez caducado, si tiene hojas de embarques disponibles, podrá usarse como Libreta Marítima. Para más información visita la web del MITMA. ■

FRANCISCO J. BENÍTEZ

JEFE DE SERVICIO DE FORMACIÓN MARÍTIMA



Fuente propia

LAS REGLAS DE TRANSBORDO SE VUELVEN MÁS ESTRICTAS

Contra la pesca ilegal



Trasvase de pescado a un buque frigorífico en el mar de Okhotsk

Según la FAO, que acaba de anunciar nuevas directivas para la lucha contra la pesca ilegal que amenaza la sostenibilidad de las reservas mundiales, y a pesar de los notables avances de algunas regiones del mundo, la pesca sostenible sigue disminuyendo.

La pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR) es una amenaza para la sostenibilidad de las poblaciones de peces a nivel mundial. Para frenar esta práctica, la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación) aprobó las Directrices de Transbordo Voluntario que presentó a mediados de septiembre

La pesca ilegal es el sexto delito más grande del planeta

en el 35º periodo de sesiones de la Comisión de Pesca de este organismo. El objetivo, explica Manuel Barange, director de la División de Pesca y Alimentación de la FAO, ha sido “regular, supervisar y controlar el transbordo para apoyar la pesca sostenible y cerrar aún más las lagunas que permiten la entrada en el mercado de pescado procedente de

la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)”.

La regulación del transbordo es un paso fundamental, porque implica la transferencia directa de pescado de un buque a otro antes de que el pescado sea registrado cuando llegue a su destino final. El transbordo puede tener lugar en alta mar (donde no hay control), pero también en puertos o aguas costeras. Aunque es útil para reducir los costos y optimizar las oportunidades de pesca sostenible, también es una forma de evadir los controles y disfrazar la pesca ilegal, a pesar de todos los esfuerzos realizados para derrotarla.

Estas recomendaciones que se presentan ahora complementan el Acuerdo de la FAO sobre Medidas del Estado rector del puerto (PSMA), el primer acuerdo internacional para desalentar y eliminar la pesca ilegal que entró en vigor en 2016, y el registro mundial actualizado de buques pesqueros, buques de transporte refrigerado y buques de suministro.

MARRUECOS, SALTO CUALITATIVO

En Marruecos, y más concretamente en Dakhla al sur de Sidi El Ghazi, el departamento de pesca marítima de este país puso en marcha, hace varias semanas, operaciones de control, verificación y censo de embarcaciones autorizadas a pescar con el objetivo de preservar los recursos pesqueros de esa zona. Paralelamente, el Colectivo para la Salvaguardia de los Recursos Pesqueros de la FAO ha realizado un seguimiento y valoración de estas acciones, que se están llevando a cabo en el marco de las responsabi-

El transbordo no solo puede tener lugar en alta mar, también en puertos o aguas costeras

lidades de Marruecos en materia de conservación de los recursos pesqueros y sus compromisos de prevención y lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Según estos expertos, que siguen de cerca la evolución de las pesquerías en la costa atlántica, Marruecos está dando un salto cualitativo importante al apostar por la preservación de los recursos como “palanca de crecimiento” y rechazando “actividades oportunistas”. De hecho, este colectivo señala que el gobierno está apostando por un desarrollo industrial de la actividad pesquera que tenga en cuenta una visión a largo plazo en la gestión de sus recursos naturales. Una buena noticia.

Según las Naciones Unidas, la pesca INDNR es el sexto delito más grande del planeta, con un 20% de los más de 90 millones de toneladas de pescado capturados en todo el mundo cada año de forma ilegal y un coste anual estimado de 23.500 millones de dólares estadounidenses. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



LA EXCELENCIA EN MODELOS DE NEGOCIO PESQUERO

Lo que el atún rojo nos enseña

La atunera Balfegó, cuya sede se sitúa en la localidad tarraconense de L'Atmella de Mar, captura, alimenta, investiga y comercializa atún rojo con un sistema pionero en todo el mundo que hasta los propios japoneses han venido a estudiar. ¿En qué aspectos radica el éxito exponencial de esta empresa española? ¿Cuál ha sido su recorrido de negocio hasta lograr un sistema innovador, sostenible y rentable tanto social como medioambiental? Y lo más importante, ¿cuáles de esas variables podrían exportarse a otras empresas pesqueras?



Balfegó sostiene que la autoexigencia de excelencia en todo el proceso, desde el barco a la mesa, ha sido y será la clave de su éxito. Pero vayamos por partes. Existen varios hitos que han

ido modelando el rumbo de la empresa, y no son precisamente fechas de grandes éxitos, sino todo lo contrario de enormes dificultades de las que surgieron precisamente el germen de nuevas ideas a través de las que fueron capaces de superarse y crecer.

En 2002, los primos Manuel y Pere Balfegó, propietarios de dos barcos cerqueros con base en el Puerto de L'Atmella de Mar, y pescadores de quinta generación, implantaron las bases societarias actuales tras observar el importante vacío que se producía en el mercado del atún rojo, ya que solo podían proporcionar pescado fresco durante los tres meses que dura la pesquería en el Mediterráneo. Decidieron aprovechar esa oportunidad y reconvertir su empresa con la construcción de piscinas que les permitieran abastecer todo el año a un mercado mundial en alza.

La empresa nació para exportar a Japón el 100% de su producción, como un "commodity", es decir productos sin procesar y sin el valor añadido de su procedencia.

En 2007, en plena lucha del sector contra la decisión de Europa de cerrar la pesquería de atún en aguas comunitarias, deciden centrar sus recursos en el



afianzamiento de la marca. Con la llegada del economista Juan Serrano (sí, el conocido CEO que logró que el quita grasa KH7 esté en todas las estanterías de los hogares españoles) Balfegó comenzó a asentar sus señas de identidad, con el objetivo de abrir mercado en todo el mundo y la ambición de que sus clientes acabaran asociando la marca al producto.

En junio de 2018 la sede principal de la empresa ardía dejando en cenizas su nave, era un viernes por la tarde y aún estando casi todo perdido, el sábado ya había constituido un gabinete de crisis. El objetivo era poder proseguir con su trabajo en el menor tiempo posible. Se habló con los bancos acreedores, los clientes y se buscaron instalaciones alternativas, ya que la materia prima seguía intacta.

De aquella experiencia surgieron nuevos proyectos, pero no tenemos que viajar mucho en el tiempo para ser testigos de una tercera estocada. En febrero de 2020 el Temporal Gloria arrasó el Delta del Ebro, olas de 12 metros y mar de fondo hicieron que los atunes escaparan de las piscinas, lo que en

En 2022
pescaron un
total de 2.485
toneladas
provenientes
de cuotas
propias y
de otras
adquiridas

esta ocasión sí dejó a cero el stock de túnidos. Pero incluso así, la empresa salió reforzada, y en esta ocasión una de las claves fue contactar con sus clientes para conseguir que les esperasen. Había que volver a pescar y engordar atunes. Aunque en esta ocasión el confinamiento por la pandemia de Covid y la caída de la demanda se convirtieron en extraños aliados, que les permitieron recuperarse y volver a sacar sus productos en verano.

De aquella época salió reforzada la idea de que cuanto mayor transparencia se mostrase a lo largo de todo el proceso, más confianza se obtenía del consumidor.

EL PROCESO EN POCAS LÍNEAS

A finales de mayo los primos Balfegó capitanean sus dos barcos cerqueros, La Frau y Tio Gel II, hacia aguas del Mediterráneo occidental, cerca de la costa balear. En esta época los túnidos, tras desovar en el Mediterráneo, regresan al Atlántico. La pesca del atún se rige por cuotas y temporadas con lo cual su duración es incierta, pero en Balfegó rara vez dura más de dos semanas.

Los atunes, adultos de cuatro años con un peso mínimo de 150 kilos, son trasladados en las mismas redes de cerco a una velocidad de un nudo, lo que implica un movimiento sutil, según su propio código de conducta, para preservar tanto la seguridad de sus marineros como de los ejemplares capturados. A dicha velocidad se emplean diez días para regresar hasta L'Atmella.

Los atunes son transferidos a unas piscinas a 2,5 millas de la costa y allí se les alimenta solo con pescado azul entre tres meses y un año para que recuperen grasa. El atún rojo (*Thunnus Thynnus*) es una especie

altamente migratoria que en su proceso reproductivo pierde más del 30% de su peso.

Cuando alcanzan los 200 kg son sacrificados a demanda del cliente, mediante sistemas en los que se procura un mínimo sufrimiento.

Actualmente Balfegó está presente en 32 países. En 2022 pescaron un total de 2.485 toneladas provenientes de cuotas propias y de otras adquiridas por diferentes acuerdos comerciales. Además de sus dos barcos principales tienen subcontratados otras 30 embarcaciones: 9 cerqueros, 16 remolcadores y 5 embarcaciones auxiliares. La empresa tiene 250 empleados, y otros 250 de manera indirecta.

Actualmente tan solo el 30% de su producción se exporta a Japón, siendo España y Estados Unidos el principal destino de sus atunes. En los últimos 12 años su cifra de negocio se ha incrementado un 182% pasando de facturar 26.974.303 en 2010 a 75.991.824 en 2021. Y la diferencia entre vender a uno u otro país, aparentemente nimia, es clave en todo este proyecto, se trata de seguir creando marca. Mientras

La gestión de tres grandes “catástrofes” ayudó a consolidar uno de los mayores éxitos empresariales del negocio pesquero español

que Japón compra atún, el resto compra Balfegó.

Esta maduración de los nuevos mercados les está permitiendo crear sus propias normas. Actualmente venden fresco y congelado. También disponen de una marca de segunda calidad creada a partir de aquellos ejemplares que no tienen los estándares de excelencia marcados.

Además, con el objetivo principal de arropar a la marca, han ido creando otras líneas de mercado no principales (porque ellos, como todos, viven de vender pescado) que aportan su granito, como son Tunatour, Tunateca y su página de e-Commerce.

OBJETIVOS Y CLAVES

Tres son los pilares básicos de este modelo empresarial: sostenibilidad, transparencia y trazabilidad. En los últimos años son grandes sus inversiones en sostenibilidad, no solo medioambiental sino también social. Disponen de un plan de igualdad para que todos los empleados tengan las mismas oportunidades y un programa especial de inclusión. Tienen empleadas en sectores



Juan Serrano, director ejecutivo de Balfegó

El éxito de Balfegó no se escribe en una sola página ya que es un conglomerado de aciertos, rectificaciones y objetivos claros, pero no se puede entender sin la llegada en 2007 de su director general Juan Serrano. El producto era excelente así que hacía falta crear marca, educar el paladar y centrarse en la comercialización.

En un primer momento se trató de definir muy bien el nicho de mercado, hacer marca

con el producto y empezar una carrera de valor y no de volumen: “Empezamos a tener conocimiento de cómo estaba el caladero del que íbamos a vivir, no podíamos fiarnos solo de los que alarmaban diciendo que el atún se extinguía, así que comenzamos a trabajar con el CSIC, con el IEO y con distintas universidades financiando estudios para conocer la realidad de cómo estaba el caladero donde íbamos a pescar. Comenzamos a ser altavoz de que las cosas hay que hacerlas bien y

donde hasta ahora no se visibilizaba el papel de la mujer como buceadoras y pescadoras y becas para mujeres chef. Cumplen a rajatabla en sus prácticas de sostenibilidad ambiental como así lo acreditan los certificados de AENOR; Biosphere o BeCorp. Compensan la huella de carbono, promueven la economía circular y de proximidad e incluso de aprovechamiento (en octubre sacan al mercado una línea de caldos de atún gourmet a base de los restos no empleados).

La transparencia se visibiliza con su política de puertas abiertas en todos sus procesos. Observadores a bordo en todos sus embarques y siendo totalmente rigurosos en el cumplimiento de la normativa y la trazabilidad.

Sin embargo, hay un elemento aglutinador de todos estos pilares que es la comunicación bidireccional. La importancia de comunicar, que todas las partes se impliquen en el negocio, solo se consigue haciendo equipo y que todo y todos formen parte a su vez de la divulgación hacia afuera. Dar a conocer lo que se hace y que se hace bien.

Jornadas gastronómicas, visita a



Se trata de generar el máximo valor de un producto pesquero maximizando las cuotas que se disponen

instalaciones y premios a los restaurantes para que desde el barco a la mesa se conozca que se pesca, se vende, se cocina y se come atún legal y sostenible.

Lo cierto es que Europa aprieta al sector y desde las distintas administraciones se insiste en que hay que profundizar y poner esfuerzo en la comercialización, tanto como en la pesca. No hay maneras mejores y peores de hacerlo. Aquí hay algunas claves, seguro que existen muchas más, y algunas que todavía no se han inventado. El debate queda abierto. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

ahora somos actores importantes en el medio y también nos tienen que escuchar”.

La trazabilidad como bandera se convirtió en un aliado, lo que otros consideraban una barrera comenzó a ser una línea diferencial: “Somos pioneros en sostenibilidad, hemos invertido en conocer mejor al atún bajo el lema de la responsabilidad en cadena, creando desde la pesca el consumo responsable”. Otra clave está en la divulgación porque “la responsabilidad va desde el pescador hasta el consumidor final. Si culpamos a los pescadores de pescar ilegalmente, necesaria-

mente habrá un distribuidor o mayorista que lo compra y un consumidor desinteresado por lo que come”.

Pero si le preguntamos por la clave del éxito nos remite al modelo de recuperación de la especie: “Yo hablaría del modelo de éxito del atún rojo no del de Balfegó y que se puede exportar a cualquier pesquería. Control electrónico de todas las exportaciones, trazabilidad total y estrictas medidas de control”.

Y dar mucho más valor a la comercialización, “los pescadores deben crear valor y marca, como han hecho con la gamba de

Palamós, no se trata de llegar a la lonja con cajas de sardinas, sino con una sardina excelente y seleccionada, que el comprador sepa que es de mi marca, y la busque y se la pidan al pescadero, y con las sardinas más pequeñas crear un segundo mercado”. También es necesaria la autogestión, “hay que organizarse, no salir todos a pescar el mismo día y venir cargados, salir menos y pescar más ese día abarata costes y mejora los precios de venta, es decir maximizar las cuotas de las que se dispone”.

P.R.A.



Mariscadores en la costa de Galicia

BAJA LA PRODUCCIÓN DE LA ALMEJA BABOSA UN 78% Y DE LA FINA UN 62% EN 20 AÑOS

Descenso brusco de bivalvos

El aumento de la temperatura del agua y el descenso de la salinidad en las costas de Galicia afecta a especies como almejas y berberechos. Diferentes estudios analizan la situación y las consecuencias, demostrando alteraciones en su respiración, reproducción, crecimiento y comportamiento. Los cambios en su entorno los deja más expuestos y vulnerables ante enfermedades y depredadores. La Xunta decide tomar medidas y apoyar a las cofradías de pescadores y mariscadores para solucionar el declive.

La producción de la almeja babosa ha caído un 77,6% en los últimos veinte años, según los datos recogidos por la Xunta de Galicia a través de su plataforma especializada, Pesca de Galicia. En 2001 se registraron 1.481.237 kg de almeja babosa, mientras que en 2021 solo se alcanzaron 330.576 kg. Del mismo modo, la almeja fina también baja su producción un 62%, obteniendo en 2001 un total de 734.295 kg, y solo 278.973 kg en 2021.

Algo parecido ocurre con el berberecho. En el 2014, pescadores y mariscadores de los parques de cultivo de Carril comprobaron que “ya no se producían nuevos reclutamientos y que, cuando se observaba alguno, este moría antes de alcanzar un centímetro de talla”. Así lo asegura la Cofradía de Pescadores de Santiago Apóstol de Carril. Para solucionar el impacto económico negativo, compensaron el déficit de berberecho con más producción de otras almejas. El grupo de investigación Eco-Cost, de la Universidad de Vigo, constata que la baja producción de moluscos se debe a un descenso de la salinidad en el mar. Las lluvias torrenciales y las olas de calor, derivadas del cambio climático, modifican su hábitat. En consecuencia, alteran su respiración, alimentación, reproducción y comportamiento, provocando un menor crecimiento, o una mayor vulnerabilidad ante enfermedades o depredadores.

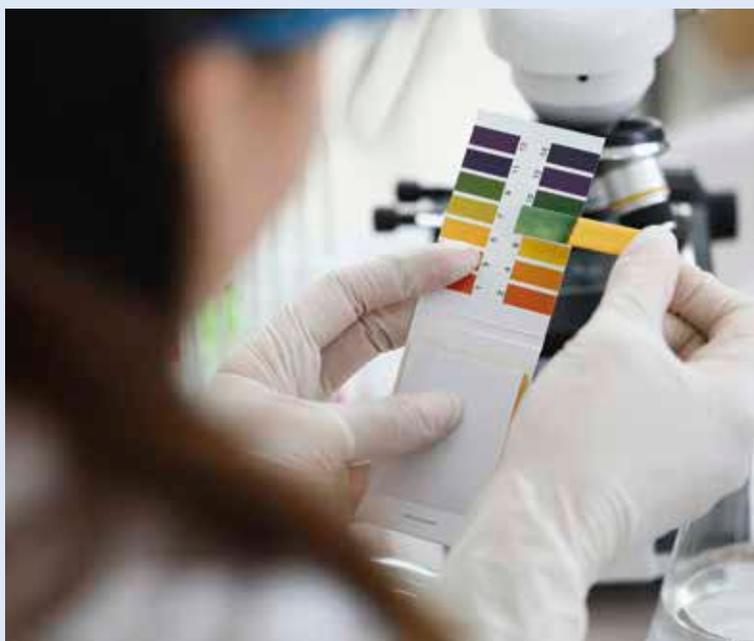
La Universidad de Santiago de Compostela, desde la Estación de Biología Mariña da Graña, está

El berberecho y la almeja babosa son las especies más afectadas por las olas de calor

realizando otro estudio para analizar la hidrodinámica y la calidad de los bancos marisqueros de la zona interna de la ría eumesa. Todo empezó por la preocupación de la Cofradía de Pescadores de Ponte-deume ante el descenso continuado de las capturas de moluscos. Por el momento han diseñado una red detallada de puntos de muestreo y una serie de análisis. Esto les permitirá conocer la calidad del

Langostinos menos sabrosos

Investigadores de universidades de Reino Unido, Suecia y Canadá afirman que hay cambios en el sabor y en la apariencia del *Pandalus Borealis*, un tipo de camarón presente en zonas del Pacífico y del Atlántico. Compararon su supervivencia y la calidad sensorial exponiéndolo a una temperatura extrema. Demostraron que la disminución del pH, producida por una mayor temperatura del agua, aumentaba la mortalidad hasta alcanzar un 63%. También hicieron pruebas en cuanto al sabor, la apariencia y la textura, y comprobaron que había modificaciones en los dos primeros aspectos. Los camarones mantenidos en un pH de 8,0 tenían más posibilidades de ser calificados como los mejores, mientras que los expuestos a un agua más caliente y, por tanto, un menor pH, de 7,5, eran calificados como los menos apetitosos.



sistema en la actualidad, las variaciones que pueden sufrir durante las distintas estaciones del año y los cambios que se hayan producido en el medio.

La Xunta de Galicia, por su parte, se ocupa de realizar un seguimiento del estado de los bancos marisqueros, trabajando con las cofradías. Afirma que “apoyó desde 2010 distintas acciones para la recuperación productiva de los bancos marisqueros con el objetivo de favorecer la mejora de los ingresos de los profesionales del mar. De hecho, entre ese año y 2021, destinó más de 9 millones de euros a ayudas al desarrollo de cerca de 270 proyectos que permitieron regenerar más de 15 millones de metros cuadrados de bancos marisqueros”. Aseguran que la Consellería do Mar ha aprobado proyectos de regeneración de bancos marisqueros, recuperando un total de 3,2 millones de metros cuadrados y

La producción del berberecho está recuperada al 70% con respecto a las producciones del 2014



la siembra de más de 42 millones de unidades de semilla de almeja. De esta forma, han contribuido a que

ENTREVISTA

“Son especies clave en los ecosistemas intermareales”

ELSA VÁZQUEZ OTERO, CATEDRÁTICA DE ZOOLOGÍA

Elsa Vázquez Otero, catedrática de Zoología de la Universidad de Vigo cuenta cuál es la situación de los bivalvos. Según el estudio que realizó el Grupo de Investigación en Ecología Costera (EcoCost), las consecuencias del cambio climático afectan a la supervivencia de estas especies.

¿Cómo influyen las olas de calor y los descensos de salinidad en la fisiología de los bivalvos?

No todos los bivalvos responden de la



misma manera, ni a las olas de calor, ni a los descensos de salinidad. A grandes rasgos, la almeja fina, babosa y el berberecho no toleran bien descensos de salinidad por debajo de 10 partes por mil. Cuando son muy bruscos y persisten en el tiempo, 6 días, mueren; y los que no mueren dejan de crecer. Además, la reproducción se ve muy afectada ya que las gónadas entran en recesión y liberan los gametos antes de tiempo, por lo que pueden no encontrar



La almeja fina, babosa y el berberecho no toleran bien los descensos de salinidad

la producción marisquera ronde las 8.000 toneladas comercializadas en los últimos años.

CIERRES EN ALGUNAS ZONAS

Por otro lado, el Instituto Tecnológico para el Control de Medio Mariño (Intecmar) ha tenido que decretar el cierre del marisqueo en zonas como la ría de Vigo o la ría de Cedeira por la presencia de toxinas, una situación cambiante. Toma estas medidas en función a las zonas afectadas en cada momento para proteger la salud pública y la calidad de los productos gallegos del mar. Desde el Intecmar aclaran que “los episodios de biotoxinas marinas son un fenómeno natural que se repite prácticamente todos los años por la proliferación de distintos tipos de microalgas potencialmente tóxicas. Por eso, los sectores productor, comercializador y transformador cuentan en su planificación anual con la previsión de que se produzcan estos cierres y los tienen en cuenta a la hora de organizar sus estrategias de comercialización”. ■

BÁRBARA SÁNCHEZ LABAJO

las mejores condiciones para la fecundación y el desarrollo. Con las olas de calor ocurre lo mismo, siendo el berberecho la especie más afectada junto con la babosa.

¿Cuándo y cómo comienza a decrecer la cantidad de estos moluscos?

Según las estadísticas de Pesca de Galicia, el mayor descenso comienza en 2001 para la almeja fina y para la almeja babosa, mientras que las capturas de la almeja japónica incrementaron mucho. Las capturas de berberecho también descendieron por esto y por la marteilosis, una enfermedad producida por un

parásito. Mermó muchísimo la producción en las Rías Baixas.

¿Qué consecuencias tiene que haya un descenso de bivalvos?

Estas especies comerciales, almejas y berberechos, no solamente tienen una importancia capital en la socioeconomía de nuestras costas, sino también en el ecosistema, ya que son especies clave en los ecosistemas intermareales: forman parte de la dieta de muchas aves, peces y crustáceos. Con sus movimientos airean y remueven la arena permitiendo una oxigenación del sedimento y con ello la supervivencia de otras especies.

¿Seguirá habiendo bivalvos en el futuro?

Puede que alguna de estas especies disminuya mucho su abundancia y que no sea rentable su extracción. Puede que busquen refugio en otras zonas menos afectadas por las olas de calor o bajadas de salinidad, siempre y cuando las condiciones del hábitat se lo permitan; o puede que su rango de distribución sea mucho más estrecho y las poblaciones se desplacen hacia el norte de Europa. También hay que contar con la capacidad de adaptación que tienen los organismos.

LA DEMANDA DE PESCADO EN LOS HOGARES DESCIEDE UN 15%

Cae el consumo de pescado

Desde el año 2008 el consumo de productos de pesca es descendente. El sector pesquero cree que la situación es preocupante y habría que tomar medidas con urgencia ya que los costes de producción son mayores y el beneficio cada vez es menor. Los hogares dedican menos porcentaje de la compra a alimentos pesqueros.



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha realizado un informe sobre el consumo alimentario en España en el año 2021. Centrándonos en el consumo de pescados y mariscos se aprecia un descenso considerable del consumo respecto al año 2020.

Esta bajada del consumo es de un 8% respecto al año de la pandemia. Sin embargo, respecto a 2019 ha aumentado un 1%. Principalmente esta caída

El descenso en alimentos de pesca es del 8% respecto a 2020

se debe al aumento del precio en 2021. Estableciendo un precio medio de 9,30 €/kg, el precio aumentó un 4% respecto al de 2020 y un 7% respecto a 2019. Dentro del sector hay opiniones contrarias. Desde Fedepesca opinan que “es la fama que se le atribuye a los productos pesqueros de que son caros. Afortunadamente España es un mercado con una enorme variedad de especies donde encontramos siempre opciones adaptadas a todos los

bolsillos y gustos”, explica María Luisa Álvarez Blanco, directora general de esta organización.

Según Francisco Abad, director de Fedepesca, actualmente salvo especies muy concretas, en el mercado hay precios similares a los de hace 5 años. “Los costes de los productos pesqueros no son caros respecto a lo que conlleva pescarlos y distribuirlos”, expresan desde esta organización.

AUMENTO DE LOS COSTES

El estudio del MAPA ha constatado una bajada del gasto de los hogares en pescado y mariscos del 4,5% (comparándolo con el gasto de 2020). Los hogares españoles destinan a la compra de pescado el 13% del presupuesto medio asignado.

Todo esto se traduce en una tendencia decreciente en el consumo debido a diversos factores. La crisis de la guerra de Ucrania ha provocado problemas como el aumento del precio del gasoil. “Toda la cadena está sufriendo la subida del gasoil, pero todos intentan contener precios para que no caiga más la demanda. El precio de los productos pesqueros depende también de muchísimos otros factores, en función de la oferta de cada producto, la concurrencia de compradores, la climatología, la temporada...” dice María Luisa Álvarez Blanco.

“Somos conscientes de que nos encontramos en un año complicado”, afirma Manuel López Gil, director general de la AEMPM (Asociación de Empresarios Mayoristas de Pescados de Madrid). Para este experto “los costes de producción se han aumentado considerablemente por la subida de suministros que afectan al transporte, a la logística y a los envases.”

Costes muy elevados provocan que la rentabilidad del negocio este muy afectada

Según Manuel López, la relajación en las medidas de prevención de la pandemia, así como la subida de precios de algunos productos de la cesta de la compra son algunos de los elementos que han podido afectar en la elección del consumidor, renunciando a la media de raciones semanales de pescado que suele consumir habitualmente.

PRODUCTOS PESQUEROS

Otro detalle importante que refleja el informe es el consumo por persona de productos pesqueros. Este es de 22,72 kg al año, lo que supone consumir un 8,5% menos que en 2020.

El consumo de pescado y marisco puede ser variado. Se puede consumir tanto pescado fresco, como congelado o en conserva. Los españoles preferimos consumir más pescado fresco representando un 42% del volumen de compra de productos pesqueros. Esto ha hecho que sea la variante que más ha descendido, casi un 9% respecto al 2020.

El estudio muestra cifras muy dispares a pesar del descenso generaliza-



Puerto Cádiz. O. Cárdenas



Exterior mercado central de Mercabarna, Barcelona

do. Mientras que el bacalao ha elevado su consumo un 44% o la trucha ahumada ha aumentado un 48%, el lenguado ha caído un 69%.

Por otra parte, el consumo de mariscos y moluscos o conservas no ha descendido de modo tan significativo. En el caso de mariscos y moluscos un 6% y en el de conservas un 7%, registrados en 2021.

El descenso afecta a todos los sectores, aunque en algunos casos, varias especies hayan conseguido mejorar sus resultados. Entre los sectores más afectados está el comercio, tanto mayorista como minorista. Pero donde más han sufrido esta caída del consumo ha sido en las lonjas de pescado distribuidas por toda España.

INQUIETUD EN EL SECTOR

“Venimos años alertando de que el descenso del consumo de productos pesqueros en los hogares españoles

“Desde diferentes organizaciones nos comentaban que podían llegar a un 30% menos de ventas”

es constante y alarmante. De hecho, ya se ha perdido el 25,47% del consumo desde el año 2008”, señala María Luisa Álvarez Blanco, desde Fedepesca.

El futuro dentro del sector es incierto. Pese a la relajación en las medidas del Covid 19 y el aumento del turismo este verano, el consumo de pescado en restaurantes o terrazas, no compensa el descenso dentro de los hogares. En el primer semestre del 2022 se registra una nueva caída de casi el 14%. “Desde diferentes organizaciones nos comentaban que podían llegar a un 30% menos de ventas”, aseguran en Fedepesca.

Actualmente la situación dentro del sector pesquero es alarmante debido al contexto de incertidumbre acompañado de otros factores como una demanda débil, con costes muy elevados que provoca que la rentabilidad del negocio esté muy afectada.

Para remediar esta situación desde el MAPA proponen acercar estos productos al consumidor por medio de talleres, catas, recetarios... También trabajan junto con asociaciones pesqueras vía convenios, para realizar acciones que fomenten el consumo de pescado.

“También, realizamos campañas de publicidad institucional, enmarcadas en la campaña de Alimentos de España, ‘El país más rico del mundo’, con subcampañas específicas para el fomento del consumo de pescado sobre todo en la población más joven”, comentan desde el MAPA.

“Confiamos que, con la vuelta a la normalidad, el consumo en el hogar se recupere y mejoren las ventas”, afirman desde Fedepesca. ■

BORJA BARRERA

“Deben ser las AA.PP. las que ofrezcan soluciones con urgencia”

JORDI DEFEZ, RESPONSABLE DE MERCABARNA

Jordi Defez es el responsable del Mercado Central de Pescado de Mercabarna, uno de los principales mercados europeos de alimentos frescos, con 2,3 millones de toneladas comercializadas al año. En esta entrevista cuenta cómo han vivido el descenso del consumo de pescado y mariscos en España durante 2021 y cuál ha sido el factor principal para ello.

¿Qué efectos ha tenido esta bajada del consumo de pescado y marisco en Mercabarna?

En 2021 el sector del pescado y marisco de Mercabarna (Mercado Central más empresas de la ZAC) comercializó 195.230 toneladas de pescado, marisco fresco y congelado, un 21% más que en 2020 (año de afectación por la pandemia del Covid 19), pero todavía un 0,6% menos que en 2019. La subida generalizada de precios de los productos de la pesca está provocando una disminución del consumo y es posible que en los próximos meses el descenso comercial se note en el Mercado Central del Pescado de Mercabarna.

¿Y cómo está afectando a los mayoristas?

En estos momentos en que los precios de estos productos se han incrementado tanto, los mayoristas de Mercabarna están viendo muy reducidos sus márgenes comerciales para no repercutir todo el sobrecoste a sus clientes detallistas, restauradores, distribuidores...

¿Cuáles cree que pueden ser las soluciones para este descenso del consumo?

En la actual subida del precio del pescado y el marisco influye el incremento de costes de los siguientes productos y servicios: la energía (repercute mucho en el coste de la refrigeración de los productos a lo largo de toda la cadena alimentaria); los carburantes; el transporte marítimo (fletes y contenedores), con precios mucho más elevados que se mantienen desde el final de la pandemia; las materias primas, a consecuencia de la Guerra de Ucrania (piensos, envases...). Además, el ca-



lentamiento de las aguas del mar, agravada este verano por las altas temperaturas, ha provocado un descenso de la oxigenación del hábitat marino y ha afectado a la vida y la reproducción de algunas especies de pescados y mariscos, lo que ha dado como resultado también un descenso de la oferta y, por tanto, un aumento de los precios.

La solución es compleja porque son muchos y diferentes factores los que afectan a algo tan importante como los alimentos. Creo que deben ser las administraciones públicas las que ofrezcan con urgencia soluciones a largo plazo sobre este tema. ■

B.B



La pesca industrial es una de las mayores amenazas para los océanos

SIGUEN DESPROTEGIDOS LOS ECOSISTEMAS EN AGUAS INTERNACIONALES

Sin acuerdo en la ONU

Es de vital importancia regular la protección de los recursos en aguas internacionales, pero la firma de un Tratado Global para los Océanos no ha sido posible ya que no se ha llegado a un acuerdo común. Debido a diferentes intereses ideológicos y económicos, la protección de nuestros océanos tendrá que esperar.

El 26 de agosto se celebró la conferencia de los océanos en la sede de Naciones Unidas en Nueva York. El principal objetivo era firmar un acuerdo conocido como Tratado Global de los Océanos, con el cual se buscaba proteger las aguas internacionales para el año 2030. Es esencial que se redacte un texto “jurídicamente vinculante” con el fin de “que se lleve a efectuar cambios legislativos”, nos cuenta Ricardo Aguilar de Oceana. Este instrumento inter-

Los estados no hacen un uso sostenible del mar ya que va en contra de sus intereses económicos

nacional, para redactar en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aseguraría preservar y hacer un uso sostenible de la biodiversidad marina en aguas que nos pertenecen a todos.

La “alta mar” cubre el 64% de la superficie oceánica mundial y solo un 1,44% está bajo algún tipo de protección, según la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). 49 países están comprometidos en esta causa, sin

embargo, las aguas internacionales poseen muchos recursos, y, por este motivo hay estados que desean seguir practicando ciertas actividades bajo ninguna legislación.

DIFERENTES INTERESES

Pilar Marcos, responsable de la campaña de océanos de Greenpeace España, indica que existe una intención ideológica por parte de China y Rusia al bloquear la votación. La guerra que enfrenta a Ucrania con Rusia entorpece la resolución de este tipo de cuestiones.

Apunta que las negociaciones tienen que retomarse antes de que acabe el año, ya que si no será muy difícil llegar a los tiempos que la comunidad científica ha establecido para salvar los océanos.

Por su parte, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación señala que el Tratado no se alcanzó por falta de tiempo, y porque aún hay discrepancia en algunos temas. Sin embargo, asegura que se han acercado posturas en puntos

“Debería haber una sesión de emergencia antes de año”
Pilar Marcos,
Greenpeace

sobre los que había mucha más disconformidad.

PRINCIPALES RETOS

Los grupos ecologistas, decepcionados con el resultado final, apuntan que los problemas más notables son la pesca industrial, el cambio climático, los plásticos, la erosión de las costas, la subida del nivel del mar, la acidificación de las aguas y la minería en alta mar. A su vez, Ricardo Aguilar subraya que los cambios más significativos se producen en las corrientes marinas, debido al calentamiento del mar, que también se han podido percibir en las costas. Hay que añadir, el movimiento de especies y el incremento de las temperaturas que dan lugar a mortalidades masivas. Por otro lado, señala que existe un mayor peligro con las especies más longevas ya que, por ejemplo, en el momento que desaparezcan los arrecifes de coral se necesitan milenios para que vuelvan a nacer. Por esta razón, Aguilar aclara que sería importante regular



Nuestra supervivencia depende de cuidar el océano y proteger la biodiversidad marina

las actividades internacionales, por ejemplo, reducir la contaminación. Por lo tanto, se debe alcanzar una legislación gubernamental y un acuerdo internacional.

Finalmente destaca la importancia que tiene el comportamiento de las personas en las zonas costeras, de manera que la acción humana es clave para conseguir conservar y proteger nuestros océanos.

ACTIVIDAD PESQUERA

Desde el sector pesquero aseguran que lo más importante es que no se debilite el papel de las Organizaciones Regionales de Pesca (ORP) en la gestión de la pesca en las aguas internacionales, y en proteger la vida marina. Javier Garat, secretario general de Cepesca y presidente de Europêche y de la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras (ICFA), afirma que “los pescadores tienen el objetivo de desarrollar su actividad no solo en el presente, sino también en el futuro y, por ello, son los primeros interesados en que la actividad pesquera sea sostenible a largo plazo”. Además, añade que “nuestro compromiso es continuar con este ejercicio de mejora continua, que exige seguir promoviendo la investigación y la colaboración, y, que aseguren al mismo tiempo un nivel de capturas estables y un buen estado de los stocks”. Desde Cepesca aclaran que se debe fortalecer el funcionamiento de las ORP, y aumentar la cooperación entre el sector pesquero y la comunidad científica, para así asegurar que ambas parten cumplan. ■

MARÍA BARJA MARTÍN

ENTREVISTA

“Las negociaciones se acercaron mucho a la línea de meta”



En el centro de Cooperación del Mediterráneo de UICN (Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza), el director, Antonio Troya, nos habla del trabajo que realizan para conservar los ecosistemas costeros, marinos y polares, y los infinitos beneficios que aportan al ser humano. La UICN creada en 1948 actúa en más de 160 países de todo el mundo.

Para UICN el resultado de la conferencia de los océanos es esperanzador ya que se intentó encontrar un punto común en todas las cuestiones que abarca el acuerdo. Ahora bien, aseguran que faltó tiempo y flexibilidad. La presión pública y política durante el periodo intermedio, y la presencia ministerial tendrán mucha relevancia cuando se reanuden las negociaciones.

Antonio Troya asegura que el objetivo del Tratado es permitir una gestión más holística y equitativa de las actividades humanas que afectan a la vida oceánica más allá de las fronteras nacionales, por este motivo, resulta tan complicado que los líderes mundiales se pongan de acuerdo, pues los últimos progresos en ciencia y tecnología han hecho posible una “exploración y explotación”, con el fin de obtener una rentabilidad a esos recursos.

Según Troya, actualmente, hay retos que tenemos que hacer frente como conseguir sociedades y ecosistemas más resilientes al cambio climático, ya que, en este caso, es una amenaza que puede provocar cambios irreversibles. ■

M.B.

LLEVA TU SALUD MENTAL A BUEN PUERTO

CUIDA TU SALUD MENTAL. ES IMPORTANTE.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

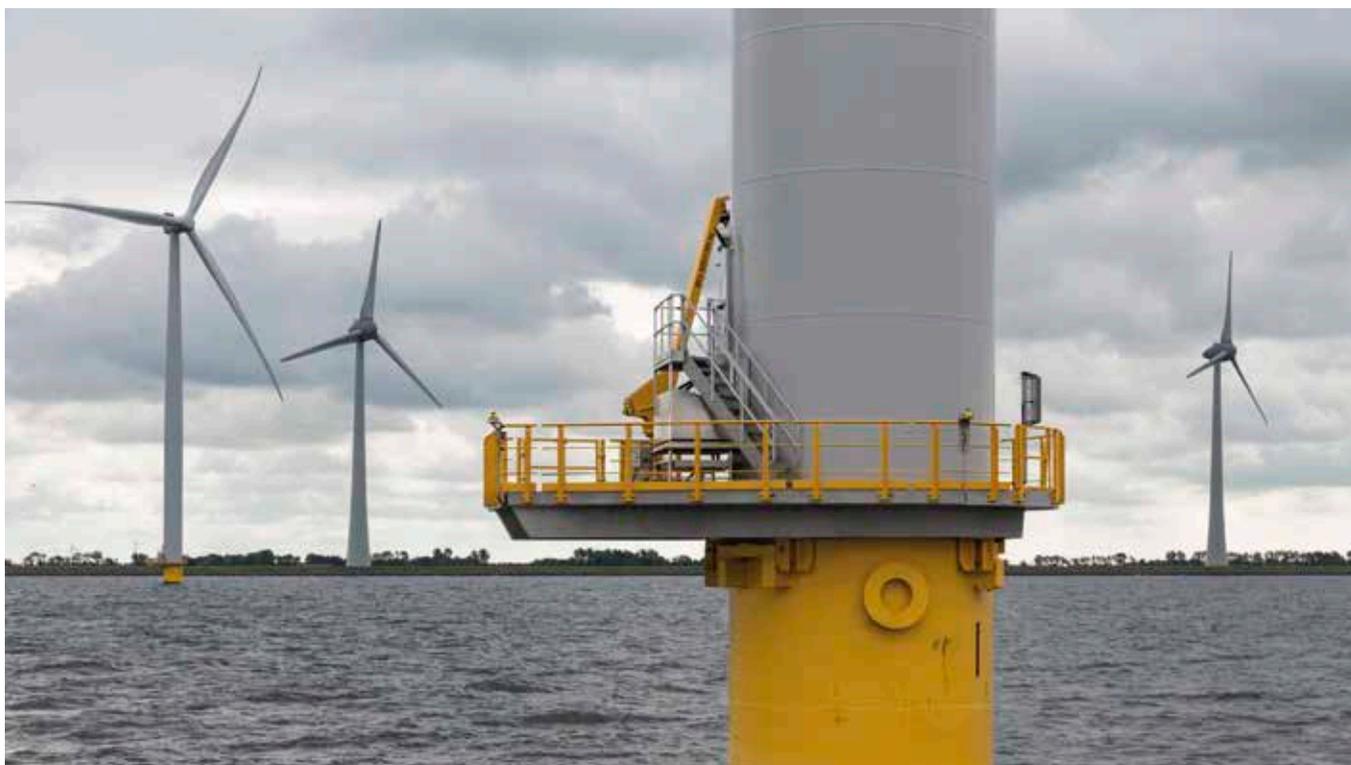
SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

EL OTOÑO SERÁ CLAVE PARA CELEBRAR LA PRIMERA SUBASTA DE ENERGÍA EÓLICA

Urge impulsar la eólica marina



El Gobierno tiene escasos cuatro meses para impulsar el desarrollo de la eólica marina y aprobar los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo. Este desarrollo normativo, que resolvería todas las incompatibilidades ambientales y de otra índole que puedan generarse, permitirá llevar a cabo proyectos eólicos y competir con otros países que ya han iniciado su andadura.

Según se establece en la Directiva 2014/89 del Parlamento Europeo y el Consejo, los países ribereños deben establecer de qué manera se podrán instalar en sus costas los parques de generación eólica “offshore”. Y hacerlo antes del 31 de marzo de 2021. Un plazo que el Gobierno no ha cumplido. El comisario de Pesca Virginijus Sinkevicius, en una respuesta por escrito a preguntas del eurodiputado popular gallego Francisco Millán Mon, apunta a la posibilidad de incoar procedimien-

La energía eólica flotante constituye una gran oportunidad para España

tos por incumplimiento. Sin embargo, el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, MITECO, ya ha informado a la Comisión Europea del estado actual de la tramitación, así como de las expectativas de cumplimiento y aprobación de los Planes, “por lo que no se espera que pueda haber sanciones por este motivo”.

CAMBIOS LEGALES

El Gobierno prometió potenciar la eólica marina con el objetivo de alcanzar

una capacidad de hasta 3 GW de potencia y generar el 40% del objetivo comunitario para esta energía. Lo estableció en la Hoja de Ruta que aprobó en diciembre de 2021. En cambio, la guía no se ha visto acompañada de la aprobación de la normativa necesaria. “Es la primera vez que se realiza un ejercicio completo de ordenación del espacio marítimo en nuestro país”, explican desde el Ministerio. “Ha sido necesario realizar en estos años un esfuerzo ingente de coordinación con todos los departamentos ministeriales, CCAA litorales y con los sectores afectados”. Los POEM, Planes de Ordenación del Espacio Marítimo, están actualmente en proceso de finalización de la evaluación ambiental estratégica. Una vez incorporados los cambios, se recabará el dictamen del Consejo de Estado para su aprobación final por el Consejo de Ministros. Las características geográficas de España no permiten el desarrollo de

Los POEM
están
pendientes de
los informes
de evaluación
de impacto
medioambiental

la eólica marina de cimentación fija. La estrecha plataforma continental hace que a pocos metros de la costa se den grandes profundidades. En cambio, la variante flotante constituye una gran oportunidad para España, asegura Tomás Romagosa, director técnico de la Asociación Empresarial Eólica (AEE). Y éstas, en su opinión, son las zonas idóneas para implantar este sistema: Galicia; la parte asturiana de la Cornisa Cantábrica; Girona; el litoral más próximo al Estrecho de Gibraltar en Andalucía y las islas, en especial Gran Canaria y Tenerife.

El segundo semestre de 2022 es clave para que se pueda producir la primera subasta de energía eólica marina en el primer trimestre de 2023. Tomás Romagosa identifica tres tareas pendientes que se deben abordar antes de poder celebrar esta primera subasta: identificar las zonas donde es viable desarrollar esta energía en el espacio marino, armonizar la capacidad de acceso y conexión de dichas zonas y aprobar la normativa de tramitación de los parques eólicos marinos. “El próximo medio año podría condicionar de manera irrevocable que España avance y sea competitiva en el mercado de la energía verde, al igual que lo ha hecho en la eólica terrestre o en el plano fotovoltaico”, asegura. “Es frustrante ver que se está desaprovechando una gran oportunidad de ser líderes en un sector en el que ya lo somos en tierra y se podría replicar perfectamente en la eólica flotante, que va a ser una de las energías que más va a despegar en la próxima década”, concluye. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



Aerogenerador aislado en el mar de Telde, Gran Canaria



INTERACCIONES DE CETÁCEOS CON VELEROS

S.O.S. Orcas a estribor

Desde hace dos años, los veleros que navegan desde el Golfo de Cádiz a Galicia se han visto sorprendidos por la presencia de orcas que interactúan con las embarcaciones hasta, en algunos casos, dejarlas a la deriva. Hasta ahora, más allá del susto, no se han registrado desgracias personales pero los daños a veleros han sido cuantiosos. La Administración ha establecido un protocolo de seguridad para evitar incidentes graves pero los navegantes dudan de la eficacia de las propuestas.

Los científicos desconocen el motivo por el que desde hace dos años varios grupos de orcas persiguen a los veleros, mordiendo sus timones hasta romperles la dirección. Incluso, al hablar del tema, prefieren utilizar el término “interacción” al de “ataque” ya que aseguran, como lo hacen quienes han vivido estos encuentros, que “si las orcas quisieran o fueran con malas intenciones podrían volcarles o provocar vías de agua importantes con facilidad.” De hecho, en ningún caso se ha detec-

Los veleros no pueden escapar de las orcas que duplican la velocidad máxima de las embarcaciones de recreo

tado espíritu vengativo por parte de los animales.

Alfredo López de la Coordinadora para el Estudio de Mamíferos Marinos (Cem-ma) asegura que, “hay seis grupos de orcas, en los que 15 individuos son interactuantes. Se trata mayoritariamente de ejemplares jóvenes, entre las que se encuentra también una orca adulta”.

Los navegantes tienen miedo. En parte, por la mala fama que acompaña a las “ballenas asesinas” pero también porque las interacciones no cesan y se repi-

ten, lo que les hace creer que las orcas podrían estar desarrollando comportamientos que ponen en peligro la navegación y los tripulantes.

¿POR QUÉ ESTAS INTERACCIONES?

Las interacciones de orcas con embarcaciones se han dado siempre; sobre todo con pesqueros que capturan atún. De hecho, la migración de estos cetáceos sigue la ruta de los túnidos. Pero, los encuentros con veleros eran completamente desconocidas hasta el verano de 2020.

Este año, la aparición de las orcas se ha adelantado. En el centro de Salvamento Marítimo en Fisterra (A Coruña), han sido 18 las embarcaciones que han solicitado auxilio, mientras que en el de Tarifa (Cádiz), 14 naves han necesitado de la asistencia de Sasemar.

Dado que algunas orcas muestran cicatrices en su cuerpo, se especuló que podían haber sido heridas y actuaban así por venganza (idea que se ha ido descartando con el tiempo). Algunos navegantes piensan que la proliferación de empresas dedicadas al avistamiento de cetáceos ha hecho que las orcas

Parar el motor, echar marcha atrás o no hacer ruido son algunas de los consejos para evitar daños mayores

se acerquen más e incluso hay quienes creen que, dado que la forma del timón es parecida a la aleta dorsal de un tiburón, las orcas podían estar confundidas. La tesis más extendida es la de que son animales simpáticos y quieren jugar con las ondas que se crean en la popa.

MEDIDAS DE PREVENCIÓN

La coexistencia de leyes que protegen a las orcas y de normas que regulan la seguridad en el mar dificulta el entendimiento. Por ello, se puso en marcha un estudio, liderado por la Coordinadora CEMMA, para esclarecer a qué se deben estos comportamientos. Además, el Grupo Orca Atlántica en el que también participa la Coordinadora, ha elaborado un protocolo para garantizar la seguridad de las partes implicadas.

Se recomienda evitar la navegación nocturna y en zonas donde haya orcas. No hacer ruido, apagar los sistemas de radio, dar marcha atrás, no aumentar la velocidad, apagar motores, pedir auxilio en caso de quedar a la deriva y reportar el encuentro, manteniendo la calma y sin alterar a los animales.

Las medidas no convencen. El presidente de la Asociación Nacional de Patronos Profesionales de Embarcaciones de Recreo (ANPPER), José M^a Beltrán, asegura que “lo último que aconsejaríamos es dejar una embarcación sin gobierno” y afirma estar trabajando en un documento “que beneficie a todos”.

Mientras, son muchos los navegantes que relatan en sus perfiles sociales si encuentran o no orcas en sus travesías y los expertos recomiendan consultar la página www.orcaiberica.org donde, en el apartado “últimas interacciones” se cuelgan los lugares en los que recientemente se han visto estos cetáceos. ■

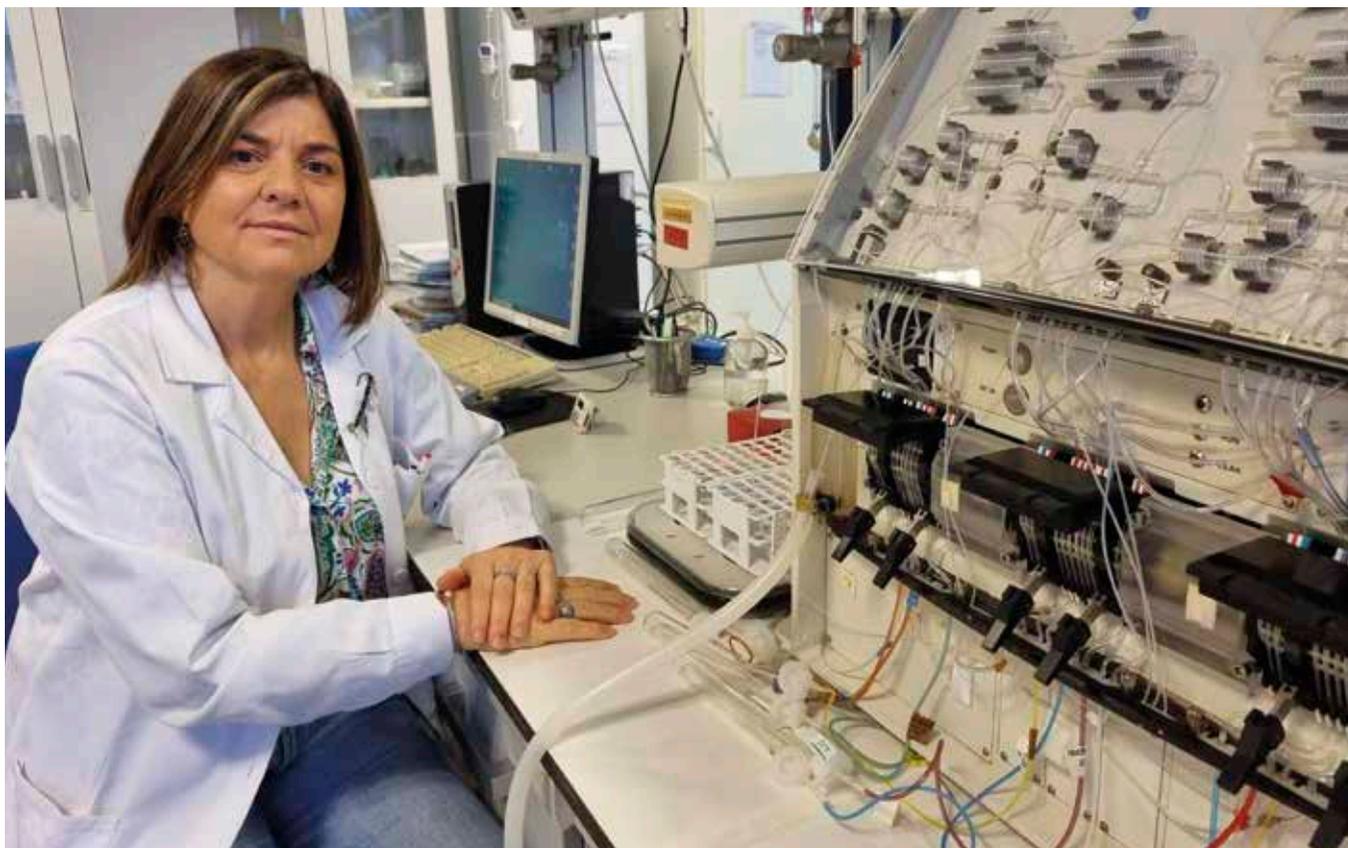


A pesar de su mala fama, las orcas son juguetonas

ANA DÍAZ

COVADONGA SALGADO, DIRECTORA DE INTECMAR

“El Prestige fue un reto para mejorar”



Covadonga Salgado es la directora del Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino de Galicia (Intecmar) que celebra este mes sus 30 años de existencia. A lo largo de estas tres décadas, el Instituto, que es Laboratorio Nacional de Referencia de Biotoxinas, ha crecido en superficie, aumentando sus competencias. Como reconocimiento a su labor ha recibido la distinción de “Institución del Año” del Colegio Oficial de Biólogos de Galicia.

Distinguido como “Institución del Año”, qué buena noticia para el Intecmar en su aniversario.

Pues sí, podemos celebrar este 30 aniversario con la fantástica noticia de que el Colegio Oficial de Biólogos de Galicia nos ha distinguido como “Institución del Año” por nuestro trabajo en el control de la calidad del medio marino y en el control técnico-sanitario de los

productos del mar. El 25 aniversario fue muy especial. El acto y las actividades que organizamos se prepararon con mucho cariño e ilusión, como también lo hacemos ahora al cumplir 30 años.

¿Cuál es la labor del Intecmar?

Según la ley de creación de Intecmar, el principal objetivo es cumplir la legalidad en cuanto a la calidad de la producción

de moluscos y otros organismos, contribuyendo a la protección y mejora del medio marino. Es decir, trabajamos en tres frentes. El primero, la seguridad alimentaria y la protección de los ciudadanos vinculada a los riesgos del consumo de moluscos. El segundo, la sanidad animal; es decir, las enfermedades de los propios moluscos y el tercero, la observación del océano y la lucha contra la contaminación marina accidental.

El Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino heredó las competencias y funciones del antiguo Centro de Control del Medio Marino. ¿Cómo ha evolucionado vuestro trabajo?

A lo largo de estos años, el Intecmar ha incrementado su superficie y ampliado sus competencias. Empezamos con funciones vinculadas a la seguridad alimentaria. Ahora, nos ocupamos además de sanidad animal, observación del océano, modelado oceanográfico y lucha contra la contaminación marina accidental. También hemos aumentado la plantilla de trabajadores y la oferta analítica, cumpliendo siempre los máximos requisitos de gestión y calidad.

Desde octubre de 2020, somos Laboratorio Nacional de Referencia de Biotoxinas, lo que implica que participamos en las reuniones de la Red de Laboratorios Nacionales de Referencia de Europa y nos requieren en muchos foros internacionales, con grupos de trabajo de la Dirección General de Sanidad de la Comisión Europea (DG Sante), de la FAO o de la Organización Marítima Internacional (OMI), entre otros.

Además, participamos como tutores en el programa “Better Training for a Safer Food” de la Comisión Europea y como expertos nacionales en 24 auditorías en diferentes países del mundo para verifi-

El Colegio Oficial de Biólogos de Galicia le ha distinguido como “Institución del Año” en su 30º aniversario

car el cumplimiento de la normativa europea de moluscos.

¿Por qué se producen mareas rojas?

Las mareas rojas son un fenómeno natural vinculado al proceso de alimentación de los moluscos bivalvos que, al alimentarse por filtración y siendo el fitoplancton marino su principal alimento, cuando contiene microalgas productoras de toxinas, las acumulan en su interior. Las toxinas no afectan a los moluscos pero pueden afectar a los consumidores, de ahí que haya que cerrar temporalmente las zonas de producción afectadas a la actividad extractiva.

¿Qué toxinas son las más comunes?

En la Unión Europea hay tres tipos de toxinas legisladas para el control de las



La toma de muestras en las bateas se realiza a diario

zonas de producción. Las toxinas paralizantes, las amnésicas y la lipofílicas, entre las que se encuentran las diarreas, que son las más frecuentes en Galicia, con episodios en primavera y hacia el otoño, con máximos anuales en septiembre y octubre, principalmente. Son las que provocan el cierre de los polígonos de mejillón con mayor frecuencia.

¿Cómo es la calidad de las aguas gallegas?

Desde 2009 hemos notado una gran mejoría, un incremento de 13 puntos porcentuales en las zonas clasificadas como clase A, que serían las mejores, las más limpias. Paralelamente ha habido un descenso de 5 puntos porcentuales en las zonas clasificadas como clase C, las de peor índice microbiológico, por lo que el cambio global es muy favorable.

Actualmente, el 87% de las zonas de producción de Galicia tiene una buena clasificación microbiológica (A o B). El 13% de zonas restante está clasificado como C ó B-C estacional, por lo que los moluscos producidos en esas zonas deben depurarse en áreas de reinstalación o someterse a tratamiento térmico industrial antes de llegar al consumidor.

¿Qué relación tenéis con bateiros, mariscadores y pescadores?

La relación con el sector extractivo es muy buena y está muy vinculada al muestreo. Todos los días salimos a tomar muestras con el sector bateiro. Por normativa, ellos participan poniendo los barcos y llevando a personal del Intecmar a los polígonos de mejillón. Con las cofradías de pescadores tenemos una red de muestreo en la que colaboran las asistencias técnicas de los pósitos. Estas entidades nos envían las muestras por mensajería semanalmen-



Los biólogos del Intecmar estudian las patologías de los moluscos

Intecmar
vela por la
calidad de la
producción
de moluscos
y de otros
organismos
así como por
la protección
del medio
marino

te. Ambos sectores consultan frecuentemente nuestra página web, con más de 7.000 usuarios únicos, y las aplicaciones diseñadas específicamente para ellos, como Percegurú, creada para los percebeiros.

¿Cómo lucháis contra la contaminación marina accidental?

Tenemos dos unidades de apoyo al Plan Territorial contra la Contaminación Marina Accidental de Galicia (Plan Camgal). La primera, la de modelado oceanográfico, que se activa en caso de crisis para dirigir la unidad de observación y predecir la deriva de vertidos, y la segunda, la de documentación y apoyo científico, que recopila todo tipo de información para elaborar y mantener bases de datos actualizadas al respecto. Ambas colaboran mutuamente, prestando apoyo directo al director del Plan Camgal.

A lo largo de estos años, hemos hecho una gran inversión en oceanografía operacional, aumentando las estaciones de observación. Contamos con seis puntos de registro continuo, como son las seis estaciones automáticas

océano-meteorológicas, localizadas a lo largo de la costa, que miden variables en tiempo real. También, tenemos cuatro estaciones de radares combinadas, dos de Puertos del Estado y dos del Intecmar (que fueron en su día el primer sistema de radares combinado de Europa) para generar mapas de corrientes y datos de altura de ola. Los datos registrados alimentan modelos numéricos de predicción que permiten ir afinando para que las predicciones oceanográficas sean de ayuda en sucesos reales de contaminación marina.

Además, colaboramos activamente con el Servicio de Guardacostas de Galicia y la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda en el desarrollo de ejercicios de lucha contra la contaminación marina accidental en la Comunidad y en los organizados dentro del Plan Ribera, de competencia estatal, o en simulacros internacionales.

¿Qué recuerdos tenéis del Prestige y su impacto en las Rías gallegas?

En el Intecmar tuvo un impacto muy grande. La unidad de hidrocarburos se creó a raíz del suceso. Hasta entonces, la normativa europea relativa a hidrocarburos, a nivel de zonas de producción de moluscos, sólo indicaba ausencia visual de irisaciones. Con el Prestige, la normativa cambió, estableciéndose límites de hidrocarburos aromáticos policíclicos, y se volvió a modificar la normativa para aumentar el número de hidrocarburos a controlar, rebajando los límites. Hoy es mucho más restrictiva. El impacto del Prestige en las zonas de producción fue menor de lo esperado, gracias a la lucha titánica de la gente del mar para recoger chapapote y que no entrara en las rías. Al principio, se prohibió la actividad extractiva en muchas

Las mareas rojas son un fenómeno natural vinculado al proceso de alimentación de los moluscos bivalvos

zonas, que fueron abriéndose paulatinamente. El Prestige fue un reto que nos sirvió para aprender y mejorar la capacidad analítica del Instituto.

¿Qué relación tenéis con otros centros de investigación?

Tenemos una muy buena relación con centros de la Consellería del Mar, como el Centro de Investigaciones Marinas (CIMA), el Centro Tecnológico del Mar (Cetmar) o el Instituto Gallego de Formación en Acuicultura (Igafo). También con otros centros y entidades de la Xunta de Galicia, como la Consellería de Sanidad, MeteGalicia, Aguas de Galicia y GAIN, así como con los centros de las tres universidades gallegas, del Instituto Español de Oceanografía en Vigo y A Coruña y del CSIC.

En la actualidad participamos en cinco proyectos de investigación con financiación europea, por lo que tenemos también relación con centros investigadores de diferentes países, principalmente del Espacio Atlántico. En 2020 recibimos el premio Excellens Mare, en la categoría Nature Mare, concedido por la firma PwC Portugal. ■

ANA DÍAZ



El 30º aniversario es un motivo de orgullo para la plantilla del Intecmar

MUSEO DE LA ANCHOA Y LA SAL

Ligado a la tradición



El Museo de la Anchoa y la Sal de L'Escala se inauguró en 2006 en el antiguo matadero de la ciudad. Un edificio ampliado para alojar exposiciones y que alberga también la oficina de turismo de esta localidad del Alto Empordá.

Es un espacio pequeño cuya colección permanente ofrece piezas y testimonios de un rico patrimonio cultural y natural de esta zona del Mediterráneo. Son cinco las salas que ocupa la exposición. En la primera, conoceremos la importancia de la sal, elemento clave para la conserva de alimentos. De ahí que, desde la prehistoria, ha sido considerado un preciado bien.

L'Escala ha conservado desde hace siglos una industria de salazón que le ha dado fama mundial

Hablar de L'Escala es hablar de anchoas, de sal y de salazón. Una actividad iniciada en la vecina ciudad grecorromana de Empúrias en el año 575 antes de Cristo y que continúa en nuestros días. El Museo de la Anchoa y la Sal de la localidad rinde homenaje a los hombres y mujeres del mar, mostrando la historia de la pesca y de la salazón desde el siglo XVI.

Al visitarlo, nos sumergimos en un tiempo, un patrimonio y unos conocimientos únicos en la costa catalana.

También descubrimos los alfolies, edificios donde se almacenaba la sal. Desde el alfolí de L'Escala se distribuía a los pueblos del interior, lo que hizo que la localidad creciera económica y demográficamente.

En la sala 2 se hace referencia a la pesca con sardinales, modalidad introducida en la zona por pescadores franceses a finales del siglo XVI. Estas embarcaciones se conocieron como barcadas y en ellas cabían cinco personas.

L'Escala acogió muchas de ellas y ha sido, hasta el siglo XX, uno de los puertos catalanes donde más se ha practicado esta modalidad pesquera. También descubriremos que, dada la

situación del puerto, los pescadores escalenses eran expertos en navegación a vela.

En la tercera sala conoceremos un sistema para capturar pescado azul copiado de los pescadores del Cantábrico: la pesca con traineras y nos acercaremos a dos especies típicamente mediterráneas: el boquerón o anchoa, y la sardina.

Aunque los viejos sardinales fueron sustituidos por embarcaciones a motor más modernas, L'Escala llegó a tener más de 50 traineras, siendo uno de los puertos catalanes, junto a Tarragona y Calafell, donde más abundaban.

Avanzando en la exposición, la sala 4 está dedicada a la subasta. Aquí descubrimos cómo, descargado el pescado, las capturas se cantaban en la playa en un recital de números a la baja, de mayor a menor, hasta que alguien gritaba "yo", que significaba que era para él. El pescado, una vez vendido, se llevaba a los almacenes de sal para su conserva o para darle salida a mercados como el de Barcelona.

La última sala nos introduce en la salazón, actividad que siempre se dio en la localidad. En 1847, L'Escala contaba con diez factorías y saladores catalanes se instalaron en la zona, transmitiendo su buen hacer a otras localidades catalanas e incluso gallegas o vascas. Actualmente, la salazón continúa siendo fuente de riqueza. Hay ocho industrias que dan trabajo a unas 200 personas (mujeres en su mayoría) en las que se realiza el proceso de salazón aprendido desde la antigüedad.

Otro de los atractivos del Museo es el audiovisual "L'Escala: pesca y tradición" y los ciclos de conferencias, visitas guiadas y talleres que organiza, en

La situación geográfica del puerto de L'Escala convirtió a sus pescadores en grandes expertos en navegación a vela

colaboración con el Centre d'Estudis Escalencs, para conocer el rico patrimonio cultural y natural de la zona.

FIESTAS

El Museo participa activamente en dos festividades. La Fiesta de la Anchoa, que nació en 1989 coincidiendo con la creación de la Denominación de Calidad Anchoa de L'Escala, en la que se desgusta pan con tomate y anchoa al son de habaneras y se hace entrega de la "Anchoa de Oro" a quien haya destacado por la difusión de este preciado manjar.

Por otra parte, la Fiesta de la Sal recuerda, cada tercer sábado de septiembre, los orígenes marineros del pueblo con una muestra de oficios tradicionales ligados al mar y la llegada de un barco cargado de sal. También incluye una sardinada popular y danzas y músicas del Mediterráneo. Desde 2004, el país invitado hace una ofrenda en el pebetero de la Sal de las Culturas como símbolo de amistad, paz y respeto a la Madre Tierra. La Fiesta de la Sal es considerada de interés turístico de Cataluña. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ



La sal se ha utilizado para conservar alimentos desde la antigüedad



EXPEDICIÓN GNA-22 DE LA AGNYEE

Rumbo a la Historia

Con el depósito de un galeón en la Torre del Oro de Sevilla, la Asociación Amigos de los Grandes Navegantes y Exploradores Españoles (Agynee) culminó el pasado 8 de septiembre la expedición por el Mediterráneo con la que conmemoraba la primera circunnavegación de la Historia. La Armada y la Guardia Civil acompañaron a la flota durante los 22 días que duró la travesía de Calpe a la capital andaluza. En Cádiz, los veleros de la Agynee participaron en la parada naval, que con motivo del V Centenario, presidió el Rey Felipe VI.

Bajo la sombra del Peñón de Ifach, en el Real Club Náutico de Calpe, el 18 de agosto daba comienzo la GNA-22 con la que la Asociación Amigos de los Grandes Navegantes y Exploradores Españoles (Agynee) homenajeaba, dentro de los actos conmemorativos del V Centenario, la figura de Juan Sebastián Elcano y la gesta de la primera vuelta al mundo.

Agynee ha depositado en la Torre del Oro un galeón, obra del escultor Mariano Cobo

Al día siguiente, una flota de siete veleros, escoltados por alumnos de la Escuela de Vela de la ciudad, ponía rumbo a Sevilla en una travesía que durante 22 días ha llevado a las tripulaciones a recorrer siete ciudades (Cartagena, Almería, Melilla, Málaga, Algeciras, Cádiz, y Sevilla) empapándose de salitre e Historia. Las embarcaciones, que navegaron

en conserva a una velocidad media de cuatro nudos, estuvieron acompañadas por una patrullera de la Guardia Civil y un velero de la Armada que se unió al principio y al final de la expedición.

Antes de partir en el Mandrágora, el que fuera famoso realizador de TVE, Fernando Navarrete, presidente del Comité organizador de la GNA-22, nos decía que “el objetivo material de la expedición es transportar hasta la Torre del Oro en Sevilla una escultura de Mariano Cobo, que se depositará en el Museo Naval de la ciudad como homenaje a Juan Sebastián Elcano. También tenemos otros objetivos históricos. Cada etapa lleva el nombre de un importante navegante o explorador español, del que ya hablaremos en cada parada. Y, además, sensibilizaremos a los navegantes de la importancia de conservar las praderas de posidonia en el Mediterráneo. Esto lo hacemos a través de la Agnyee, Asociación cuyos intereses son estudiar y divulgar la Historia, contribuir al reconocimiento internacional y social de los grandes descubridores y fomentar e impulsar los valores de superación, esfuerzo y coraje de la navegación y la exploración”.

ACTIVIDADES CULTURALES

La expedición, como decía Fernando Navarrete, ha dedicado cada etapa a un ilustre marino, dando a conocer las figuras de Antonio de Escaño, Isabel Barreto, Juan de Austria, Bernardo de Gálvez y Alvar Núñez. Con la entrega de un pequeño busto de Sebastián Elcano y una metopa, también ha reconocido a personas e instituciones que han colaborado

La flota navegó 22 días por el Mediterráneo, participando en la parada naval que presidió el Rey a bordo del buque-escuela de la Armada

con la organización del evento, siendo afines a los objetivos perseguidos por la AGNYEE.

En los períodos de descanso de navegación, las tripulaciones han disfrutado de visitas culturales al Museo Naval de Cartagena, las Alcazabas de Almería y Málaga, la ciudad y el cementerio de Melilla o el Panteón de Marinos Ilustres y el Real Observatorio de la Armada en San Fernando de Cádiz.

Parte destacada ha sido la divulgación de las praderas de posidonia mediterránea que se ha hecho en cada puerto. El Mediterráneo y, concretamente, el archipiélago balear es una de las zonas donde más crecen estas plantas que proporcionan grandes beneficios al planeta, al ser centinelas de los cambios ambientales que están ocurriendo en el mar. Entre otras cosas, producen abundante oxígeno que ayuda a respirar a multitud de especies, clarifican las aguas, elimi-



Tripulantes del Tacuar durante la maniobra de izado de velas

nando CO2, y reducen la contaminación y el efecto invernadero. También fijan y favorecen la sedimentación del sustrato, gracias a la ramificación subterránea de sus raíces, formando ecosistemas donde viven multitud de especies y, al llegar a las playas, impiden la pérdida de arena, creando nueva a partir de los microorganismos que viven en ellas.

La contaminación derivada de zonas costeras superpobladas, los dragados, la pesca intensiva de arrastre, la acuicultura, especies invasoras o el fondeo libre de embarcaciones son amenazas reales de estas plantas, sensibles a la salinidad y el pH del agua y que tienen un muy lento crecimiento, de ahí la necesidad de protegerlas. Agnyee ha querido incluir como misión cívica de la expedición la difusión de esta necesidad, animando a los navegantes a tener especial cuidado cuando echan el ancla al fondear.

PARADA NAVAL

Para los participantes en la expedición, la GNA-22 ha estado llena de

A bordo del Tacuar

La revista MAR fue invitada a participar en la primera etapa de la GNA-22 de Calpe a Cartagena. Lo hizo a bordo del Tacuar, velero de pabellón español, modelo 40 ketch Mistral, de 40 pies de eslora y 4 metros de manga, con base en la marina de BurrianaNova, en Castellón de la Plana. Con la tripulación, encabezada por Nacho San Martín, aprendimos algo de navegación, de faros y astrología. Contemplamos las estrellas, más allá de las velas azotadas por el viento y nos emocionamos al escuchar por radio la oración del marinero de la Armada con los últimos rayos del sol.

En cada etapa se recordó la gesta de Elcano y de otros marineros ilustres

momentos emotivos como el avistamiento de delfines o la llegada a Sevilla atravesando las esclusas del Guadalquivir de madrugada. Pero la etapa más espectacular fue, sin ninguna duda, la del 6 de septiembre en Sanlúcar de Barrameda cuando la flota de veleros se unió al buque-escuela de la Armada Juan Sebastián Elcano, en el que navegaba el Rey Felipe, a la réplica de la nao Victoria y al resto de embarcaciones y efectivos militares que conmemoraban el V Centenario. La Asociación ha celebrado de este modo la primera circunnavegación al mundo, iniciada por el portugués Fernando de Magallanes en 1519 y concluida tres años más tarde por el español Juan Sebastián Elcano. No ha sido éste el único acto con el que ha participado en los actos conmemorativos. Aunque por problemas mecánicos no ha podido concluir a tiempo su vuelta al mundo, el velero Pros sigue realizando la ruta "Tras la estela de Elcano" (de la que informamos en nuestro número 610). Tras dos años de navegación, se encuentra en estos momentos en las Molucas con la esperanza de poder llegar a España el año que viene. ■



La escultura de Mariano Cobo se presentó en las etapas de la travesía

TEXTO Y FOTOS ANA DÍAZ



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

Dirigidos a mujeres y hombres del mar



Programa Legal M. 15/177/2019

RSMA 13-20-001-A

COFINANCIADOS POR EL FONDO SOCIAL EUROPEO



EL Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



El Villa de Pitanxo en la Audiencia Nacional

La Audiencia Nacional se encarga del naufragio del Villa de Pitanxo, que tuvo lugar el 15 de febrero en Terranova. Comienzan las investigaciones para esclarecer lo sucedido, tras las disputas por la competencia para resolver el caso.



Con el fin de no retrasar más la investigación en el tiempo, el juez Ismael Moreno asume el caso del hundimiento, que terminó con la vida de 21 personas. El capitán, Juan Padín, y su sobrino, Eduardo Rial, consiguieron salir ilesos gracias a los trajes salvavidas. Además, hubo un tercer superviviente: Samuel Kwensi, que no utilizó ningún equipo de protección.

Tras lo sucedido, la Guardia Civil entregó el primer atestado a la Audiencia Nacional, que lo rechazó por motivos de competencia. Después, fue remitido al juzgado gallego donde el

barco tenía su base, y también lo rechazó causando una espera hasta el pronunciamiento del Tribunal Supremo. Finalmente, la Audiencia Nacional decidió hacerse cargo a principios de septiembre, para alivio de los allegados.

Juan Padín se encuentra imputado por supuestas negligencias a bordo. Como medida cautelar, está bajo libertad condicional con la prohibición de abandonar España. El juez le retiró el pasaporte y le obligó a comparecer cada dos semanas en un juzgado, a petición de la Fiscalía. Según su versión, el barco quedó a la deriva por una parada repenti-

na del motor. Los familiares están muy descontentos con este relato y con el hecho de que solo se hubieran puesto el traje su sobrino y él. Por el contrario, Samuel Kwesi declaró que los tripulantes pidieron al capitán que hiciera una maniobra para frenar la desgracia, que no ejecutó. Testificó que tampoco vio al capitán avisar al resto de que se pusieran los trajes.

Recientemente, con María José de Pazo como portavoz, los allegados han pedido al gobierno nacional la realización de una investigación técnica efectiva con un robot para saber qué pasó en el pesquero gallego. ■

“Marea roja” en la costas gallegas

La “marea roja” ha llegado a las rías de Vigo y Pontevedra, lo que ha provocado el cierre de polígonos de bateas y de playas para el marisqueo. El viento, las corrientes marinas y la temperatura del agua influyen en su proliferación.

La “marea roja” es un fenómeno natural que ocurre cada cierto tiempo, ya que se produce de manera innata en los moluscos. Esto se debe al proceso de alimentación de estos animales, que depende del fitoplancton y sus toxinas. Si los moluscos ingieren fitoplancton bueno, significará que no hay toxinas, de modo que serían aptos para el consumo.

Desde Intecmar, Covadonga Salgado, nos explica que para erradicar estas algas tóxicas que forman una “marea roja”, solo hace falta tiempo, y que la duración del fenómeno puede variar, según el tipo de toxina. Las toxinas lipofílicas y paralizantes tardan mucho más en desaparecer. Actualmente, las lipofílicas son las que están actuando en mayor medida en Pontevedra. Mientras que en Vigo es la toxina paralizante la que ha causado más efecto.

El Instituto Tecnológico, que es el organismo que se encarga de analizar la situación de las zonas de producción de moluscos bivalvos, ha decidido proceder al cierre inmediato de producción en muchas de las rías. La directora de Intecmar nos cuenta que siempre suelen hacer el muestreo con los mejillones, pues son los moluscos que más absorben toxinas. Actualmente, han notado cierta mejoría en la ría de Vigo, pero según nos cuenta Covadonga Salgado esta situación puede durar meses, de hecho, “la marea roja” lleva ya un tiempo entre las aguas gallegas. Por lo pronto, 118 hombres y 394 mujeres se encuentran en cese de actividad. Pertenecen a las zonas de Marín, Moaña, Pontevedra, Portonovo y Redondela, (la mayoría en la provincia de Pontevedra, la más afectada). ■



BREVES

Buques sancionados

Gracias a Oceana, la administración española ha multado a dos buques pesqueros por desconectar sus sistemas de identificación automática (AIS). El dispositivo AIS es esencial ya que evita accidentes y fomenta la claridad en las actividades de pesca porque permite que los buques comuniquen su posición. Estos barcos apagaron los dispositivos sin ningún motivo, y esto se considera una práctica ilegal que incumple las normas pesqueras de la UE, además, imposibilita detectar la pesca ilegal.

Reducir las lesiones

La Organización de Palangreros Guardeses (ORPAGU) y el Centro Tecnológico de Automoción de Galicia (CTAG), crean el proyecto “Autopesca” con el fin de aminorar la carga física que sufren los trabajadores. Para ello, CTAG evaluará los exoesqueletos que se utilizan en las actividades que se llevan a cabo en los buques pesqueros y, así, poder reducir las lesiones que se producen dentro del ámbito laboral. El principal motivo del desarrollo del proyecto es conseguir una automatización completa sin que la mano humana tenga una implicación tan esencial.

Mar Menor

Es importante conseguir recuperar las poblaciones de ostra del Mar Menor con el objetivo de aumentar la calidad ambiental de las aguas, por ello, el Instituto Español de Oceanografía pone en marcha el Proyecto Remedios. Este proyecto cerró una jornada en la que participaron The Nature Conservancy y la Zoological Society of London que contaron su experiencia en el desarrollo de la restauración de ecosistemas marinos con ostras. La fundación Biodiversidad ha colaborado a través del programa Pleamar que da cabida a 300 proyectos relacionados con el medioambiente y su conservación.



BREVES

La llampuga aumenta

La especie termófila llampuga ha crecido debido a las olas de calor de estos últimos meses. Así lo han predicho desde el Instituto Español de Oceanografía junto con el Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados. Los investigadores podrían determinar qué talla alcanzarán los peces según la mortalidad o el fotoperiodo. Los expertos han pronosticado incrementos de hasta un 13% en la talla media de captura de la llampuga.

Mejor gestión de residuos

Gracias al proyecto Reduse-II, Cepesca ha retirado más de 18 toneladas de redes para reciclarlas y darlas un nuevo uso. El fin es impulsar una economía circular y, en un futuro, dar una nueva vida a los objetos de pesca. Por otro lado, el plan contiene una formación para las personas implicadas, en la cual podrán aprender de la gestión y de la normativa vigente respecto a la reducción del impacto de los plásticos.

Los recursos canarios

Para preservar los recursos marinos de Canarias, MAPA y la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca han firmado un convenio para gestionarlos conjuntamente. Este pacto concluye en 2026. Y, hasta ese año apostarán por otorgar medios para mantener, proteger y coordinar los recursos de esta zona. Asimismo, el fin es defender la renovación de los recursos de la pesca y apoyar la investigación.

Algas marinas por colorantes

En la Universidad de Jaén han podido reemplazar los colorantes artificiales por compuestos naturales que se obtienen de algas marinas. Los investigadores lo han probado en bebidas no alcohólicas, y los compuestos sintéticos han quedado atrás para dejar paso a las moléculas naturales, de esta forma los líquidos tienen color,



ANDALUCÍA

Málaga, sede de los cruceros

El Palacio de Ferias de Málaga acogió la celebración del Seatrade Cruise Med, que tuvo lugar entre el 14 y 15 de septiembre. Uno de los objetivos era mostrar las últimas novedades en innovación de equipamiento naval y facilitar contactos comerciales.

El presidente de la Diputación Provincial, Francisco Salado, indicó, durante el acto inaugural, que la ciudad se "ha convertido en el gran escaparate de este segmento, no solo en el Mediterráneo, sino en todo el mundo, con la presencia de navieras". Por lo tanto, y como dijo el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, acoger el encuentro es importante para la ciudad y para la región andaluza.

El lema fue "Dirigir el cambio juntos", y la forma de enfrentarse a los retos es a través de "un buen trabajo en los procesos de digitalización para introducir la inteligencia artificial", según el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena. Así, se optimi-

zan todas las operaciones en los puertos. El ambiente fue muy optimista por los casi 3,5 millones de personas y 2.384 buques de crucero que han llegado a los puertos de España. El Mar Mediterráneo destacó, obtuvo dos tercios del total de pasajeros y Barcelona, en concreto, más de un millón. La Compañía Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) augura la recuperación del sector por completo y, según los datos que se manejan, otras compañías prevén alcanzar niveles parecidos a los anteriores a la pandemia. Francisco Salado afirmó que el objetivo actual es "recuperar la plena ocupación de pasajeros en las escalas, que ahora se encuentra al 75%". ■

Datos para una pesca sostenible

La recopilación de datos procedentes de pesquerías es fundamental para una mejor gestión de los recursos marinos y realizar una pesca más sostenible. Para ello se ha puesto en marcha el proyecto SECWEB.

El proyecto Secweb, financiado por la Comisión Europea, a través del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) prioriza los datos recopilados por los Grupos de Coordinación Regional (RCG), para minimizar los impactos de la pesca en el medio marino, mejorar el trabajo a bordo de los buques de pesca, y la seguridad y el confort laboral del trabajo en el mar.

Los datos extraídos son de gran importancia para la evaluación de stocks y definir las cuotas de pesca, minimizando así los niveles de capturas no deseadas. Los RCG han creado subgrupos en los cuales se dividen las temáticas más concretas (pesca recreativa, muestreo de pesca comercial, base de datos regional, etc.). Gracias a esta división de tareas hay una mayor eficiencia en la recopilación de datos

para dedicarlos específicamente a la labor que se necesita.

Buscan la optimización de la actividad pesquera para el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos. También trabajan en la mejora del conocimiento que relacione los parámetros oceanográficos y la distribución de peces, mejorando la explotación para realizar una pesca más selectiva priorizando la vuelta al mar de la pesca no deseada.

También el proyecto, que se inició en enero de 2021, con la participación del centro tecnológico AZTI, y finaliza en diciembre de 2022, trabaja para facilitar la información de estos grupos de cooperación. Esto se realiza a través de diferentes herramientas para la difusión de la información, como por ejemplo una página web o una aplicación. ■



BREVES

y, además, se convierten en antioxidantes y biodegradables. Ruperto Bermejo, líder del proyecto, asegura que los clientes apuestan cada vez más por la alternativa más natural posible.

MITMA lanza eco-incentivos

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) lanza el programa Eco-incentivos marítimos para que el sector del transporte de mercancías por carretera suba los camiones a los buques. Las ayudas, de 20 millones, serán concedidas a transportistas, operadores logísticos y cargadores. Este plan de ayudas sirve para reducir el tráfico de carreteras, disminuir emisiones y mejorar la seguridad vial. Además, las condiciones laborales mejoran y se prioriza la conciliación familiar.

Reducción del IVA

El pescado es fundamental en nuestra dieta, por ello, la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI) pide reducir el IVA al 4%. La situación internacional con la invasión de Ucrania influye para que la cooperativa vele por la alimentación de los ciudadanos. Además, hay que tener en cuenta que el pescado es la proteína con huella hídrica y CO₂ más baja. Para que no baje el consumo del pescado, ARVI ha transmitido su preocupación al presidente del gobierno.

Acuerdo de pesca

Durante seis meses más, barcos de Francia, Italia, Portugal y España, van a poder seguir operando en la República de Mauricio, gracias a que el Parlamento Europeo ha aprobado una prórroga del protocolo de pesca entre la Unión Europea y Mauricio. El fin del tratado es reforzar la relación entre ambos para una explotación sostenible de recursos. Además, influye en la industria conservera, mejora la vigilancia y control, y la investigación científica.

Hace 50 años...



DESDE SAN CARLOS DE LA RÁPITA

Petróleo español



El ruido de los helicópteros, desde que apunta el día, es un vibrar constante en el aire. No acaba de alejarse uno cuando ya está otro presto a tomar tierra en la zona portuaria, de costado, con toda suavidad. El inicio de un nuevo viaje se hace con mayor soltura. En pocos instantes se eleva en el espacio hasta desaparecer a lo lejos.

Los pescadores, las gentes que son habituales en la zona por-

tuaria, se van acostumbrando a los helicópteros, barcos que van y vienen, gente que desembarca a la terminación de la jornada, hablando diversos idiomas. (...) En el permiso Amposta Marino C-I está el complejo de producción San Carlos I y II, cuyo montaje se está ultimando al objeto de iniciar la producción en fecha próxima, de la que se espera obtener en un principio como 20.000 barriles diarios para pa-

sar progresivamente a los 30.000, siendo las reservas, al parecer, de mucha consideración.

El petróleo obtenido, a través de unas tuberías, será trasvasado a un buque-tanque, desde el cual se suministrará a los petroleros para su transporte a las refineries. La distancia de la costa es como de unas 10,5 millas. Se espera la llegada para fecha próxima de mayor número de operarios para poner en marcha lo que va a ser el punto de producción de crudo más importante de España, proceso delicado que exige los más atentos cuidados y la técnica más depurada en el montaje, debido al medio en que se realiza.

Recientemente una veintena de periodistas extranjeros ha estado en San Carlos de la Rápita con objeto de trasladarse al complejo de producción y presenciar con todo detalle los trabajos, así como conocer el futuro funcionamiento. El estado de la mar impidió el traslado. Ni en helicóptero ni en barco se pudo efectuar el desplazamiento.

Fueron objeto de toda clase de atenciones por los representantes de las compañías implicadas (INI, CAMPSA, COPAREX, SHELL). (...)

LUIS MILLÁN ROCA

RECIBE AL CONSEJO GENERAL DEL ISM

El Príncipe de España



S.A.R. el Príncipe de España recibió en audiencia, en el palacio de la Zarzuela, al Con-

sejo General del Instituto Social de la Marina, presidido por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del organismo, y acompañado por el ministro de Trabajo, don José Utrera Molina. En el transcurso del acto, el almirante Fontán hizo entrega al Príncipe de la medalla de oro al Mérito Social Marítimo, que le fue concedida, por aclamación, por el Consejo General del ISM. Esta medalla de oro es la segunda que se concede desde su creación. La primera le fue otorgada a S. E. el Jefe de Estado. El Príncipe de España agradeció expresivamente esta distinción, y dijo que procuraría hacer mayores méritos para ostentarla. (...)

Cursos del ISM

El pasado mes de octubre tuvo lugar en el teleclub de la playa de Melenara en Las Palmas de Gran Canaria el acto de clausura de un curso de promoción de la mujer, organizado por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, especialmente dedicado a las esposas e hijas de pescadores de dicha zona que van a ocupar próximamente unas nuevas casas. (...) La señorita María del Carmen García Morín, asistente social y directora del curso, procedió a leer la Memoria del mismo, resaltando que de 20 alumnas que lo habían comenzado, habían concluido 15. Seguidamente tomó la palabra una de las alumnas, congratulándose del acierto del curso y pidiendo la celebración de uno nuevo.

DIECISÉIS MUERTOS EN DOS NAUFRAGIOS

Luto en Galicia

Durante el pasado mes, nuevamente la crónica negra de la información nacional ha tenido como protagonista a la familia marinera de nuestro litoral. Concretamente a varias familias de pescadores de Marín y La Coruña, que se han visto afectadas por los naufragios de los pesqueros «Nuevo Maruja Costa» y «Playa de Arnela», respectivamente.

El primero de los naufragios fue el del barco «Nuevo Maruja Costa», buque de madera y con un registro bruto de 75 toneladas, que se hundió en la tarde del día 30 de octubre a la entrada de la ría de Marín, su puerto base. Al parecer, el triste suceso



fue motivado por el fuerte temporal y el viento del Sudeste, que empujó a la embarcación contra unos bajos

muy peligrosos (...). Resultado del accidente ha sido la muerte de seis de los once miembros de que constaba la tripulación. (...)

La otra tragedia tuvo como protagonista al pesquero coruñés «Playa de Arnela», y ha ocasionado diez muertos (cuatro todavía no han aparecido a la hora de redactar estas líneas) de entre los doce miembros de su tripulación. Cuando se dirigía a descargar pescado al puerto de Corme, por causas que hasta el momento se ignoran, se estrelló contra los bajos de la costa en las cercanías de Lage, concretamente en el lugar que los pescadores denominan -acertadamente como se ve- «costa de la muerte».

DROGODEPENDENCIAS Y MEDIO LABORAL, UNA MALA COMBINACIÓN

Alcohol y otras drogas en el trabajo (I)



El consumo de alcohol y otras drogas tiene una elevada prevalencia en la sociedad en general, y también entre la población trabajadora, con importantes repercusiones al poner en peligro no solo la vida y la integridad del consumidor y de terceras personas (enfermedades, accidentes, relaciones conflictivas), sino al incidir negativamente en la productividad y la eficacia de la empresa (absentismo, incidentes, bajo rendimiento, conflictos interpersonales, incumplimientos de normativas laborales, mala calidad del trabajo, errores, aumento de hurtos, etc.)

Conforme a la Encuesta de 2013-2014 del consumo de sustancias psicoactivas en el ámbito laboral del Observatorio Español de la Droga y Toxicomanías, las sustancias más consumidas en

los últimos 12 meses en la población trabajadora fueron: alcohol (82,20%), tabaco (44%), hipnosedantes (10,60%), cannabis (9%), cocaína (2,40%), y alucinógenos (0,20%).

Se estima que, entre los con-

sumidores de drogas ilegales, el 33% ha experimentado alguna consecuencia negativa y un 7,6% presentó consecuencias laborales negativas.

Existen muchas clasificaciones de tipos de drogas, pero quizás

la más práctica es la que atiende a los efectos sobre el sistema nervioso central (SNC) que sufre el individuo al consumirlas. Se distinguen 3 tipos principales:

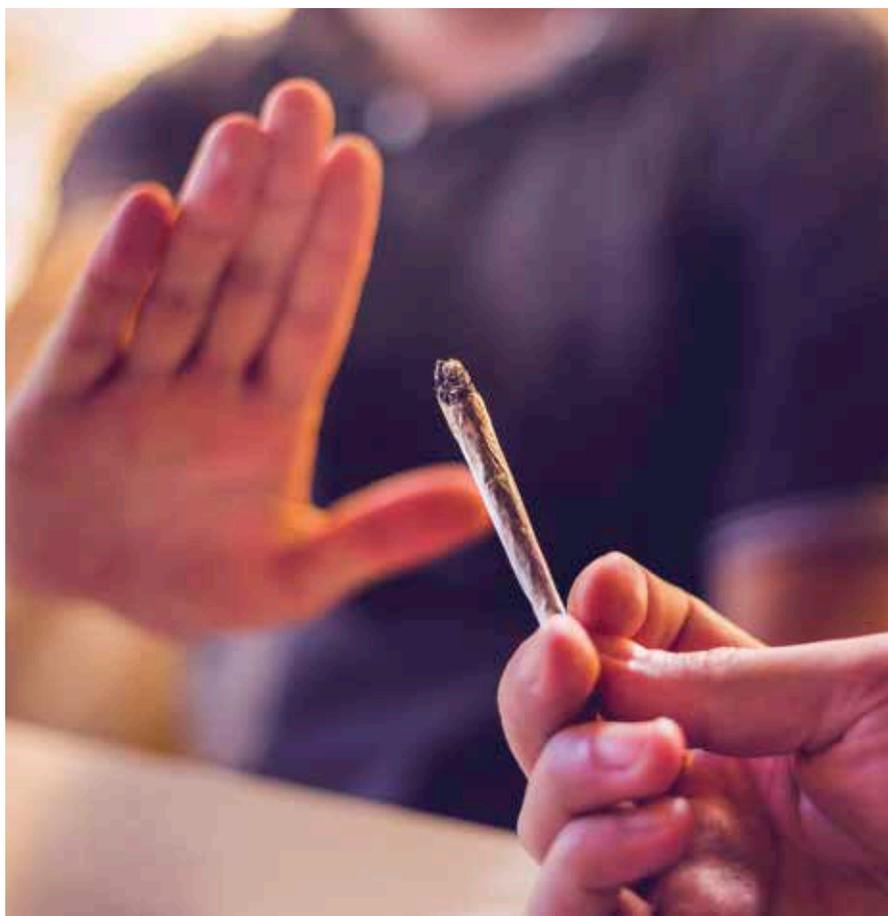
a) Depresoras del SNC: lentifican el funcionamiento del sistema nervioso y disminuyen los reflejos, calman el dolor, producen sueño, aturdimiento, etc. En dosis altas, puede paralizar la actividad cerebral que controla el aparato respiratorio produciendo la muerte. Las principales sustancias son los hipnosedantes, el alcohol y los derivados del opio (morfina, heroína, metadona)

b) Estimulantes del SNC: afectan al SNC acelerando el ritmo cardíaco, incrementando el estado de alerta y aumentando el estado de conciencia. Ejemplos: nicotina, cafeína, cocaína o el speed (anfetamina).

c) Perturbadoras del SNC: Distorsionan el funcionamiento del cerebro afectando a los sentidos, originando alteraciones en las percepciones visuales, auditivas y orientativas. Entre ellas están los derivados del cannabis, el LSD, las drogas de síntesis y los disolventes.

RIESGOS EN EL MAR

La causalidad del uso de drogas es multifactorial, influyendo factores no laborales (personales, familiares y sociales) y laborales. Entre los factores laborales destacan: trabajos a destajo y de alto rendimiento, tareas rutinarias y monótonas, jornadas prolongadas de



trabajo, insatisfacción laboral, turnos cambiantes rotativos o nocturnos, largas ausencias de casa, actividades en condiciones climatológicas adversas y existencia de compañeros consumidores.

Conrelación al medio marítimo, estar embarcado significa estar alejado del círculo familiar y social más cercano durante periodos de tiempo considerables, a lo que se añade que el propio buque actúa como una institución total, donde trabajo, ocio y descanso se desarrollan en un mismo espacio de dimensiones reducidas.

Asimismo, en este entorno laboral se reúnen personas de distintas nacionalidades y cul-

turas, sin olvidar que los tripulantes deben enfrentarse a las condiciones climáticas adversas o largas jornadas laborales. A causa de estos factores, que recrudecen la vida laboral, muchos trabajadores pueden verse impulsados a iniciarse o aumentar su consumo de drogas, agravando en mayor medida los riesgos de sufrir un accidente a bordo.

En la segunda parte del artículo hablaremos de medidas de prevención para el alcoholismo y la drogadicción en las empresas y otras medidas útiles en estas situaciones cuando se está embarcado. ■

PURIFICACIÓN VEGA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA



Alberto de la Calle, nuevo embajador de España en Namibia visitó a la colonia española residente en Walvis Bay. A la recepción, organizada en las instalaciones de la Casa del Mar, asistieron representantes de las principales compañías pesqueras además de autoridades locales. ■

ForoMar 2022

En la presente edición de ForoMar, un taller de negociadores organizado por UPTA, UGT y Anmupesca en Vilagarcía, se abordaron temas tan candentes como las condiciones de trabajo de mariscadoras, redeiras y percebeiras; el agravio existente desde la perspectiva de género y la protección social de un colectivo eminentemente femenino. La directora del Instituto Social de la Marina, Elena Martínez Carqués, presentó en una ponencia las modificaciones de los coeficientes reductores de la edad de jubilación que se han incorporado al Proyecto de Ley de Pesca Sostenible, actual-

mente en el Congreso, exponiendo cómo se incorporarán estos cambios durante el periodo de aplicación transitoria. Actualmente 3.745 personas, la mayoría mujeres en la franja de edad de 50 a 59 años, están dadas de alta como rederas y mariscadoras. También despertó especial interés entre los asistentes las mejoras en la protección por cese de actividad que incorporan nuevas causas y motivos para solicitarla. La clausura de las jornadas corrió a cargo de la vicepresidenta y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz. ■

Consejo de septiembre

Durante el último Consejo general del ISM se presentaron a los colectivos allí representados los últimos datos de gestión del Instituto.

A finales de agosto el REM contaba con 73.297 afiliados, de los que 4.719 están en situación de desempleo. Dentro del Grupo Primero, el que mayor número de afiliados registra, sigue siendo Marina Mercante el colectivo más numeroso, un sector al alza en el REM con incrementos sobre el ejercicio superiores al 10%, por el contrario, la pesca registra caídas en afiliación del 3,6%. Los Grupos Segundo y Tercero registran también descensos en afiliación.

Hasta el 31 de agosto se han realizado 6.207 revisiones de botiquines. En el mismo periodo se han atendido a un total de 571 personas en los cuatro centros asistenciales (CASE) que el ISM dispone en el extranjero mientras que el Centro Radio Médico ha asistido a 905 personas de las que 95 han requerido evacuación. Durante estos ocho meses se han realizado 28.177 Reconocimientos Médicos de Embarque.

En cuanto a la formación, 8.727 alumnos han pasado ya por las aulas del Instituto en las distintas modalidades disponibles.

En menos de un año de vida la APP ISM en tu Bolsillo ha recibido ya un total de 127.297 accesos y cerca de 29.000 usuarios se han registrado. ■



PRESTACIONES DE MUERTE Y SUPERVIVENCIA 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



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA