

Mar



Nº 518

Septiembre 2012

NIPQ: 273-12-001-3

El deshielo provoca una carrera para su expolio

EL ÁRTICO, EN PELIGRO

España pide su renegociación

Mauritania, un acuerdo muerto

Parados, prorrogadas
las ayudas



Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:
Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio
C/ O Salgueiral nº 43, Bamio
36618 Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)
Tel: 986 56 66 41 • Fax: 986 50 61 11

BAMIO

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



MINISTERIO
DE TRABAJO
E INMIGRACIÓN

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Mauritania, un acuerdo de papel



Adolfo Ortigueira

La Comisión de la Unión Europea suscribió el pasado mes de agosto un nuevo acuerdo de pesca con Mauritania para un periodo de dos años. Sobre el papel, se trata de un acuerdo por el que tendrían posibilidades de faenar en esas aguas un total de 24 barcos cefalopoderos y otros 21 barcos marisqueros. En la práctica, dadas las condiciones en las que se ha suscrito el mismo, la realidad es que se trata de un compromiso caro para las arcas comunitarias, costoso también para los propios armadores obligados a pagar un elevado canon pero, sobre todo, inútil al reducir o eliminar la posibilidad de operar en esas aguas.

Con el acuerdo con Marruecos en punto muerto y la pérdida de otros caladeros africanos, el acuerdo con Mauritania era una salida importante para los intereses de las flotas comunitarias que operan en esas aguas y muy especialmente para las españolas. Por este motivo, aunque las negociaciones corresponden a la Comisión de la Unión Europea, desde la Administración española se habían desarrollado en los meses precedentes a la firma, conversaciones bilaterales con las autoridades de ese país haciendo conocer el interés de disponer de un acuerdo viable y equilibrado para ambas partes.

Bruselas conocía las posiciones de la Administración española de acuerdo con los planteamientos y las necesidades

de todo el sector. Sobre el papel, el objetivo de la Comisión sería velar por lograr un acuerdo con el menor coste posible para las arcas comunitarias, así como para defender las máximas posibilidades de pesca de las flotas afectadas en el marco de las políticas de sostenibilidad de los recursos. Sin embargo, con la firma de este acuerdo, nada de eso se ha tenido en cuenta. Todas las partes van a pagar más por pescar menos y, en algunos casos, por no pescar.

España es en el marco comunitario uno de los países más importantes afectados por la política comunitaria de pesca y muy especialmente en lo que afecta a las flotas que deben operar en caladeros exteriores. Son muchas y difíciles las negociaciones en esta misma dirección que se han desarrollado en los años precedentes y donde se han tenido en cuenta las posiciones del sector. Por este motivo no existe una razón que justifique la firma de un acuerdo clave para las flotas que operan en esa parte del continente africano que no haya tenido en cuenta la posición y los intereses, de la Administración española y del sector afectado.

Frente al viejo poder dominante de la Comisión, afortunadamente en este momento se hallan más repartidas las fuerzas de poder en el ámbito comunitario. España ha anunciado que dará la batalla para modificar ese acuerdo en el seno del consejo y del Parlamento Europeo; una batalla que podía haberse evitado inicialmente si Bruselas hubiera negociado teniendo en cuenta las posiciones del sector. ■

Historia de la Medicina en Fuerteventura

Edita: Fundación Canaria del Colegio de Médicos de Las Palmas



La Fundación Canaria del Colegio de Médicos de Las Palmas ha publicado el libro “Historia de la Medicina en Fuerteventura” en el que se da a conocer la evolución de la Medicina en esta isla, desde la prehistoria hasta nuestros días. El Colegio de Médicos de Las Palmas reconoce así el esfuerzo que los profesionales del sector han hecho para dotar a Fuerteventura de una infraestructura asistencial y sanitaria, en tiempo récord.

Si en la práctica totalidad del Archipiélago, la creación de una infraestructura médico-sanitaria en las islas se realizó de manera paulatina. En Fuerteventura no sucedió lo mismo. La falta de medios, el aislamiento, el olvido y las

extremas condiciones de vida padecidas en el pasado por sus habitantes, motivaron que dicha infraestructura tuviera que crearse, prácticamente de repente.

Un salto cualitativo importante, en lo que se refiere a la presencia de especialistas en esta isla, se dio en los años comprendidos entre 1950 y 1980 cuando, de contar tan sólo con cuatro médicos rurales, se pasa a disponer de un pequeño hospital, con siete especialidades, y donde se realizan las primeras intervenciones programadas.

Se trata de la Clínica Virgen de la Peña, promovida por el Instituto Social de la Marina, que fue el primer centro que atendió en Fuerteventura a los afiliados a la Seguridad Social y a sus beneficiarios, mediante concierto al colectivo perteneciente al antiguo Instituto Nacional de Previsión (INP) y también al resto de la población, en régimen de servicios privados.

La clínica supuso un avance en la atención sanitaria y la calidad de vida de los mayoreros ya que el apreciable desarrollo médico experimentado desde entonces permitió en la década de los 90, ofrecer a los habitantes de la isla una cobertura sanitaria similar a la que existía en el resto del Archipiélago.

El libro, redactado a partir de una exhaustiva y rigurosa labor de investigación y documentación, se ha concebido como una obra divulgativa y de referencia, destinada a contribuir al conocimiento cultural, educativo, docente y científico del colectivo médico y a acercar la apasionante Historia de la Medicina de Fuerteventura a estudiantes, investigadores y al público en general.

También es un homenaje a los protagonistas de la Medicina mayorera, quienes levantaron los cimientos de la actual infraestructura médica y sanitaria que hay en la isla; los doctores Carlos González Cuevas, José M^º Peña Yáñez, Aristides Hernández Morán y Guillermo Sánchez Velázquez. ■

Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortiqreira

Secretaria:

Concha Serrano.

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

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

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

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

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

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

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

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

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

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

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

A Coruña: Casa del Mar. C/ Ramón y Cajal, 2. Tel. 981 28 70 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 50 17 81.

Vizcaya: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 412 61 00.

Redacción y Administración:

Churruga, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: 91 591 99 20 y 91 591 99 07.

Fax: 91 591 99 19.

revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-12-001-0

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

Descárgate la revista en tu smartphone



56

AMENAZAS PARA EL FUTURO DEL ARTICCO

El deshielo provoca una carrera de diferentes países para el expolio explotación de esas tierras

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica el 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

6

MAURITANIA, UN ACUERDO MUERTO

Bruselas firmó un acuerdo de pesca con Mauritania rechazado por España al no servir a los intereses del sector

42

PARADOS, PRORROGADAS LAS AYUDAS

El gobierno prorrogó la ayuda para los parados

- 6 Acuerdo con Mauritania
- 10 Ferrol, contaminación en la ría
- 16 Mercado de atún rojo
- 18 El conflicto de Algeciras
- 20 El futuro de la industria conservera
- 22 IV Conferencia conservera
- 24 Datos de Apromar
- 26 La acuicultura y la innovación
- 28 Navantia
- 32 Normativas sobre combustibles
- 34 Convenios de la OIT
- 36 Observatorio de puertos
- 38 Premio al ISM
- 40 Tomas Burgos visita el Centro Radiomédico
- 42 Ayudas a los parados
- 46 Formación profesional dual
- 48 Congreso iberoamericano de la S. Social
- 52 La desembocadura del Guadalete
- 56 El Ártico se deshela
- 64 Gentes de mar
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

Oficialmente entró en vigor el uno de agosto

Rechazo general al acuerdo de PESCA CON MAURITANIA



La Comisión de la Unión Europea y Mauritania suscribieron el pasado mes de julio un nuevo acuerdo para el desarrollo de la pesca por los barcos comunitarios en ese país por un periodo de dos años desde el uno de agosto. Este compromiso debe ser ratificado ahora por parte de la Unión Europea, por el Consejo de Ministros y por la Eurocámara.

En España, desde el sector de la pesca hasta el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se ha producido un rechazo total al contenido del mismo por su cuantía financiera, por el importante canon que deben pagar los armadores o los propietarios de los barcos y, sobre todo, porque se trata de un acuerdo, según coincidencia general, para no poder pescar en esas aguas ante las condiciones contempladas en el mismo. El gobierno espera que el resto de los países con posibilidades para operar en esas aguas, como son los casos de Italia, Portugal y Grecia, se sumen a la posición española ante las autoridades comunitarias para que no reciba luz verde tanto en el Consejo de Ministros como en el Parlamento Europeo y que se proceda a la negociación de un nuevo compromiso.

Mauritania había constituido, hasta la fecha, una de las salidas más importantes para la flota española cuando ha tenido problemas en otros caladeros. Por este motivo, se trata de un acuerdo muy necesario por el número de barcos que operaban en esas aguas, por cercanía y por sus posibilidades de capturas. Esta circunstancia hizo que durante el primer semestre de este año, responsables de la política española de pesca mantuvieran contactos bilaterales con las autoridades de ese país a quienes se les comunicó la importancia del mismo para la flota y la necesidad de que se articularan una serie de condiciones para su viabilidad. Sin embargo, por parte de las autoridades comunitarias, señala el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se había firmado ya con anterioridad, sin tener en cuenta las posiciones, ni los intereses de los países afectados por el mismo, un protocolo donde ya se cerraban los aspectos técnicos y dejando solamente abierta la compensación financiera. El ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Miguel Arias Cañete ha criticado duramente la actitud de la Comisión a la que considera se ha equivocado gravemente al desentenderse de los intereses de los países miembros, tanto desde la perspectiva de las compensaciones financieras, como de las posibilidades de pesca. Para el ministro español, se trata de un acuerdo totalmente inviable e inútil, en cuanto no permite llevar a cabo la actividad de la pesca en esas aguas, razón por la cual, en este momento hay abierto un frente ante los organismos comunitarios para que no ratifiquen el mismo y se proceda a la negociación de otro compromiso.

A grandes rasgos, se trata de un acuerdo con una duración de dos años, desde el pasado uno de agosto, frente al periodo de cuatro años que se contemplaba en el acuerdo anterior. En el caso de España, el acuerdo afecta a 24 barcos cefalopoderos y a otros 20 barcos marisqueros de Huelva, aunque, en la práctica, los afectados son 21 barcos cefalopoderos y 16 marisqueros

Los barcos cefalopoderos no podrán faenar en el plazo de un año de los dos que tiene el acuerdo.



A la flota marisquera se la aleja de la costa hasta las ocho millas y se les fijan nuevas condiciones para su actividad

con unas tripulaciones totales de 225 personas.

Desde la perspectiva financiera, el acuerdo contempla el pago por parte de Bruselas de 70 millones de euros al año, de los que tres se deben dedicar a la mejora de la política de pesca, una cifra igual a la que se pagaba el último año con el acuerdo anterior. A esa cifra se deben sumar otros entre 30 y 35 millones de euros que deben abonar como canon los armadores o propietarios de los barcos.

Para las autoridades de pesca españolas y para todo el sector, se trata de un acuerdo muy costoso, más que por el montante de esos fondos, por lo que supone el mismo en cuanto a posibilidades de capturas. Los barcos cefalopoderos no podrán faenar en esas aguas durante un periodo de un año, por lo

que se trata de un compromiso muerto. Las autoridades de Mauritania justifican esa decisión por tratarse de un caladero con escasos recursos y la necesidad de su recuperación. Para Arias Cañete no existen datos científicos que lo avalen, ya que los estudios más recientes estaban avalando la posibilidad de mantener la actividad como en los últimos meses.

En lo que se refiere a la flota marisquera, el acuerdo contempla la exigencia de faenar a ocho millas de la costa frente a las seis que tenían en el acuerdo anterior y además se modifican las zonas de capturas, lo que puede suponer, según datos del Instituto Español de Oceanografía, la posibilidad de que se reduzcan las capturas entre un 40% y un 60%.

Mauritania pone también nuevos sistemas para el control de las capturas y la actividad de las embarcaciones vía satélite.

Además de estas condiciones, el nuevo compromiso contempla la obligación por parte de los armadores comunitarios de que el 60% de las tripulaciones sean mauritanas. Caso de no hacerlo, deberán abonar

El 60% de los tripulantes deben se mauritanos

20 euros por día de pesca por cada marinero no contratado. Los barcos comunitarios deberán hacer todos los desembarcos en puertos mauritanos y además repostar en los mismos el combustible proporcionado por la empresa nacional mauritana.

Ante las condiciones de este acuerdo, la Administración española ha puesto en marcha un plan de ayudas para armadores y tripulantes por un montante global de 8,1 millones de euros. En el caso de las tripulaciones, percibirán una ayuda de 45 días por día de parada, inicialmente durante un periodo de seis meses de inactividad, incluidos los dos de paro biológico en los meses de octubre y noviembre. Para los armadores, la ayuda será inicialmente de seis meses en función de las características de cada barco.

AYUDAS PARA LA FLOTA DE MARRUECOS

La Administración pesquera ha publicado una nueva convocatoria para la prórroga durante seis meses de las ayudas destina-



das a los armadores y a las tripulaciones que faenaban en el caladero de Marruecos y que se hallan paralizados tras la no prórroga del anterior compromiso. Para hacer frente a la misma, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, ha estimado unos recursos de 2.819.529 euros, cifra que está cofinanciada por el Fondo de Pesca de Unión Europea.

Las ayudas contempladas en esta convocatoria se concederán por periodos mínimos de un mes y para un periodo máximo de paralización temporal de seis meses siempre que se lleven a cabo de forma continuada entre el 15 de junio y el 14 de diciembre. A efectos de su tramitación, los armadores o propietarios de barcos que ya se hubieran beneficiado con anterioridad de las ayudas desde el pasado mes de febrero, no tienen la obligación de presentar otra nueva solicitud y más documentación y basta que remitan a la Secretaria General de Pesca las certificaciones emitidas por la Capitanía General a fecha 15 del mes correspondiente acreditando la paralización continuada con declaración jurada de que no han variado las condiciones que permitían la petición de la ayuda. Se fija un periodo máximo de diez días hábiles desde el día 15 de cada mes para la recepción de esos documentos.

Los barcos que interrumpieron el periodo de la parada anterior entre el 15 de diciembre y el 14 de junio de 2012, al haber iniciado la actividad pesquera, podrán acogerse a esta nueva convocatoria, pero siempre que presenten una nueva solicitud. La ayuda a los armadores estará en función del tonelaje del barco, aunque se garantizará para los más pequeños una cifra mínima de 100 euros diarios.

AYUDAS PARA LA FLOTA DE GUINEA BISSAU

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, ha convocado las ayudas para los armadores y propietarios de los barcos que faenaban en aguas de Guinea Bissau por la finalización del acuerdo que había suscrito con ese país. La Comisión ha dado luz verde a estas ayudas considerando que no es posible garantizar la seguridad de los barcos que operen en ese caladero debido a la situación de inestabilidad que sufre el país



y recomienda a los barcos que no acudan a esas aguas. Las ayudas se concederán por un periodo de tres meses desde el 16 de junio al 15 de septiembre prorrogando los periodos por dos meses hasta llegar a un techo de seis meses.

Para el pago de estas ayudas, la Administración ha dispuesto de un fondo de 1.705.000 euros para un total de 11 barcos de los que ocho se dedicaban a la modalidad de arrastre marisquero y tres como arrastreros cefalopoderos.

ACUERDO CON KIRIBATI

La Unión Europea y Kiribati han rubricado un nuevo protocolo de Acuerdo de Asociación Pesquera. Aunque el mismo se halla pendiente de ratificación por los diferentes organismos e instituciones comunitarias, desde Bruselas se ha anunciado que las autoridades de ese país van a permitir la aplicación provisional del mismo, por lo que los barcos que actualmente operan en esas aguas no deberán suspender su actividad desde el 15 de septiembre pasado.

Se trata de uno de los acuerdos de pesca más importantes suscritos por la Unión Europea en la zona del Pacífico. Según el acuerdo anterior, operaban en la zona cuatro atuneros cerqueros y existen posibilidades de pesca para otros seis palangreros de superficie. ■

VIDAL MATÉ

El acuerdo tiene un coste de 70 millones al año para la UE, más otros 35 millones de canon de los armadores

Sin plan de dinamización y sin depuradora, los mariscadores de la ría no ven salida

FERROL EN EL LABERINTO



La cofradía de pescadores de Ferrol, situada en el muelle de Curuxeiras, está al final del perfecto rectángulo formado por las calles del Ferrol neoclásico ideado por Carlos III. El emblemático racionalismo de esa parte de la ciudad contrasta con el laberinto de difícil salida en que se encuentra el pósito, que está en una delicada situación debida en buena parte a la carencia de un sistema de depuración de la ciudad que vierte en la rías sus residuos y a la proliferación de las dársenas del puerto. Estas circunstancias forzaron en 2006 que se catalogara como zona C la mayor parte de la ría reduciendo la rentabilidad de alguno de los bancos de marisqueo más productivos de Galicia. La finalización del plan de dinamización de la ría y la incertidumbre sobre la depuración en bateas coloca a esta cofradía, ya intervenida, en un laberinto de difícil salida.

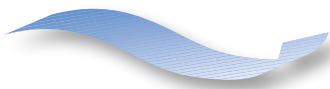


La finalización del plan de dinamización de la ría de Ferrol el pasado 28 de febrero, a causa de los recortes que ha tenido que aplicar el ejecutivo autonómico, terminó con las ayudas al marisqueo destinadas a tareas alternativas a la extracción de almeja. El plan, puesto en marcha por la Xunta a finales de 2006, significaba una solución transitoria para el problema provocado por los vertidos, que han anegado de lodos orgánicos las ense-

nadas más ricas de la ría—La Malata, La Gándara y Caranza—. Desde 2006, año en que la Xunta estableció el sistema de clasificación para cumplir con la normativa de la Unión Europea, el marisco que se encuentra en la zona C debe de ser recogido y reinstalado en un banco limpio (zona A) por lo menos durante dos meses. La aplicación de la normativa europea, sin haber puesto en funcionamiento un sistema adecuado de depuración de aguas, impide el marisqueo y la venta directa del producto en muchas zonas de la ría por sus elevados niveles de contaminación. Aunque el problema de las agrupaciones de mariscadores que faenan en la ría de Ferrol es grave, no es único; puesto que, en Galicia, en torno al 90% de la superficie de zona de marisqueo está afectada por aguas fecales vertidas a las rías desde los hogares sin depurar. Por este motivo, el producto procedente del 86% de la superficie dedicada al marisqueo —catalogada como zona B— debe someterse a un intenso proceso de depuración antes de poder ponerse a la venta. Las zonas C representan entorno al 4% de la superficie total, siendo las que presentan índices de contaminación más elevados. De acuerdo con los datos de la Xunta, únicamente el 9,6% de la superficie dedicada al marisqueo está catalogada como zona A. Es decir, son aguas suficientemente limpias para que los moluscos bivalvos—almejas, berberechos, navajas, vieiras, etc.— puedan comercializarse directamente.

FOCOS DE CONTAMINACIÓN

La contaminación de las aguas afecta al producto que extraen los mariscadores en dos ámbitos. Primero, reduce la extensión de las zonas fértiles y, como consecuencia, el número de mariscadores que pueden vivir extrayendo bivalvos. Segundo, fuerza la caída de los precios de venta en lonja. En el caso de Ferrol y Barallobre el deterioro de los bancos de marisqueo tiene principalmente dos focos. Por un lado, el mal estado de las aguas se origina por las alteraciones del hábitat provocadas por las obras realizadas en la ría tales como el puerto exterior, protecciones de los márgenes, rellenos y dragados en la ría y en el



puerto; a lo que se añade la contaminación derivada de la industria pesada del puerto como los astilleros que a lo largo de las décadas han vertido a la ría cantidades elevadas de metales pesados, o la planta regasificadora, que usa agua del mar esterilizada a base de lejías, que es devuelta fría a la ría lo que provoca la muerte de larvas, huevos, especies y plancton rompiendo la cadena trófica. Por otro lado, está la contaminación que genera en la ría el vertido de aguas residuales sin tratar. Este problema debería haber estado solucionado hace tiempo. En un estudio reciente se detectaron 46 emisiones calificadas de graves o muy graves; 6 emisiones de aguas fecales y sucias y un total de 16 emisiones leves. A estos focos de contaminación se añade que la ría de Ferrol, a diferencia de otras rías, es bastante cerrada: se comunica con el océano por un canal, a consecuencia de esto, la renovación de sus aguas es menor.

El problema no es nuevo, pues hace más de tres décadas (1981) se planteó un proyecto de saneamiento integral para la ciu-

Los mariscadores no son responsables de la contaminación de la ría. **(Ruben Ferrer)**

dad de Ferrol. En 2003 se destinaron 55,8 millones de euros para depurar las aguas de Ferrol. En 2007 se fijó 2009 como fecha en que entraría en funcionamiento la planta depuradora. Posteriormente se pospuso a 2010. Ahora la Xunta de Galicia ha puesto en marcha el Plan Específico de Infraestructuras para la Mejora de la Calidad de las Aguas. El plan está sufriendo recortes en su presupuesto con la disculpa de no haber recibido el Gobierno central los 243 millones de euros del Fondo de Compensación. Estos recortes afectan también a los ayuntamientos.

Los continuos retrasos del proyecto afectan gravemente a la economía de muchas familias de la comarca. Desde las asociaciones de mariscadores entienden que es una política ambiental pobre que les afecta directamente y se plantean si no hubiera sido mejor invertir en depuradoras y no tanto en paseos marítimos.

PLAN DE DINAMIZACIÓN

Desde que en 2006 la Xunta se viera obligada a establecer el sistema de clasificación para cumplir con la normativa europea y a raíz de las sonoras protestas de los mariscadores de la ría, se estableció un sistema de compensaciones por el cese de la actividad de la cofradía. Desde entonces hasta finales de febrero pasado la Xunta ha gastado 54 millones de euros en los que una parte se ha dedicado a salarios para los mariscadores por realizar labores de limpieza de los bancos, y regeneración entre las que se incluía la erradicación de mejillón de la ría. El plan ha supuesto una salida a la situación en que quedó la agrupación de mariscadores de Ferrol al ser catalogada como zona C por el vertido de aguas fecales. Aunque desde algunos ámbitos empresariales relacionados con el mar se han criticado las ayudas,

desde la Federación Gallega de Cofradías, su presidente, Benito González, ha señalado que *no es mucho lo que se invierte en las ayudas, si se compara con el dinero que se recibe para montar una piscifactoría. Pero también subraya que a la gente no se la puede acostumbrar a cobrar sin trabajar y exige la limpieza de las aguas de las rías que son patrimonio de todos. Según González, con las aguas saneadas aumentaría la productividad y se incrementarían los puestos de trabajo en el mar.*

El problema no es fácil de resolver. Para volver a la situación anterior a la aplicación de la normativa europea de zonas de marisqueo es necesaria la depuración de las aguas que se vierten a la ría. Y, aunque las administraciones implicadas—ayuntamientos, fomento gallego y medioambiente—ya han puesto una fecha para el funcionamiento toda la infraestructura

Si la cofradía tiene que asumir la merma del producto en las bateas, no será viable económicamente.
(Ruben Ferrer)

necesaria para la depuración de las aguas, los representantes de los mariscadores de la ría temen que nuevos recortes ralenticen las obras posponiendo la limpieza de la ría y la salida de la situación actual.

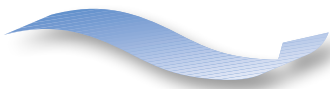
La depuración de las aguas fecales que se vierten a la ría supondría el primer paso para poder catalogar los bancos como zona B, posibilitando a la agrupación de mariscadores actuar en función del estado del producto y del mercado. Con estas condiciones, como afirma el biólogo Félix Cerqueira, se *extraería producto en función del estado de los bivalvos y del plan de explotación de los bancos de acuerdo a la fechas del año.* En el mismo sentido se expresa Rubén Ferrer, patrón mayor de la cofradía: *el colectivo quiere ver la ría limpia y volver a trabajar como antes: extraer producto dependiendo del plan de explotación o de las épocas; traerlo a lonja; subastarlo; el comprador que lo compre que lo depure y lo comercialice. Es decir, ganar un jornal digno, pagar la seguridad social y poder vivir de la ría.*

REINSTALACIÓN

Al finalizar el plan de dinamización, la Consellería do Mar estableció un sistema de reins-

- Valor de la producción de 2011 del marisqueo en Galicia: 70 millones de €
- Galicia cuenta con 4.000 mariscadores a flote y casi 4.000 a pie.
- 11 zonas de producción divididas en 260 bancos de bivalvos con una superficie de 23 millones m²
- Superficie de producción en zonas limpias (A): 9,6%. Marisco se puede vender fresco en la lonja.
- Superficie de producción en zonas afectadas por aguas fecales (B): 86%. Marisco puede venderse fresco pero tiene que pasar por depuración (48 horas)
- Superficie de producción en zonas en peor estado (C): 4,4%. Marisco debe trasladarse a una zona A para depurarse durante 2 meses antes de comercializarse.





talación con el propósito de recuperar la actividad marisquera de las agrupaciones. La responsable de Pesca y los de los pósitos de Ferrol y Barallobre acordaron extraer tres días a la semana marisco de zonas C para reinstalarlo en las bateas para su depuración intensiva y los otros dos días laborales se podría faenar en las zonas de libre marisqueo. La escasez de producto en la zona libre se vería compensada con la abundancia de producto en las zonas C que no han sido explotadas en más de un lustro.

Para no tener que reinstalar el producto de zonas C durante dos meses en zonas A, se anclaron a principios de año dos bateas en las que se cuelgan unas jaulas en las que se distribuyen bandejas de almejas para agilizar la depuración de moluscos. Además, se ha fondeado una plataforma que facilita a los técnicos de Intecmar realizar análisis del producto y comprobar que está en condiciones óptimas para el consumo.

La extracción de marisco de la zonas C, como el conocido "Ponte as Pías" obliga a los mariscadores al llegar a la lonja a colocar en producto en unas bandejas blancas que se instalan en jaulas que son precintadas por personal de la Xunta para su identificación antes de colocarlas en un camión que acerca las jaulas de marisco a la zona

del puerto exterior en la que se colgará en las dos bateas contratadas por Mar para su depuración.

Pero, la puesta en funcionamiento del sistema de depuración mediante las bateas tiene un problema: la merma que experimentan las almejas desde que sale de lonja hasta que vuelven aptas para el consumo. Ante esta eventualidad, Mar, estableció que los pósitos tienen que asumir un 10 por ciento de la merma del producto durante el proceso de depuración intensiva. El porcentaje que exceda del 10 por ciento es asumido por el ejecutivo autonómico a través de un seguro suscrito.

La decisión, tomada de forma unilateral, sobre el reparto de la merma del peso, como señala Rubén Ferrer, *supone un coste para el pósito que no fue previsto por Mar y socava la afirmación de la Conse-*



Plataforma fondeada en la ría para facilitar el análisis de los moluscos colgados en las bateas.



lleira de que “el sistema supondría coste cero para las cofradías”. Es decir, si en la cofradía hay tres personas, no necesito contratar a nadie más. Si no se dispone de medios técnicos—lavadoras o carros para el transporte en lonja de las jaulas—no tengo que comprarlos. Además, prosigue, la cofradía se ve obligada que asumir la merma del producto, pues desde que los mariscadores dejan los bivalvos en lonja y reciben su albarán correspondiente, hasta que una semana más tarde vuelve y lo compra el asentador el producto merma. Si se envía a las bateas mil kilos y vuelven noventa menos, el coste económico es para la cofradía. Si cada una o dos semanas tenemos que asumir 500 o 600 euros de merma y, si a esto, sumamos los episodios puntuales de toxinas que tiene la ría, la crisis de precios y el pago de la deuda contraída durante los últimos años de la gestión de Bernardo Bastida, la cofradía no es viable. Nos ponen en esta situación cuando los mariscadores no somos responsables de la contaminación de la ría, ni de la falta de planificación de las distintas administraciones para poner en funcionamiento el sistema de depuración de la ría.

Ante estas circunstancias, la viabilidad de los pósitos de la ría, según sus dirigentes, tiene los días contados. La única salida a la actual situación que ven los cerca de medio millar de mariscadores de la ría—Ferrol y Barallobre— es combinar semanalmente tres días de extracción de almejas destinadas a las bateas con dos de regeneración de los bancos marisqueros sufragados por la administración. Otra petición, que como la anterior ya se presentó en primavera a la Xunta, es la instalación de un sistema de depuración intensiva que en 48 horas permita comercializar moluscos procedentes de zona C.

La contaminación de las rías gallegas ha reducido la producción y la rentabilidad de la denominada “acuicultura social de bivalvos” colocando a las agrupaciones marisqueras y a las mismas cofradías, en zonas rojas. La administración autonómica tampoco se encuentra en situación de ampliar el gasto. Un laberinto en el que no se ve la salida. ■

J.M.S.

LAS CIFRAS DE LA COFRADIA

El pósito está formado por 304 socios dedicados en su totalidad a la pesca de bajura y al marisqueo. Entre los asociados hay 103 armadores y 82 tripulantes de embarcaciones que cuentan con permiso para utilizar nasas de pulpo y nécora. Estas artes pasivas se dejan fondeadas en la zona más acantilada de la ría y en la zona norte del puerto exterior de fondos más pedregosos, hábitat de estas especies. Estas embarcaciones cuentan también con permiso de pesca para artes de enmalle—miños y trasmallos— cuyas especies objetivo son cefalópodos como el choco o sepia o crustáceos como la nécora. Entre las especies capturadas con palangre de superficie destaca por su volumen y su importancia económica la pescadilla y el sargo.

El pósito tiene poco menos de un centenar de mariscadores a flote y un único mariscador a pie. Este colectivo recoge principalmente moluscos bivalvos entre los que destaca por cantidad la almeja babosa, seguida de la almeja rubia y el carneiro. La almeja fina y el berberecho también tienen importancia, especialmente la primera, pero su extracción ha bajado. Antes de la puesta en marcha del plan de dinamización de la ría, los mariscadores sacaban molusco 7 meses al año del banco de “as pías”, el más productivo y de fácil extracción, y los otros 5 meses faenaban en la zona de libre marisqueo en la bocana de la ría, una zona exigente, por su profundidad, y sobreexplotada. Por último hay 18 asociados que cuentan con permiso para coger percebe por fuera de la ría en la parte noroeste entre el cabo Prioriño y el Prior. De acuerdo con los datos de 2011, en la lonja de Ferrol se vendieron cerca de 15 toneladas de este crustáceo que alcanzaron un importe de más de 263 mil euros en primera venta con un precio medio de casi 18 euros el kilo. La cofradía vendió además 18, 5 toneladas de erizo por la que se obtuvo un precio medio de 2,65 euros. **J.M.S.**

PRODUCCIÓN COFRADIA FERROL 2011

| Especie | Cantidad (tn) | Precio Medio | Importe |
|---------------|---------------|--------------|---------|
| Almeja babosa | 40,7 | 10,8 | 440.938 |
| Almeja rubia | 25,9 | 7,3 | 189.563 |
| Carneiro | 21,5 | 4,16 | 89.623 |
| Percebe | 14,8 | 17,8 | 263.580 |
| Centolla | 8,8 | 8,4 | 74.150 |
| Choco/sepia | 21,2 | 4,74 | 100.692 |
| Pescadilla | 5,2 | 2,4 | 12.627 |
| Sargo | 2 | 5,3 | 10.462 |

PRODUCCIÓN COFRADIA FERROL 2004

| Especie | Cantidad (tn) | Precio Medio | Importe |
|---------------|---------------|--------------|--------------|
| Almeja babosa | 174,48 | 9,43 | 1.646.053,11 |
| Almeja rubia | 1,15 | 5,71 | 6.574,98 |
| Carneiro | 38,29 | 5,90 | 225.772,45 |
| Percebe | 26,19 | 13,50 | 353.513,76 |
| Centolla | 7,79 | 10,24 | 79.710,75 |
| Choco/sepia | 26,72 | 4,57 | 26.722,80 |
| Pescadilla | 9,29 | 4,01 | 37.209,07 |
| Sargo | 1,51 | 5,62 | 8.504,96 |

AZTI coordina dos proyectos de investigación

Campaña de marcaje de ATÚN ROJO DE LA ICCAT

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) ha puesto en marcha una nueva campaña de marcaje de atún rojo. Esta campaña forma parte de un programa de investigación de este organismo, conocido por el código GBYP, de los que dos de sus proyectos de investigación en 2012 estarán coordinados por el Centro Tecnológico del Mar y los Alimentos (AZTI-Tecnalia). Uno de los principales objetivos será el de concienciar a los pescadores sobre la importancia de su cooperación, ya que el índice de devolución de marcas, según la ICCAT, es bastante bajo.



Foto: Adolfo Ortigueira

Organismos de todo el mundo, en estos mismos momentos, están llevando a cabo campañas de marcado de túnidos. Se trata de obtener información acerca de sus movimientos, estructura de la población, crecimiento, reproducción... Estas actuaciones se llevan realizando desde hace años, como bien saben los lectores de esta revista, y España colabora en diferentes programas de marcado a través del Instituto Español de Oceanografía, centralizados en el Departamento de Pelágicos del Centro Oceanográfico de A Coruña. La cooperación de la flota española suele ser aceptable, tanto por la cooperación en el mercado como en su recuperación, aunque no es así en el resto de las flotas, por lo que la ICCAT pretende reforzar esta participación.

Desde 2009, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT, en sus siglas en inglés), puso en marcha un amplio programa de investigación dirigido específicamente al atún rojo para todo el Atlántico y el Mediterráneo, conocido por los científicos bajo el código GBYP, del que la UE es su principal patrocinador. Para este año, y dentro de ese programa, la ICCAT destinará 1,5 millones de euros para desarrollar dos grandes proyectos de investigación de atún rojo, que serán coordinados por AZTI-Tecnalia, y en los que participan 23 entidades y centros de investigación de diversos países. El primero de



estos proyectos consiste en marcar y liberar a unos 11.750 atunes a través de marcas convencionales, 40% doble marca, un mínimo de 50 marcas electrónicas archivo internas y cuarenta marcas del tipo pop-ups externas. Este marcado se efectuará en el Golfo de Vizcaya, Estrecho de Gibraltar, Golfo de León y Mar Jónico-Mediterráneo Central, y el objetivo será el de estimar la abundancia y tasas de mortalidad por pesca de esta especie.

CAMPAÑA DE SENSIBILIZACIÓN

El otro proyecto consiste en el muestro biológico y genético del atún rojo que proporcionará información sobre la estructura de población, migraciones, tasas de mezcla, crecimiento y reproducción. Con toda esta información se esperan cubrir las muchas incógnitas que presenta el atún rojo para los científicos, como el índice de mortalidad natural, su comportamiento reproductor o sus rutas migratorias, entre otras.

En 2011, este programa organizó una primera serie de marcados convencionales, llegando a los 4.000. El mayor problema de los científicos, sin embargo, se plantea a la hora de recuperar las marcas. Éstas deberían entregarse al encargado del programa de investigación, en la sede de la ICCAT en Madrid pero, como señalan responsables de este organismo, aunque los pescadores siempre se muestran colaboradores con las investigaciones, no ocurre lo mismo en el caso del atún rojo. “El índice de devolución es inferior

La ICCAT lanza la campaña “Enséñame la marca” para solicitar la colaboración de los pescadores, profesionales y de pesca deportiva, a la hora de devolver las marcas de atún rojo

al 1% en el Mediterráneo y de menos del 5% en la zona atlántica”, señala Antonio di Natale, coordinador del programa, que añade: “Esta cifra es insuficiente para llegar a conclusiones científicas”.

Según los responsables del programa, esta baja colaboración, tanto desde la pesca profesional como la deportiva, “puede explicarse por la tensión que reina en las pesquerías y la vigilancia a que se las somete”. Para mejorar estas devoluciones, ICCAT ha lanzado una campaña de sensibilización bajo el título “Enséñame la marca” en los ambientes profesionales y recreativos para incitarlos a cooperar, al tiempo que garantiza su confidencialidad. En ella se especifica la información requerida a la hora de devolver las marcas (número de marca; longitud a la horquilla; peso total; fecha de recuperación; tipo de arte de pesca; lugar de recuperación -latitud y longitud-; nombre y dirección, que serán tratados como información confidencial), puesto que en bastantes ocasiones van acompañados de datos incompletos o incluso sin datos, de gran importancia para los científicos. También se ha revisado al alza la compensación por las marcas devueltas y que es de 50 euros por las convencionales y de 1.000 euros para las electrónicas.

La falta de colaboración puede dar al traste con el esfuerzo de los científicos. Y, como señalan los responsables del programa, “a la larga, todos los protagonistas de la pesquería deberían de salir ganando”. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Seis meses de hostigamiento a la flota artesanal de la Línea y Algeciras

PESCANDO EN aguas “calientes”



La solución al conflicto que viven los pescadores de la flota artesanal de la Línea y Algeciras con las autoridades de Gibraltar se escapa de las manos como un pez en el agua. En el penúltimo episodio, hasta ahora, el primer ministro de la colonia ha declarado las aguas circundantes al peñón como “zona especial de conservación” desautorizando la pesca con redes de explotación comercial. La actual apuesta ecológica de Fabián Picardo contrasta con la tradicional laxitud del Peñón en el cumplimiento de la legislación europea en el suministro de combustibles en la bahía con los consiguientes vertidos. Siguiendo el ámbito medioambiental, el gobierno español plantea establecer una zona de especial conservación que prohíba el bunkering en torno al peñón.

Representantes de los pescadores de la Línea y Algeciras, acompañados por sus alcaldes, se reunieron con representantes de los Ministerios de Asuntos Exteriores, Defensa, Interior, de Medio Ambiente y de Pesca, tanto de la Junta de Andalucía como de la Secretaría General para analizar la situación del sector, tras la negativa del Gobierno de Gibraltar a suscribir el acuerdo alcanzado con los pescadores a principios de agosto.

La flota de estas localidades—53 barcos artesanales de la Línea y 6 de Algeciras—expuso la dificultad que supone pescar al cerco

o calar las redes con la presencia de patrulleras de la Policía de Gibraltar hostigando en las proximidades. Durante la reunión, el secretario general de Pesca, Carlos Domínguez resaltó *la paciencia mostrada por el sector y su espíritu conciliador en un proceso de diálogo a menudo frustrante. Domínguez aseguró a los pescadores que el Gobierno continuará garantizando la actividad de pesca, adoptando medidas proporcionadas a los impedimentos que las autoridades gibraltareñas presenten mediante el amparo otorgado por la Guardia Civil.* Informó a los reunidos de la intención del Gobierno de declarar “zona especial de conservación” (ZEC) al lugar de importancia

comunitaria (LIC) conocido como Estrecho Orienta, lo que significa que se podrán dictar normas de protección del medio ambiente que impidan el lucrativo negocio de las gasolineras flotantes o *bunkering* en ese espacio. En relación a la citación judicial recibida por el patrón mayor de la embarcación *Divina Providencia*, el secretario de Pesca, reiteró que *el Gobierno no reconoce la aplicación de las leyes gibraltareñas en aguas sometidas a la soberanía española, ni la competencia de los tribunales gibraltareños para juzgar actos cometidos en las mismas.*

EFFECTOS ADVERSOS

La situación, desde que en marzo pasado rompiera el *status quo* alcanzado en 1999, podría compararse con un trastorno bipolar: episodios que oscilan entre reuniones cordiales con comunicados optimistas seguidos por incidentes de hostigamiento nocturno de las patrulleras de la Policía de Gibraltar a los pescadores, que tienen que ser acompañados durante la pesca por la Guardia Civil. Estos cambios están poniendo al sector pesquero en una situación crítica.

El penúltimo episodio que busca tensionar las relaciones con España a base de disputar la soberanía de las aguas que rodean la colonia británica, lo ha protagonizado el primer ministro, Fabián Picardo, al declarar a finales de agosto el Peñón y las aguas circundantes como “zona especial de conservación” basándose en las recomendaciones del informe preliminar elaborado por una comisión de expertos.

EL INFORME

La conclusión del documento preparado por expertos —que visitaron a mediados de junio los muelles pesqueros de las dos localidades para inspeccionar artes, embarcaciones, diarios de pesca, lonjas y procedimientos de control sanitario y comercial— basa la decisión en el desconocimiento sobre qué parte de su ciclo de vida pasan los peces en la costa cercana a la colonia y el impacto que los métodos de pesca pueden tener en el medio marino. Para salir de este desconocimiento se propone la evaluación periódica del entorno marino de la colonia para gestionar las aguas y, mientras tanto, establecer una moratoria para las capturas comerciales.

Para los pescadores el último semestre ha supuesto pocas capturas, muchos gastos y alta tensión.

Esta declaración, tras el “principio de acuerdo” alcanzado el 3 de agosto que permitía faenar desde el 16 de agosto hasta diciembre, sorprendió negativamente al sector, que horas antes había reiniciado la actividad pesquera en sus horarios habituales.

La respuesta del Ministerio de Asuntos Exteriores fue la presentación de una queja formal ante el gobierno de Reino Unido a la que ha seguido un incremento de la presión de las patrulleras de la colonia sobre los barcos de los pescadores que continúan faenando.

El último episodio, sería la prohibición del *bunkering* en el Estrecho planteada por el titular del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. La dura reacción del primer ministro de Gibraltar señalando a Arias Cañete al afirmar: *hay ministros en España que tienen intereses en el “bunkering” en esta zona; por lo que no creo que esta actividad sea tan mala, muestra lo lucrativo que es el trasvase de combustible desde las llamadas gasolineras flotantes a los buques que atraviesan el Estrecho y cómo la sobrepesca y el medio ambiente son únicamente una excusa para mantener encendido el conflicto con España.* ■

J.M.S.



Para competir con terceros países

LA INDUSTRIA CONSERVERA reclama apoyos frente a las importaciones

España, solamente por detrás de los países asiáticos, es la principal zona conservera del mundo con un volumen de producción en el último año de 360.000 toneladas por valor de más de 1.400 millones de euros, de las que el atún supone más del 70% y con una fuerte presencia en los mercados exteriores.

Esta gran dependencia del atún como materia prima para el desarrollo de su actividad; la necesidad de su aprovisionamiento de materia prima del exterior y, la necesidad igualmente de competir con terceros países teniendo unos mayores costes de producción hace que hoy se trate de un sector con dificultades. Para afrontar el futuro. Ante esta situación, la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas, Anfaco ha planteado sus demandas, tanto a los partidos políticos como a las Administraciones española y comunitaria.



La industria conservera considera que la propuesta para la reforma de la Política Pesquera Común y la Organización Común de Mercado no presta la atención que merece el sector. Se rechaza el contenido de la nueva normativa sobre etiquetado por entender que la misma perjudica gravemente los intereses de las conserveras y de la acuicultura. Dada la gran dependencia de la industria de la materia prima exterior para la elaboración, sobre todo de los derivados del atún, se propone, en el marco de los contingentes arancelarios autónomos para el periodo de 2013 a 2015, que, entre otros productos, entren con arancel cero 30.000 toneladas de lomos de atún.

A la industria le preocupa la imposibilidad de que los grandes grupos empresariales no tengan acceso a los Fondos Europeos de la Pesca y que se reconozca de esta manera el papel de la actividad en el mantenimiento del empleo en zonas costeras muy dependientes de la pesca. Ante esta situación, el sector reitera la necesidad de proceder a una modificación de la actual reglamentación del FEP para que se articulen nuevas líneas de ayuda para

posibilitar el acceso a fondos comunitarios de estos grupos empresariales. Este problema se agrava consecuencia de la menor capacidad inversora de las pymes en un momento de crisis y que las dificultades para acceder a los créditos, lo que dificulta aún más el acceso a las ayudas comunitarias.

Actualmente, en una economía cada vez más globalizada, la política de los mercados constituye una de las preocupaciones más importantes de los industriales conserveros, tanto por su gran dependencia del exterior en las materias primas, como por la posibilidad de que las políticas comunitarias hacia terceros países puedan distorsionar los mercados y con ello perjudicar gravemente las posibilidades de exportación. Anfacos estima que es fundamental, en el conjunto de los acuerdos comerciales con terceros países, en los acuerdos de asociación económica, muy especialmente con la Región del Pacífico, por la derogación de las normas de origen para los productos transformados y en las negociaciones de la Organización Mundial de Comercio, que sean defendidos, tanto desde una perspectiva ofensiva como defensiva, los intereses de las empresas españolas y muy especialmente en el segmento del atún por ser una actividad clave. En concreto, preocupa el Acuerdo de Asociación Económico con el Pacífico por lo que supone derogar las normas de origen por las cuales debería ser posible saber el sistema y lugar de las capturas. Se temen las consecuencias del Sistema de Preferencias Arancelarias Generalizadas, algo que sí se apoya si es para beneficiar a países en desarrollo que realmente lo necesiten, pero no para que ello suponga abrir totalmente las puertas a otros intereses. Anfacos estima que desde las instancias comunitarias e internacionales, la Organización Internacional del Trabajo, se deberían exigir a esos países el cumplimiento de los convenios internacionales en materia de seguridad en el trabajo, de las condiciones laborales, salarios, jornada, así como el cumplimiento de las exigencias sobre medio ambiente y desarrollo sostenible. El sector se cree con capacidad y posibilidades para competir en todos los mercados y reclama una igualdad de condiciones para evitar en el futuro problemas de invasión de los mercados comunitarios, mayores dificultades para exportar y a la postre, el riesgo de que las empresas conserveras comunitarias puedan tener problemas de supervivencia

A nivel nacional quieren negociar el desarrollo de la futura ley de Costas que afectaría a muchas empresas ubicadas junto al litoral

agravando una crisis que ya se viene sopor-tando en los últimos años.

Al margen de los problemas de los mercados exteriores y la dependencia de los aprovisionamientos desde terceros países, al sector le preocupa igualmente cuestiones relacionadas con la política nacional. Entre esos asuntos, el futuro de muchas de estas instalaciones en función de cómo se desarrolle una nueva Ley de Costas. Desde Anfacos se reclama que las empresas ubicadas en suelo rústico de protección costera puedan ampliar sus instalaciones actuales cuando hayan sido levantadas con anterioridad a la ley de 1988. Por otra parte, también se hace un llamamiento al gobierno para la valoración que se haga de los términos y plazos de las concesiones que se puedan otorgar para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre en relación con actividad o instalaciones que, por su naturaleza no puedan tener otra ubicación, transmisión y tramitación. ■

V.M.



Más de 20 países participaron en la IV Conferencia Mundial de conservas de pescados y mariscos

REGLAS DE JUEGO

iguales para todos



Representantes de más de una veintena de países participaron los pasados 10 y 11 de septiembre en la IV Conferencia Mundial de Conservas de Pescados y Mariscos bajo la organización de Anfacos-Cecopesca. En este encuentro se dieron cita, tanto países netamente importadores de materias primas para la elaboración de las conservas, como otros fundamentalmente exportadores a los principales consumidores en la Unión Europea. Igualmente contó con la presencia de representantes de las Administraciones comunitarias, española y de la Comunidad Autónoma de Galicia.

La Conferencia se enmarca en el ámbito del Foro Internacional de Conservación de Productos de la Pesca de Galicia constituido en 1995 por Anfacos-Cecopesca y en la misma se analizó toda la problemática actual del sector de la industria de las conservas donde se hallan claramente diferenciados los intereses entre todos los países. Hay unos en zonas de capturas, fundamentalmente en el Pacífico, Asia y en varios países sudamericanos donde se obtiene materia prima barata y donde, en consecuencia es posible la elaboración de conservas a bajos precios. Hay otras zonas como la Unión Europea, netamente consumidoras, donde las industrias se ven obligadas a

importar para desarrollar su actividad. En este escenario, se impone la necesidad de unas relaciones equilibradas entre los intereses de ambas posiciones de cara al mantenimiento de la industria conservera comunitaria donde España ocupa un lugar destacado para que el atún, con rebajas de aranceles, no se convierta en moneda de cambio en las relaciones con terceros países. Estas cuestiones fueron, entre otras, los objetivos centrales de los debates.

La Conferencia reconoce en la primera de sus conclusiones que la industria transformadora y comercializadora de los productos del mar española y comunitaria es una industria moderna y competitiva que por su importante dimensión social en zonas costeras es fundamental proteger y más en la actual situación de crisis por lo que genera de empleo y de riqueza. Se considera que la misma tiene un importante recorrido en el marco de una industria globalizada, pero para lo que es fundamental que exista una competencia marcada por unas reglas de juego comunes para todos los operadores comunitarios y extracomunitarios.

Desde el sector comunitario se estima prioritario el abastecimiento de materia prima para asegurar su futuro desde una posición de competitividad con terceros países. En esta línea se reclama el funcionamiento de unos mecanismos ágiles en materia de gestión de las entradas en los puertos.

Desde la Conferencia se reclamó a las autoridades comunitarias el desarrollo de una Política Pesquera Común donde el sector se halle plenamente integrado a la hora de adoptar decisiones desde los procesos de producción y transformación hasta los referidos a la información a los consumidores.

Para los industriales, la UE debería garantizar un mismo campo de juego donde las empresas comunitarias puedan competir con las industrias de terceros países exigiendo el cumplimiento de los estándares más avanzados en materias como la seguridad alimentaria y que se cumplan las normas sobre las pesquerías responsables, la protección social, la seguridad en el trabajo y el respeto del medio ambiente. En esta misma dirección para la defensa del mantenimiento de la industria, desde la Conferencia se reclama a las autoridades comunitarias que en las negociaciones con terceros países no se coloque el atún como moneda



Exigencia a varios países asiáticos exportadores de que cumplan las normas sobre los derechos de los trabajadores y la erradicación del trabajo infantil

de cambio. Se reclama el mantenimiento de un sistema arancelario donde el atún sea un producto sensible y evitar así una invasión a bajos precios de productos desde terceros países. En los mercados comunitarios, como cuestión puntual en este escenario, entre las conclusiones, se destaca la necesidad de que en las negociaciones con países como Vietnam y Filipinas, para dar a los mismos un trato privilegiado en su acceso a los mercados comunitarios, se exija también a esos países la ratificación de los acuerdos sobre la protección de los derechos de los trabajadores y la erradicación del trabajo infantil.

Finalmente, el sector de la industria de las conservas de pescados y mariscos declara su compromiso irreversible con la sostenibilidad de los productos del mar para asegurar el futuro de la actividad extractiva y de la transformadora y declara su total disposición a colaborar con todo tipo de organismos, Administraciones e instituciones de todo el mundo para lograr entre todos una gestión sostenible de los recursos. ■

V. M.

APROMAR publica su Informe Anual 2012

DESCIENDE LA PRODUCCIÓN ACUICOLA EN NUESTRO PAÍS

La Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) ha dado a conocer, como lo viene haciendo desde 2004, su Informe Anual de Acuicultura en el que refleja la evolución de la producción de peces marinos en nuestro país. En el año 2011, la producción acuícola marina alcanzó las 42.675 toneladas, lo que supone una reducción de 1.213 toneladas (-2,8%) respecto al año anterior. Dorada y corvina experimentan caídas importantes (-16,8% y -10,7%, respectivamente) frente al aumento de lubina (15%) y rodaballo (9,14%). Sin embargo, la facturación total en primera venta resultante de la comercialización ascendió a 246 millones de euros en 2011, un 11,65 por ciento más que en 2010.



Foto cedida por el Grupo Colmarex

El informe sobre acuicultura que cada año publica la Asociación de Empresarios Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) es una herramienta muy útil para conocer el estado de la actividad y apoyar su desarrollo sostenible. Va dirigido a toda la sociedad, no sólo a los empresarios sino también a las Administraciones Públicas, a los partidos políticos, a los medios de comunicación, a profesionales y a estudiantes.

Según se desprende del estudio, la producción de pescados marinos de crianza en

La producción de alevines de todas las especies de peces y la de postlarvas de langostinos ha crecido un 32 por ciento

nuestro país alcanzó en el año 2011 un total de 42.675 toneladas, lo que supone una reducción de 1.213 toneladas (-2,8%) respecto al año anterior.

La caída en la producción no se ha dado en todas las especies. Ha descendido el número de lenguados (-46,1%), doradas (-16,8%), langostinos (-15,8%), corvinas (-11,4%) y anguilas (-9,9%) respecto a 2010 pero ha crecido el de lubinas (15%), rodaballos (12,2%) y besugos (8,1%). Sin embargo, es muy positivo que haya aumentado el valor comercial de los pescados de crianza.

La facturación total en primera venta de los productos procedentes de la acuicultura marina alcanzó la cifra de 246 millones de euros, lo que supone un aumento del 11,6% respecto a 2010.

PRODUCCIÓN POR REGIONES

Murcia es la Comunidad Autónoma donde se produjo la mayor cantidad de peces marinos de crianza en nuestro país en 2011 (8.726 toneladas), seguida de Galicia (7.954 toneladas) y Canarias (6.768 toneladas).

La Región de Murcia lideró la producción de lubina en nuestro país (28% del total), Galicia la de rodaballo, besugo y lenguado (99%, la totalidad de la producción y 72%), la Comunidad Valenciana las de dorada, anguila y corvina (41%, 98% y 52%) y en Andalucía se produjo la totalidad del langostino.

También creció el número de alevines producidos en nuestras instalaciones acuícolas (32% respecto a 2010). En la actualidad, existen en nuestro país 15 granjas (hatcheries) dedicadas a la reproducción comercial de peces marinos; 14 de ellas centran su actividad en la producción de peces y sólo una a la de crustáceos.

A lo largo del 2011, estas piscifactorías produjeron un total de 103 millones de alevines de las principales especies de peces y 3,6 millones de postlarvas de langostinos.

Además, creció el consumo de pienso, que llegó a cifrarse en 89.900 toneladas, un 5,6% más que en 2010.

Como "agridulces" habría que calificar los datos del empleo en la acuicultura marina española durante el ejercicio pasado. El número de empleos directos generados en 2011 por la actividad (exceptuando los de la producción de ostra y mejillón) ascendió a 1.862, lo que supone una caída del -2,6% respecto al 2010. Hay que destacar que 1.692 empleos son indefinidos y 170 temporales.

SALIDA A LA CRISIS

La acuicultura española es una actividad económica con gran presencia en todas las Comunidades Autónomas con litoral. El sector lo forman empresas competitivas e innovadoras, líderes en el sector en Europa, que ofrecen empleo de calidad y comercializan sus productos, tanto en el mercado nacional como en el exterior.

Sin embargo, en los últimos años su desarrollo se ha visto frenado por la inadecuación del

marco administrativo en el que deben desenvolverse y por la inexistente igualdad de oportunidades para competir en la Unión Europea frente a las importaciones de terceros países.

"Es paradójico que la acuicultura marina española, pudiendo contribuir a remontar la adversa situación de crisis económica que atravesamos, se esté viendo abocada a un estancamiento por cuestiones superables", aseguran desde la asociación empresarial.

En este sentido, el Informe Anual 2012 de APROMAR incluye un apartado de "Propuestas para impulsar la acuicultura marina en España" en el que se urge a la solución de diez cuestiones concretas, perfectamente salvables, si tiene la voluntad política y la capacidad de alineamiento de las Administraciones Públicas implicadas.

Son temas clave para la supervivencia de las empresas actuales y para el crecimiento a través de nuevos proyectos. La meta de todos ellos es la reducción de costes administrativos superfluos y la igualdad de oportunidades para que las empresas puedan competir en base a su eficiencia individual, tanto nacional como internacionalmente.

Quienes deseen consultar con más detalle el Informe "La Acuicultura marina en España 2012" pueden hacerlo en la dirección (<http://www.apromar.es/informes.asp>). ■

ANA DÍAZ

La facturación total en primera venta resultante de la comercialización de productos acuícolas creció un 11,6% más que en 2010

DATOS DE PRODUCCIÓN DE PESCADOS MARINOS DE CRIANZA EN ESPAÑA *

| | 2009 | 2010 | 2011 |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|
| Dorada | 23.690 | 20.360 | 16.930 |
| Lubina | 13.840 | 12.495 | 14.367 |
| Lubina + Dorada | 37.530 | 32.855 | 31.297 |
| Rodaballo | 8.320 | 6.910 | 7.755 |
| Anguila | 510 | 446 | 402 |
| Besugo | 185 | 185 | 200 |
| Corvina | 1.660 | 3.250 | 2.879 |
| Lenguado | 188 | 204 | 110 |
| Langostino | 48 | 38 | 32 |
| TOTAL | 48.441 | 43.888 | 42.675 |

* En toneladas

Fuente: APROMAR

La actividad investigadora en el sector se duplica en la última década

CIENCIA AL SERVICIO DE LA ACUICULTURA

La investigación en acuicultura ha experimentado un crecimiento significativo en nuestro país durante la última década. El informe “Evaluación de las actividades de Investigación y Desarrollo Tecnológico en Acuicultura 1998-2010”, elaborado por la Fundación OESA, pone de relieve la importancia que ha cobrado la actividad investigadora en los últimos años en este sector. El estudio analiza la evolución de la acuicultura y de las actividades de I+D+i en dicho período, comparándolas con los datos obtenidos en el anterior análisis, efectuado entre los años 1982 y 1997. Según se desprende del informe, un total de 40 centros públicos de I+D+i y 28 universidades realizan en España investigaciones relacionadas con la acuicultura. El número de científicos que trabaja en dichos centros se ha duplicado.



Ana Munguía

En el año 2010, la Fundación OESA inició los trabajos para actualizar el informe sobre “Evaluación de las actividades de investigación y desarrollo tecnológico en acuicultura” que, elaborado por la Secretaría General del Mar, hacía referencia al período 1982-1997. Dichos trabajos han originado un nuevo documento en el que se recogen los datos facilitados por las principales entidades encargadas de planificar, gestionar, controlar y evaluar las actividades de I+D+i vinculadas a la acuicultura que se han desarrollado en España desde el año 1998 hasta 2010.

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la acuicultura es la actividad que, ligada al sector primario, a la investigación, al desarrollo tecnológico y a la innovación, produce y engorda organismos acuáticos en su medio.

Ambos sectores se necesitan y complementan. La acuicultura requiere de la ciencia para avanzar en el cultivo de nuevas especies, en la mejora de los sistemas productivos, en la adaptación de las dietas a los requerimientos nutricionales de cada especie, en el conocimiento de enfermedades y en los mecanismos de prevención y tratamientos que deben emplearse.

La actividad acuícola no se entiende sin investigación; de ahí que se deban conocer las actividades de I+D+i para desarrollar e implementar estrategias que posibiliten el desarrollo

sostenible de la acuicultura, a corto y medio plazo.

En las últimas dos décadas, la necesidad de conocimiento ha contribuido al crecimiento de la producción acuícola respecto a la pesca, con valores medios en España cercanos al 30% pero con un 50% de media en el mundo. Las cifras se incrementarán en el futuro.

El aumento de la producción no hubiera sido posible sin los trabajos realizados en las empresas y centros de investigación. En apenas 15 años, España ha pasado de tener 25 centros públicos de I+D+i y 20 universidades trabajando en acuicultura a disponer de 40 centros y 25 universidades, lo que supone un aumento del 56%.

También ha aumentado el personal investigador. Hoy, cerca de 520 científicos dedican sus proyectos a la acuicultura, más del doble de los que había en el período 1982-1997. Además, ha crecido la actividad divulgadora, aumentando el número de artículos publicados en revistas especializadas.

Las líneas de investigación más desarrolladas se siguen orientando a los cultivos, la nutrición y la reproducción de los peces.

El incremento de los recursos para la investigación ha sido beneficioso pero aún hay que reforzar la coordinación y la transferencia de conocimiento para adaptarlo a las necesidades de las empresas y a los demandas de la sociedad.

CULTURA DE INNOVACIÓN

Las empresas españolas se han visto in-

Foto cedida por el Grupo Colimatex



La actividad acuícola debe ir acompañada de la investigación científica para mejorar especies, proteger el medio ambiente y darse a conocer.

mersas en los últimos años en un proceso de tecnificación, concertación empresarial y especialización del personal que ha permitido germinar una “cultura de la innovación”.

En el caso de la acuicultura, esta cultura es inherente a la propia actividad ya que un medio cambiante, como es el marino o el fluvial, y unos mercados y consumidores cada día más exigentes, obligan a apostar por la I+D+i.

Si a esto unimos la crisis y la falta de liquidez existentes, sólo las empresas, los centros de investigación y las universidades que desarrollen programas de excelencia en I+D+i serán capaces de sobrevivir.

A este cambio de mentalidad han contribuido iniciativas como los Programas esenciales de I+D, la implantación del Plan Nacional de Investigación y Desarrollo, los Planes Nacionales de Cultivos Marinos y la Ley de Fomento y Coordinación de la Investigación científica y técnica que han demostrado ser un método eficaz para frenar las barreras financieras y la falta de asesoramiento, promoviendo un cambio técnico e impulsando su sostenibilidad.

El informe concluye que debe potenciarse la transferencia del conocimiento a las empresas y apostar por la diversificación de especies, la optimización de piensos, el control de enfermedades, el desarrollo de nuevas técnicas para la mejora genética, y el fomento de la biotecnología de las microalgas para producir biocombustibles.

La acuicultura española debe asentar su competitividad a través de la investigación. Por ello, deberá estar presente en los Planes Nacionales de I+D+i y contar con un programa específico donde se coordinen los proyectos. ■

ANA DIAZ



Ana Munguía

Parón en Navantia

El motor de empleo de LA RÍA DE FERROL, SE ENFRÍA

Son muchos ya los meses en los que los trabajadores del naval ferrolano salen a la calle para alertar sobre la alarmante sequía de encargos que registran las dársenas de la comarca. Después de alrededor de 6 años con una carga de trabajo “como no se recordaba”, Navantia no tiene ningún pedido en cartera y sí una gran incertidumbre que pone en peligro miles de puestos de trabajo. El Comité de Empresa viene reclamando que se encargue a la factoría pública un dique flotante, que significaría la ocupación inmediata para la industria asociada de la zona y la consiguiente ampliación de la oferta de servicios que ofrece su división de reparaciones. De momento, la Sociedad Estatal de Participaciones industriales, de la que depende Navantia, sigue estudiando el encaje financiero de la propuesta mientras que los trabajadores de la factoría se inquietan cada día más.

Una obra con la que los trabajadores de la industria naval ferrolana calculan se reportaría 28 meses de trabajo y se abriría la puerta a nuevos mercados, en los que la factoría pública no puede participar por las limitaciones de su dique seco. Se estima que la construcción de esta infraestructura, en caso de que finalmente reciba luz verde, requerirá en torno a 212 millones de euros de inversión, 1.960.000 horas de trabajo y ocupará a unos 500 empleados.

Desde hace varios meses, representantes de la factoría pública y de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) se vienen reuniendo para evaluar los “pros y los

contras” de la construcción del dique en la ría, cuya viabilidad técnica está constatada y considerada económicamente sostenible en un plazo de 25 o 30 años. La alarma saltó cuando tras retrasar la reunión de agosto, en la que era posible que se ofreciera ya una solución, el consejero delegado de Navantia, Jaime de Rábago, cuestionara, en una carta dirigida al alcalde de Ferrol, la rentabilidad del proyecto y aludiera a las dificultades de financiación después de estudiar distintas alternativas con entidades crediticias. Una “bomba de relojería” para unos trabajadores que llevan un año y medio reclamando en la calle la construcción de la infraestructura.

Los que sí es cierto es que el tema de la



Botadura de Adelaide, el último buque construido por Navantia para la Armada Australiana.



En la imagen el Blue Marlin, tras una complicada maniobra, cargó sobre su estructura al buque de proyección Camberra, construido en Navantia, hasta Australia donde será completado.

En torno a 17.000 empleos, directos e indirectos, de la ría están influidos por los astilleros de Navantia, un 3% del Producto Interior Bruto (PIB) de de A Coruña.

financiación, es decir, determinar la estructura financiera que permita acometer la inversión inicial, es un hueso duro de roer: a la complicada coyuntura económica hay que unir los condicionantes impuestos por Bruselas. La empresa, en caso de que el Gobierno autorizase la construcción del dique, no puede asumir con sus fondos la transacción, por lo que indaga otras fórmulas para financiarla. Entre ellas, la participación de algún Ministerio o de la propia Sepi en el proyecto, de tal forma que durante el tiempo en que esté en funcionamiento la instalación -en realidad una herramienta para atraer más trabajo- sea posible ir amortizando la inversión realizada. *Tenemos una supervisión casi microscópica*

de Bruselas...por lo que hay que ser muy escrupulosos para que nadie pueda interpretar que se está inyectando dinero del Estado en la empresa, apunta Ignacio Naveiras, representante del Comité de Empresa, de Comisiones Obreras (CCOO).

La construcción del dique no es muy compleja por lo que podría estar listo en pocos meses. *Si fuese dentro de seis meses, sería una bocanada de aire fresco ya que estamos hablando de 800 empleos durante 2 años,* comenta Ignacio Naveiras.

Pero no solo esto. La construcción del dique significaría, en el tiempo en el que se estuviera explotando, el empleo de 300 o 400 personas de media, en los 25 o 30 años que se calcula podría ser su vida útil: una cifra considerable en una comarca que cuenta actualmente con 20.000 desempleados. La demanda de esta infraestructura está en el epicentro de las reclamaciones de los representantes de los trabajadores del naval de la ría de Ferrol que, como recuerda Naveiras, vienen de un período de 6 años *que fue un boom en la construcción, en el que había en torno a 4.500 personas trabajando- 2.300 de la plantilla principal y unos 2.500 de la industria auxiliar- pero que, desde septiembre de 2011 hasta ahora, ha perdido ya más de 1.000 trabajadores* y se prevé que, de seguir así, el año que viene sea aún peor. *Aquí vivimos del monocultivo del naval* resalta el representante del Comité de Empresa.

No en vano, según estudios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), en torno a 17.000 empleos, entre directos e indirectos, de la ría están influidos por los astilleros de Navantia, lo que supone un 3% del Producto Interior Bruto (PIB) de la provincia de A Coruña. *El astillero desarrolla una actividad muy importante, de hecho es la segunda empresa española que más I+D maneja,* apunta Ignacio Naveiras.

Prueba de ello es que con la botadura del *Adelaide*, uno de los dos grandes megabuques que Navantia acaba de construir para la armada australiana, el astillero público cierra un período de actividad, en el que la botadura de un buque coincidía con la puesta de quilla de otro. Ahora, en las dársenas solo queda el *Adelaide* después de que el *Camberra*, gemelo del primero, partiera hacia las Antípodas a "lomos" del Blue

Marlin tras una maniobra de acoplamiento muy sofisticada.

MANTENIMIENTO DE UNIDADES

Ante esta situación una de las vías de negocio que anda explorando Navantia es lo que denomina: contratos ligados al ciclo de vida de los buques. Así, la empresa lleva meses negociando con las diferentes Armadas del mundo la posibilidad de encargarse del mantenimiento de sus fragatas, en un momento en el que los estados se inclinan por alargar la vida útil de los buques, en vez de contratar la construcción de nuevas unidades.

Fruto de esta estrategia, la factoría pública ha suscrito un contrato para el mantenimiento, durante un año, de las fragatas construidas para la Armada Noruega, entre 2000 y 2011. El contrato incluye el mantenimiento del sistema integrado de control de la plataforma y de los motores propulsores y generadores de los buques, aunque no se desestima que Navantia se haga cargo de asistencias técnicas a bordo, suministro de repuestos, reparación de componentes o adiestramiento de las dotaciones en las últimas versiones de equipos y sistemas instalados a bordo de las citadas fragatas en un futuro. Esta nueva estrategia comercial, además de mantener en cierta forma la actividad de la factoría y al astillero dentro del mercado, favorece la colaboración y el contacto estrecho

En los últimos meses, la empresa trata de atraer trabajo a través de lo que denomina “contratos ligados al ciclo de vida de los buques”.

Vista aérea del antiguo astillero de Bazán, ahora Navantia Ferrol (Jesus Navarro)



Jesús Navarro

con otras armadas, lo que abre perspectivas de futuro para nuevos contratos. Hay que recordar que la vida útil de estos barcos es de alrededor de 30 años, tiempo suficiente para mostrar el buen hacer y reforzar las relaciones del astillero con sus clientes, cuestiones que al final pueden influir mucho a la hora de una futura adjudicación de contratos. *Este no es un sector en el que se ofrece precio y al final te quedas con el presupuesto más barato, aquí influyen muchas más cosas*, señala Naveiras.

Con esta estrategia la dársena va consiguiendo pequeños contratos, entre ellos el firmado recientemente con la Armada argelina para la reparación, modernización y extensión de la vida operativa de dos buques militares, que ocupará aproximadamente a 50 personas durante el tiempo, aproximadamente un año para cada uno, que cada buque esté en la división de reparaciones de Navantia. Según anuncia en su página web, la primera nave llegará a lo largo del mes de septiembre a la ría de Ferrol, mientras que la segunda embarcación está previsto que atraque en la planta de reparaciones de Navantia en torno a septiembre de 2014, con lo que la vigencia del acuerdo será hasta 2014.

OTROS FRENTES ABIERTOS

En esta línea, la Compañía trabaja también por conseguir un contrato similar con la Armada Australiana. Para ello espera que la fórmula que va a ensayar la Armada española le pueda resultar de ayuda para lograr otro encargo de las Antípodas. Y es que para mantener la operatividad de sus buques y tripulaciones, el Buque de Aprovisionamiento de Combate Cantabria se integrará en la marina australiana, desde febrero a noviembre de 2013, donde prestará apoyo logístico a cambio de que este país se haga cargo de los gastos de combustible, mantenimiento, traslados e incluso dietas de la tripulación del buque, aunque el Estado español sea quién abone los sueldos. Gracias a esta experiencia, la armada australiana conocerá de primera mano las capacidades del barco, con vistas a la próxima sustitución de sus buques de apoyo logístico. El hecho de que los últimos barcos incorporados a su flota lleven sistemas comunes con el *Cantabria*, según comentó el vicealmirante de la Armada australiana durante la botadura del último buque



Foto cedida por la Armada

La integración, de febrero a noviembre de 2013, del buque de aprovisionamiento "Cantabria" a la armada australiana es también una oportunidad para que ésta conozca sus capacidades.

construido para su país el pasado verano, se tomará en cuenta en el concurso. Por su parte, Noruega, otro de los grandes clientes y además gran valedor de las construcciones de Navantia ante terceros países, reabrió recientemente el concurso para la fabricación de un buque logístico cerrado en falso en año pasado, después de que ninguna de las ofertas presentadas, dadas las especificaciones que se exigían en el pliego de prescripciones, consiguiera la adjudicación del contrato. La invitación a Navantia para participar de nuevo en el proceso, eso sí junto a otros trece astilleros, abre nuevas expectativas para la empresa que ahora tendrá que afinar sus precios si al final quiere llevarse la construcción del buque a sus dársenas que, en el mejor de los casos, no se empezaría a construir antes de las navidades de 2013.

Durante los últimos años otro asiduo de las dársenas públicas ha sido la propia armada española, cuya inversión en flota también sufre los

Noruega ha reabierto el concurso declarado desierto el año pasado para la fabricación de un buque logístico.

efectos de la crisis. En vista de esto, el vicepresidente de la Sepi, Federico Ferrer, ha confirmado que se están desarrollando acciones en el exterior para lograr pedidos pero sin concretar en qué mercados. De momento lo que sí se sabe es que la compañía participa simultáneamente en varios concursos abiertos en Turquía, Brasil y Arabia Saudí y tiene abiertas acciones comerciales en 27 países para exportación militar y 10 operaciones singulares en el mercado civil, como informan desde Navantia.

Se trata de nuevos mercados donde la acción diplomática también resulta fundamental. *Hay países que no van a los más barato: pagan lo que tengan que pagar pero a cambio de otras cuestiones. No nos engañemos muchas veces estos no son acuerdos comerciales, son pactos de Estado. Por eso, el trabajo de las relaciones, el trabajo diplomático no se puede abandonar y a veces lo echamos de menos* apunta Ignacio Naveiras. ■

A. MUNGUÍA

Europa se alinea con la OMI

LUZ VERDE A LA nueva regulación de las emisiones de azufre

El Parlamento Europeo aprobó finalmente la Directiva que introducirá, en el horizonte de 2020, límites más estrictos a las emisiones de azufre de los buques. La iniciativa salió adelante con el apoyo de la mayoría de la cámara comunitaria; 606 votos a favor, 55 en contra y 13 abstenciones, y se sustenta en el preocupante impacto que tienen estas emisiones sobre la salud y el medioambiente. Y es que estudios elaborados para la Unión Europea apuntan que entre un 4% y un 9% de las emisiones de azufre a la atmósfera proceden del tráfico marítimo.



En los puertos de la Unión ya se exige a los buques usar combustibles con un contenido de azufre no superior al 0,1% en masa.

En la práctica la aplicación de esta norma supondrá que el máximo de azufre que podrá contener el combustible para barcos pasará del 3,5% que se permite ahora mismo, al 0,5% en 2020. La norma es aún más estricta en las zonas europeas de control

de emisiones o ECAs (mar Báltico, mar del Norte y Canal de la Mancha) donde, a partir de 2015, los combustibles no podrán incluir en su composición más del 0,1% de azufre, frente al 1% que se tolera hasta entonces.

Recordar que la iniciativa parte de la incorporación a la legislación comunitaria de lo dis-

puesto en el Anexo VI del Convenio Marpol de la Organización Marítima Internacional (OMI), aunque en algunos aspectos en Europa se va más allá. En este sentido, desde 2010 los estados miembros prohíben a los buques utilizar combustibles con un contenido superior al 0,1% en masa cuando atraquen en puerto comunitario, mientras que en navegación el límite es del 3,5%. Un estudio, encargado por la propia Comisión Europea sobre la efectividad de la aplicación de esta medida, demuestra que el contenido de azufre en el aire descendió, entre 2009 y 2010, un 66% de media en los puertos donde se realizó el análisis.

Adicionalmente, en el horizonte de 2020, se obligará a que los buques de pasaje de servicio regular con puertos de la Unión utilicen combustibles con un contenido máximo de azufre del 1,5%, lo mismo que exige la regulación internacional para la navegación en las ECAs.

Las medidas adoptadas ahora a nivel comunitario se enmarcan dentro de la estrategia de revisión de la política sobre calidad del aire promovida por la Unión Europea (UE), en las que incluso se emplaza al Ejecutivo comunitario a considerar la aplicación de las condiciones exigidas en las ECAs a todas las aguas territoriales de la Unión, es decir, las comprendidas hasta una distancia de 12 millas náuticas de la costa comunitaria.

Las ventajas de aplicar las medidas contenidas en esta Directiva, según sus promotores supondrán unos beneficios económicos, en términos de salud pública, de entre 15.000 y 34.000 millones de euros, una cifra muy superior al coste de su implementación, cifrados entre 2.600 y 11.000 millones de euros.

Y es que, según la Comisión Europea, mientras que el contenido de azufre de los combustibles utilizados por las centrales energéticas y el tráfico terrestre está regulado y no puede superar el 0,001%, el carburante que se viene empleando en la mayoría de los buques puede llegar a tener hasta un 5% de azufre.

En el análisis encargado por la Comisión de Transporte del Parlamento Europeo para evaluar la repercusión de la aplicación de las condiciones exigidas en las ECAs a todas las zonas marítimas del litoral, se plantean una serie de recomendaciones previas que se deberían tener en cuenta. Entre ellas, el fortalecimiento de la cooperación y el dialogo



El Ejecutivo comunitario se plantea aplicar las exigencias de las ECAs en todas las aguas territoriales de la Unión

para que terceros países limítrofes adopten una regulación medioambiental acorde con la comunitaria.

Además, tomando como modelo la experiencia adquirida en la aplicación de medidas más restrictivas en las ECAs, el informe señala que, aunque existe una cultura de observancia de las restricciones, hay cuestiones de vigilancia y cumplimiento que deberían mejorarse y, en concreto, sugiere la posibilidad de que se incorporen estas prescripciones relativas al combustible en el Memorando de París. No obstante, apunta, las trasgresiones de la norma se pueden deber al elevado precio de los combustibles y contempla la posibilidad de que esta circunstancia provoque un cambio modal hacia cadenas logísticas más contaminantes.

REACCIONES EN LA PATRONAL

Como parte implicada, la organización de las asociaciones europeas de navieros (ECSA) ha valorado *muy positivamente* que la Directiva se alinee con la normativa internacional de la OMI y que, *a diferencia de la propuesta presentada por la Comisión, no añade normas europeas diferentes*. De esta forma, tal y como venía demandando la patronal naviera, *se hace compatible la mejora de la calidad del aire con la máxima uniformidad internacional de la normativa marítima*. Según la información hecha pública por ANAVE se reafirma la autoridad de la OMI para regular el sector marítimo, incluso en materias tan complejas y tan controvertidas como ésta, alejando el riesgo de una regulación regional de la misma por la Unión Europea. ■

TEXTO Y FOTO: A. MUNGUÍA

En un año entra en vigor el Convenio de la OIT

El trabajo marítimo internacional, POR FIN REGULADO

Desde que el pasado mes de agosto Rusia y Filipinas entregaran en la OIT el instrumento de ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo MLC-2006 se ha iniciado la cuenta atrás para su puesta en práctica un año después, tal y como estipula la Convención. Considerado el cuarto pilar de la normativa del transporte marítimo se encamina a mejorar las condiciones laborales de los trabajadores de la mercante.



El Convenio sobre trabajo marítimo sustituirá a los 37 convenios marítimos de la OIT y a las recomendaciones adoptadas desde 1920.

Con la presentación de esta conformidad se alcanzó el cupo de 30 países necesario para hacer efectivo el acuerdo, suscrito en 2006, ya que el tonelaje, cerca del 60% del arqueado mundial, sobrepasa ampliamente el 33% exigido en el Convenio. Un hito en el sector al que se ha llegado gracias al acuerdo alcanzado con los representantes de los trabajadores, representados por el sindicato internacional de transportes (ITF), de la

asociación patronal del sector marítimo (ISF), y los Estados pertenecientes a la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

La Convención, suscrita por España en 2010, garantiza la protección de los derechos laborales de los cerca de 1,2 millones de marinos que hay en el mundo en cuestiones relativas a contratos de trabajo, responsabilidad de las agencias de contratación, horas de trabajo y descanso, salud e higiene laboral, alojamiento y cobertura social, entre otros. La dimensión in-

ternacional de esta normativa asegura, a pesar de que aún hay grandes potencias marítimas que no lo han suscrito, la aplicación uniforme de la legislación, algo muy importante en un sector tan globalizado y cambiante como es el del transporte marítimo.

INSPECCIONES MOU

En el cumplimiento de sus prescripciones, dirigidas principalmente a armadores y Estados, resultarán determinantes las inspecciones del mecanismo de Control por el Estado rector del Puerto (Port State Control), en las que también se examinará, a partir de agosto de 2013, si se cumplen a bordo las condiciones laborales que establece la Convención.

En este sentido, desde la Federación Internacional del Transporte Marítimo (ISF) alertan de que, aunque la mayor parte de las navieras viene cumpliendo los requisitos que marca el Convenio, incluidos muchos de ellos en la legislación existente, las compañías navieras deben asegurarse de que reúnen los requisitos que se van a imponer, ya que el mecanismo de ejecución no es el mismo.

Una vez superado este trámite, cada Estado garantizará que los buques de su pabellón respetan los requisitos de “trabajo decente” y en consecuencia les facilitarán un certificado de conformidad laboral marítima que evite retrasos en las inspecciones en puertos extranjeros. Por el contrario, si la inspección resulta insatisfactoria porque se esté violando alguno de los derechos de los trabajadores, el inspector, en función de la infracción, no expedirá el certificado, rehusará avalarlo o, en el peor de los casos, lo retirará.

Para Dave Heindel, representante de ITF, la entrada en vigor del Convenio significará que *todos los marineros tendrán protección de sus derechos fundamentales y que patrones responsables, como los representados por ISF, no se verán perjudicados por la minoría irresponsable.*

Y es que, a partir de agosto de 2013, todos los buques, independientemente de la bandera que enarbolan, tendrán que cumplir las prescripciones del Convenio si quieren recalzar en cualquiera de los, de momento, 31 estados firmantes. Con esta medida se asegura, de una parte, el cumplimiento de las condiciones laborales básicas de los trabajadores y, de otra, se protege de la competencia desleal a los buques cumplidores frente a los que no lo son.

El Convenio considera como “gente de mar” a toda persona que trabaje habitualmente a bordo, cualquiera que sea la naturaleza de su

| PAIS | FECHA DE RATIFICACIÓN |
|-------------------------------------|------------------------------|
| Antigua y Barbuda | 11 de agosto de 2011 |
| Australia | 21 de diciembre de 2011 |
| Bahamas | 11 de febrero de 2008 |
| Benin | 13 junio de 2011 |
| Bosnia Herzegovina | 18 de enero de 2010 |
| Bulgaria..... | 12 abril de 2010 |
| Canadá..... | 15 de junio de 2010 |
| Chipre | 20 de julio 2012 |
| Croacia | 12 de febrero de 2010 |
| Dinamarca | 23 de junio de 2011 |
| España..... | 4 de febrero de 2010 |
| Filipinas | 20 de agosto de 2012 |
| Gabón..... | 12 de mayo de 2011 |
| Islas Marshall | 25 de setiembre de 2007 |
| Kiribati..... | 24 de octubre de 2011 |
| Letonia..... | 12 de agosto de 2011 |
| Liberia | 7 de junio de 2006 |
| Luxemburgo | 20 de septiembre de 2011 |
| Noruega..... | 10 de febrero de 2009 |
| Países Bajos | 13 de diciembre de 2011 |
| Palaos..... | 29 de mayo de 2012 |
| Panamá | 6 de febrero de 2009 |
| Polonia..... | 3 de mayo de 2012 |
| Rusia..... | 20 de agosto de 2010 |
| Saint Kitts y Nevis | 21 de febrero de 2012 |
| San Vicente y las Granadillas | 9 de noviembre de 2010 |
| Singapur | 15 de junio de 2011 |
| Suecia..... | 12 de junio de 2012 |
| Suiza..... | 21 de febrero de 2011 |
| Togo..... | 14 de marzo de 2012 |
| Tuvalu | 16 de febrero de 2012 |

El Convenio es de aplicación a toda persona que trabaje habitualmente a bordo, cualquiera que sea la naturaleza de su trabajo.

trabajo (náutico, de fonda, servicios al pasaje, etc), tanto si está contratado por el armador o por terceros. En cambio, sus efectos no cubren a personas que trabajen esporádicamente a bordo y tengan su puesto de trabajo habitual en tierra (inspectores, estibadores, técnicos de reparaciones, etc).

68 instrumentos internacionales, todos ellos de índole social serán relevados el año que viene por el Convenio MLC 2006 (según sus siglas en inglés) considerado como el “cuatro pilar” del régimen normativo internacional del transporte marítimo, junto con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar, y el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de los buques (Convenio MARPOL). ■

TEXTO Y FOTO: A. MUNGUÍA

Observatorio de Servicios Portuarios

PUERTOS DEL ESTADO

apuesta por la competitividad



El Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) ha puesto en marcha el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, que tiene como finalidad evaluar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios portuarios aportando transparencia en su gestión. Esta herramienta, muy demandada por los agentes portuarios, permitirá comparar los costes de los puertos españoles y plantear propuestas para optimizar la actividad portuaria para ganar competitividad frente a otros enclaves portuarios europeos.

El Consejo Rector de Puerto del Estado, con su presidente José Llorca al frente, aprobó la constitución y reglas de funcionamiento del Observatorio de los Servicios Portuarios. Este órgano se estable casi una

década después de que apareciera en la Ley 48/2003 y dos años más tarde de la aprobación de la Ley de Puertos consensuada por los dos partidos mayoritarios en 2010. Su retraso no ha restado alabanzas, por parte de los agentes portuarios, a esta herramienta que contribuirá

positivamente a la búsqueda de estrategias que incrementen la productividad de este sector que transporta el 85% de las importaciones y el 50% de las exportaciones.

El presidente del organismo público señaló que *será un valioso instrumento para mejorar la competitividad de nuestros puertos, y lograr una mayor transparencia de su gestión.*

El Observatorio Permanente es un órgano colegiado de carácter consultivo que tiene como tarea el análisis de las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios portuarios. Los representantes de los agentes portuarios presentes en el órgano acordarán las variables sobre las que establecer recomendaciones con el objetivo de garantizar la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios.

Con toda la información recibida, Puertos de Estado elaborará un informe anual de competitividad en lo concerniente a los servicios portuarios. También, redactará informes y llevará a cabo estudios que permitan comparar a los prestadores de servicios tanto dentro del sistema portuario español como con otros puertos internacionales.

Entre los agentes del sector que han reclamado este observatorio se encuentra la asociación de los navieros españoles (Anave) cuyo presidente, Adolfo Utor, ha subrayado su importancia para *poder comparar los costes de los puertos españoles y poder, entre todos los actores del sector, optimizarlos con el fin de aumentar la productividad en ellos y ganar competitividad respecto de otros enclaves de nuestro entorno.*

Otro colectivo portuario que también había reclamado la constitución de este tipo de organismo son los sindicatos de la estiba. Pero las coincidencias con los navieros terminan aquí, ya que los representantes de los trabajadores portuarios piensan que los informes que emita este organismo demostrarán finalmente que no es cierta la imagen de “costoso” que tiene este colectivo portuario para las operaciones navieras en las dársenas del sistema portuario. Además, para Antolín Goya, coordinador del sindicato Coordinadora, *se trata de una herramienta muy útil para el sector de la estiba espa-*

El observatorio es una herramienta muy demandada por los agentes portuarios

ñol, pues le permitirá obtener información muy valiosa que hará que nuestros servicios sean de mayor calidad y más competitivos que los de nuestros competidores, y esto nos ayudará a captar tráficos.

Por tanto, a partir de ahora habrá información que mostrara de forma transparente no sólo de la competitividad de los trabajadores portuarios, sino también de los prácticos, los remolcadores, de la ocupación del suelo, de las tasas portuarias, etc. Así, este órgano consultivo, presidido por el presidente de Puertos del Estado, José Pérez Llorca, y constituido por 34 vocales es una herramienta que bien utilizada impulsará la competitividad de los puertos, que en estos momentos—según el sindicato de estiba— están detrás de Alemania y empatados con Holanda y, en definitiva, la captación de nuevos tráficos.

COMPOSICIÓN

El observatorio está compuesto por tres representantes de Puertos del Estado, diez representantes de las Autoridades Portuarias; un representante de prácticos, amarradores, remolcadores, agentes MARPOL y estibadores, en representación de los prestadores de servicios; un representante de Coordinadora, CC.OO., UTG en representación de los trabajadores portuarios; y trece representantes de las principales agrupaciones, asociaciones y federaciones de usuarios portuarios. ■

J.M.S.



Lo concede el Círculo de Artesanos de Sanlúcar de Barrameda

EL ISM RECIBE EL Premio Primera Circunnavegación

El Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda y el Círculo de Artesanos de la ciudad conmemoraron el pasado 6 de septiembre la llegada de Juan Sebastián Elcano a la localidad, tras culminar la primera vuelta al mundo por mar. Entre los actos organizados destacó la entrega de los Premios Primera Circunnavegación Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano al Instituto Social de la Marina y a la Armada española, en representación de los hombres de la mar. El director del ISM, Luis Casqueiro, y el Almirante de la Flota, Santiago Bolívar, recogieron el galardón.



La alcaldesa de Sanlúcar mantuvo un encuentro con los galardonados y los miembros de la asociación.

El pasado 6 de septiembre, la localidad gaditana de Sanlúcar de Barrameda se vistió de fiesta para conmemorar la llegada de Juan Sebastián Elcano a la ciudad tras culminar la primera vuelta al mundo por mar en 1522. Con motivo de la ocasión, la asociación cultural Círculo de Artesanos, en colaboración con el Ayuntamiento de la localidad, entregó los premios Primera Circunnavegación Fernando Magallanes y Juan Sebastián Elcano, con los que se pretende recordar esta gesta marítima.

Según explicó el presidente de la asociación, Enrique Román, en esta edición se ha querido reconocer el esfuerzo de “tantos y tantos españoles enrolados en los barcos a lo largo de los siglos”. El Instituto Social de la Marina y la Armada española recibieron los premios en representación de todos los hombres de la mar. Luis Casqueiro, director del ISM, recogió el galardón por parte del Instituto Social de la Marina mientras que el Almirante de la Flota, Santiago Bolívar, lo hizo por parte de la Armada española.

Casqueiro declaró sentirse honrado y halagado por este galardón que recogía en nombre de “todos los hombres y mujeres de la mar que, como antaño hicieron Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano con su trabajo y esfuerzo, han dado muchas veces la vuelta al mundo,”. Además, se congratuló de recibirlo junto a la Armada española “con quien el ISM mantiene varios convenios de colaboración”, dijo.

El premio -un especiero realizado artesanalmente en madera de ébano y cedro con especias del Nuevo Mundo- se entregó en el año 2010 a las ciudades natales de los navegantes: Sabrosa (Portugal) y Getaria (Euskadi) y a la localidad de Sanlúcar de Barrameda, de donde partió y a la que llegó la expedición tras dar la vuelta al mundo. En la edición de 2011, los condecorados fueron los pueblos de Chile y Filipinas.

JORNADA FESTIVA

La jornada estuvo repleta de actos, la alcaldesa de la ciudad, Irene García Macías, recibió por la mañana a los galardonados en el Palacio Ducal de Medina Sidonia y mantuvo con ellos una reunión de trabajo.

Por la tarde, cerca de 200 figurantes recordaron la llegada de Elcano a la ciudad, ataviados con ropas similares a la que se vestía en la época. Como sucedió en 1522, los “marineros” llegaron a la Parroquia de la O donde se realizó la ofrenda de velas que los expedicionarios prometieron a la Virgen tras sufrir una penosa tormenta en el mar y se leyó la carta que Elcano dirigió entonces al Emperador, Carlos I de España.



Luis Casqueiro recibiendo el premio.



Acto de entrega de los Premios Primera Circunnavegación.

“El ISM estará presente en los actos conmemorativos del V Centenario de la primera vuelta al mundo por mar”, dijo Luis Casqueiro

El acto de entrega de los premios se celebró, ya por la noche, en el Castillo de Santiago.

Los sanluqueños celebran así todos los años la gran gesta marítima. El 10 de agosto de 1519 una escuadra de cinco naves, capitaneada por Fernando Magallanes, descendió desde Sevilla por el Guadalquivir a Sanlúcar de Barrameda. Diez días más tarde, la expedición se echó al mar para buscar el camino que, recorriendo siempre mares castellanos, llegara a las islas de las Especies.

La expedición estuvo plagada de contratiempos. Tras la muerte de Magallanes en Filipinas, en 1521, Gonzalo Gómez de Espinosa fue elegido jefe de la expedición y Juan Sebastián Elcano se erigió como capitán de la nave Victoria. Al llegar a las Islas Molucas se emprendió regreso a España.

La Trinidad, con problemas para navegar, se quedó en el puerto de Tildore para ser reparada. Es entonces cuando Juan Sebastián Elcano se puso al mando de la expedición de regreso. Tenía dos opciones: volver a España por el Pacífico, sin conocer el camino de vuelta, o navegar por las rutas conocidas bordeando África.

Tras atravesar el Océano Índico y rodear el continente africano llegó a Sanlúcar de Barrameda, el 6 de septiembre de 1522, con 17 tripulantes. Se ponía así fin a tres años de dura travesía y a una de las hazañas más grandes de la época.

El director del ISM, Luis Casqueiro, aprovechó la ocasión para anunciar que el ISM estará presente como entidad en los actos conmemorativos del V Centenario. ■

TEXTO: ANA DÍAZ

FOTOS: CÍRCULO DE ARTESANOS

TOMÁS BURGOS VISITA EL Centro Radio Médico del ISM



Durante la visita se conectó con el Juan de la Cosa por videoconferencia.

El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Tomás Burgos, visitó el pasado 18 de septiembre las instalaciones del Centro Radio Médico (CRM) en la sede de los servicios centrales del Instituto Social de la Marina en Madrid. Le acompañaron en la visita el director general del ISM, Luis Casqueiro, los subdirectores de Acción Social Marítima y Seguridad Social, José M^a Pérez Toribio y Elena Martínez Carqués, respectivamente, y el jefe del Área de Programas Sanitarios, Ángel Laporta.

Tras participar en calidad de presidente en la reunión del Consejo General del Instituto Social de la Marina, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Tomás Burgos, visitó las instalaciones del Centro Radio Médico Español en la sede de los servicios centrales del ISM en Madrid.

José María Pérez Toribio, subdirector general de Acción Social Marítima y Ángel Laporta, jefe del Área de Programas Sanitarios, le explicaron con detalle el funcionamiento del

Centro, así como el conjunto de acciones asistenciales que realiza el ISM para atender a nuestra flota.

El Secretario de Estado se mostró interesado en varios temas. Entre ellos, el establecimiento de comunicaciones con los barcos; la atención a los pacientes; el papel de los buques-hospital "Juan de la Cosa" y "Esperanza del Mar"; los centros asistenciales en el extranjero; las condiciones laborales de sus empleados y la formación que necesitan los facultativos para

atender estas “particulares” urgencias médicas.

Especialmente interesante fue el contacto que se hizo con Francisco Javier de Andrés Heredia, capitán del buque-hospital “Juan de la Cosa” y el equipo médico del barco, a través de videoconferencia. Esta es una forma de comunicación muy útil para diagnosticar lesiones o enfermedades en alta mar, ya que permite a los facultativos ver y determinar, con mejor juicio, las patologías y sus tratamientos.

MEDALLA DE ORO

El Centro Radio Médico Español inició su andadura el 1 de mayo de 1979, dependiendo de la estructura administrativa y médica del Gabinete Asistencial a Bordo y en el Extranjero del ISM, que dirigía el ya fallecido doctor Juan Bartolomé.

La primera consulta se realizó el 3 de mayo. Se trataba de una llamada procedente del pesquero “Capitán Jorge III” que faenaba en aguas de Angola. Dos de sus tripulantes padecían trastornos intestinales que se solucionaron en poco tiempo.

Días más tarde, se presentó la verdadera prueba de fuego. Un tripulante del buque “Lekeitio”, que transportaba cereales desde Estados Unidos a Europa, resultó herido de gravedad en la sala de máquinas. El CRM coordinó con el centro de Salvamento y Rescate de Halifax (Canadá) la evacuación del herido en helicóptero al Hospital General de San Juan de Terranova, a 600 millas de distancia.

Desde entonces se han atendido más de 110.000 consultas. Esta encomiable labor al servicio de la gente del mar fue reconocida en el año 2006 cuando el entonces ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, concedió al CRM la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo.

En la actualidad, ningún pescador desconoce la labor del Centro, que es casi como tener un médico de urgencia a bordo las 24 horas de todos los días del año.

Son pocos los medios que se necesitan para prestar este servicio. Tan sólo un teléfono al que llegan las llamadas de los barcos; un ordenador para consultar la base de historias clínicas; un televisor y un aparato de videoconferencias para mantener contacto visual con los barcos; un mapamundi para localizar a los pesqueros; un panel con láminas de situación



Tomás Birgos recibe explicaciones sobre el funcionamiento del CRM.

El Secretario de Estado de Seguridad Social se interesó por el funcionamiento del Centro Radio Médico y las condiciones laborales de sus empleados

de síntomas, divididas en cuadrantes, idénticas a las que aparecen en la Guía Sanitaria a Bordo y un libro de registro de llamadas.

Cuando un pescador se siente enfermo llama al facultativo de turno quien, en función de los síntomas que le refiera, hará un diagnóstico, pondrá un tratamiento y seguirá la evolución del paciente hasta su total recuperación recomendando, en los casos necesarios, su evacuación e ingreso en un hospital en tierra. Para facilitar las labores de repatriación, el CRM está conectado permanentemente con el Centro Nacional de Salvamento Marítimo.

Los reconocimientos médicos de embarque marítimo, base de las historias clínicas con las que cuenta el CRM, la Guía Sanitaria a Bordo, los botiquines de medicamentos que llevan los barcos y la formación sanitaria de los tripulantes son esenciales para dar y recibir esta asistencia médica a distancia. ■

TEXTO: ANA DÍAZ

FOTOS: JESÚS NAVARRO

Aprobada la prórroga del Programa PREPARA

PROTECCIÓN PARA DESEMPLEADOS que han agotado el subsidio

El Consejo de Ministros ha aprobado la prórroga del Programa PREPARA hasta el 15 de febrero de 2013. Dicha prórroga, con efectos desde el pasado día 16 de agosto, presenta una serie de mejoras con el objetivo de reforzar la protección de aquellas personas que más lo necesitan y mejorar la formación de los desempleados.



Fátima Báñez explica la prórroga del Programa PREPARA, junto a la vicepresidenta del Gobierno, Soraya Sáenz de Santamaría y la ministra de Fomento, Ana Pastor.

PLAN PREPARA PARA EL EMPLEO

Más ayuda

Se incrementa en más de 300€ la ayuda a beneficiarios que acrediten tener al menos tres personas a su cargo (85% IPREM, 452€ al mes).

Se prioriza hacia los más vulnerables

Los beneficiarios deberán **acreditar cargas familiares o ser parados de larga duración** (12 meses durante los últimos 18 meses)

Se mejora la consideración de la renta familiar

Se tendrá en cuenta la renta del núcleo familiar que convive con el solicitante **incluyendo a los padres** (renta individual menor del 75% del SMI)

Es la segunda vez que el actual Gobierno proroga este Programa, configurado con una ayuda de 400 euros (399 euros), durante un máximo de 6 meses, vinculado a un itinerario específico con el fin de incrementar la posibilidad de obtener un puesto de trabajo e insertar a parados que agotan otras prestaciones y subsidios sin contar con otras fuentes suficientes de ingresos. Este Programa tiene un doble objetivo: por un lado paliar una situación real de necesidad y, por otro, recuperar el empleo del colectivo incluido en el mismo. El Gobierno ha decidido mantenerlo porque comparte estas finalidades y persiste la situación coyuntural que lo originó.

EVALUACIÓN

Hasta ahora no se había evaluado el Programa, centrado en aquellos beneficiarios que han concluido la prestación, tal y como era preceptivo. Pero en ésta ocasión se ha analizado su puesta en marcha y los resultados obtenidos son muy significativos en diversos aspectos. Por ejemplo, dos terceras partes de los beneficiarios que han concluido la ayuda (307.029) no consiguieron incorporarse al mercado laboral. Sólo el 18 por ciento obtuvo una colocación mayor a

dos meses y, menos del 1 por ciento de los beneficiarios obtuvo un contrato indefinido. Por otra parte sólo el 7,23 por ciento de los beneficiarios atendió a actividades formativas a pesar del escaso nivel educativo que tienen; sólo un 1,93 por ciento realizó acciones de impulso para el emprendimiento y se realizó una media de 3,22 acciones por beneficiario.

MEJORAS Y MODIFICACIONES

El limitado éxito del plan de inserción en el mercado laboral y la falta de vinculación en algunos supuestos de los beneficiarios del programa con las situaciones de mayor necesidad, exigen la introducción de mejoras en su diseño, de manera que aumente su eficacia como mecanismo de inserción en el mercado de trabajo, y que se proteja a aquellos ciudadanos que se enfrentan a mayores necesidades. Además debe reforzarse, en coordinación con las Comunidades Autónomas, la supervisión del Programa como medio para incrementar su eficiencia, y para extender una cultura de evaluación continua de las políticas de empleo, en la línea del acuerdo logrado con los agentes sociales. Las principales modificaciones respecto al sistema vigente, que sólo afectarán a los beneficiarios de la nueva prórroga son los siguientes: Se incrementa

La ayuda se elevará de 400 euros a 450 euros para parados con cargas familiares.

la ayuda del 75 por ciento al 85 por ciento del IPREM, para aquellos beneficiarios que acrediten tres o más personas a su cargo. (El IPREM es un índice empleado en España como referencia, entre otras materias, para el subsidio de desempleo. En la actualidad su importe mensual asciende a 532 euros. Por este motivo al subir del 75 por ciento al 85 por ciento la ayuda para este colectivo, la ayuda económica pasa de 400 euros a 450 euros). Se centra el colectivo de beneficiarios en los parados de larga duración (más de 12 meses de los últimos 18 en desempleo) o parados con cargas familiares, manteniéndose el resto de requisitos de acceso contemplados en programas anteriores. Se exige que el solicitante acredite haber buscado activamente trabajo o haber realizado actuaciones que le permitan el acceso a un puesto de trabajo, durante el mes que transcurre desde la pérdida de otras prestaciones hasta la solicitud, con el fin de reforzar el seguimiento del compromiso de

La evaluación del Programa revela que dos terceras partes de los beneficiarios no encontraron empleo.

actividad. Esta obligación se mantiene durante todo el programa y determinará la permanencia del beneficiario en el mismo. El Reglamento del nuevo Programa establece las pautas que deben llevar a cabo los beneficiarios para acreditar la búsqueda activa de empleo, otra de las exigencias incluidas en la prórroga del plan. Así, el solicitante deberá emprender este tipo de iniciativas durante un mínimo de 30 días, acreditar que lo ha hecho ante el servicio público de empleo en un plazo de dos meses, y demostrar que al menos ha realizado tres acciones. Así, se considera una acción cada una de las actuaciones siguientes: demostrar que el demandante ha trabajado por cuenta propia o ajena; haber enviado o presentado el curriculum al menos en tres empresas distintas y haber mantenido, al menos, una entrevista de trabajo. También se consideran acciones haberse inscrito en al menos una agencia de colocación autorizada o



La ministra del departamento de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, durante su comparecencia ante los medios, tras la reunión del Consejo de Ministros.

PLAN PREPARA PARA EL EMPLEO

Más eficacia

Se refuerza el **seguimiento del compromiso de actividad** para la inserción laboral

Más eficiencia

Se realizará un **seguimiento de la efectividad del PROGRAMA**, en colaboración con las CC.AA., que será tenido en cuenta a la hora de realizar asignaciones presupuestarias para políticas activas, en el marco de la Conferencia Sectorial. **Se premiará la eficiencia**

Mejoras en la gestión

Se introducen **mejoras en la gestión administrativa** del programa

que se haya registrado como demandante de trabajo en portales de empleo privados o de los servicios públicos de empleo o cualquier otra actuación en acciones formativas. El Reglamento también establece que si la acreditación de que se ha buscado empleo se presenta fuera del plazo de dos meses se denegará la ayuda de 400 euros. Para la determinación de la condición de beneficiario, se mantiene la vinculación del requisito de reducidas rentas del solicitante a las de la unidad familiar, incluyendo ahora las rentas de los padres en caso de convivencia. En cumplimiento con las recomendaciones del Tribunal de Cuentas, será incompatible la ayuda contemplada en el Programa y algunas rentas asistenciales. En el seno de la Conferencia Sectorial de Empleo y Asuntos Laborales, en la que participan los consejeros en esta materia de todas las Comunidades Autónomas, se propondrá que el grado de eficacia y eficiencia en la ejecución del programa se introduzca como una de las variables de reparto de los fondos destinados a políticas activas (fundamentalmente formación profesional) para las Comunidades Autónomas.

Las modificaciones sólo afectarán a los beneficiarios de la nueva prórroga y no a quien esté cobrando actualmente la ayuda

Se exige que el solicitante acredite haber buscado activamente trabajo o haber realizado actuaciones para incrementar su empleabilidad durante el mes que transcurre desde la pérdida de otras prestaciones, hasta la solicitud, con el objetivo de reforzar el seguimiento del compromiso de actividad. Esta obligación se mantiene durante todo el programa y determinará la permanencia del beneficiario en el mismo.

AGENTES SOCIALES

Antes de la prórroga aprobada en el Consejo de Ministros, la Secretaria de Estado de Empleo, Engracia Hidalgo, se reunió con representantes de las organizaciones sindicales, UGT y CC.OO. y empresariales CEOE y Cepyme, quienes analizaron las principales conclusiones de la evaluación de los resultados del Programa PREPARA, los primeros que se realizan desde su creación en el año 2011. En la reunión, los interlocutores sociales acordaron colaborar con el gobierno para llevar a cabo una evaluación permanente para impulsar el cumplimiento de los objetivos y tomar a tiempo todas las medidas necesarias para mejorar su eficacia. ■

ESTUDIAR Y TRABAJAR A LA VEZ

Combinar el aprendizaje teórico con las prácticas remuneradas en las empresas, constituye una de las medidas más eficaces para facilitar el ingreso de los jóvenes al mercado laboral. Esta forma de concebir la lucha contra el paro es la denominada “modelo alemán” y, también, formación dual



Fátima Báñez durante su intervención en la sesión de control del Senado.

La ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez ha anunciado que el Gobierno tiene previsto aprobar una norma que desarrolla el contrato para la formación y el aprendizaje en el que se establecen las bases para la implantación progresiva de la formación profesional dual. Este primer paso será decisivo para combatir el desempleo juvenil y, a la vez, establece por primera vez en España las bases para llevar a cabo esta nueva manera de concebir la formación profesional. En el país germano la formación dual funciona a través de acuerdos con las grandes empresas. Los planes combinan clases teóricas (un 35 por ciento de las horas) y prácticas profesionales (el 65 por ciento del tiempo). Estos estudios duran dos años.

“Acercar definitivamente la formación profesional a las cualificaciones demandadas por las empresas provocará un aumento de la contratación”.
(Fátima Báñez)

La ministra Báñez, durante su intervención en la XXII Conferencia Iberoamericana de Ministros de Educación, celebrada a primeros de mes en Salamanca, se mostró convencida de que la implantación de un modelo más cercano al alemán, “no solo incrementará la formación y la cualificación de los jóvenes, sino que, además, les permitirá incorporarse al mercado de trabajo, permitiendo trabajar y estudiar a la vez. Esta manera de concebir el futuro de los jóvenes, acercará definitivamente la formación profesional a las cualificaciones demandadas por las empresas y, “provocará un aumento de la contratación”, subrayó la ministra. La titular de Empleo y Seguridad Social señaló que los datos recogidos hasta el momento son muy significativos: hasta el mes de agosto se han realizado 26.000 contratos en prácticas y 38.000 de formación, lo que pone de

manifiesto que la formación dual acercará definitivamente la formación profesional a las cualificaciones demandadas por las empresas y ello, subrayó, “provocará un aumento en la contratación”. La formación dual se podrá efectuar dentro del sistema educativo o dentro del subsistema de la formación profesional para el empleo y se podrá realizar exclusivamente en la empresa cuando ésta disponga de instalaciones adecuadas y personal con formación técnica y didáctica adecuada para acreditar la competencia o cualificación profesional que canalizarán para que la formación sea dual a través del contrato para la formación y aprendizaje. Otro de los aspectos que preocupan al Gobierno – dijo Fátima Báñez, es la formación permanente de los trabajadores. Esta preocupación ha motivado –indicó la ministra, que en la última reforma laboral se haga especialmente hincapié en las capacitación y formación permanente de los trabajadores que “garantice su empleabilidad y el mantenimiento del empleo. Por otra parte el Ministerio de Empleo y Seguridad Social está impulsando una reforma para mejorar la calidad de los cursos de formación profesional y adaptarlos al nuevo contrato de formación que el Gobierno está impulsando. Según Fátima Báñez, el Ejecutivo tiene el firme propósito de concluir la elaboración de todos los certificados y completar el Repertorio Nacional de Certificados de Profesionalidad, que contará con 585 certificados y dará respuesta a todos los sectores productivos.

EMPRENDEDORES

Si la formación profesional y las prácticas en las empresas son la antesala a la obtención de un puesto de trabajo, también adquiere un protagonismo y un gran reto lanzarse por cuenta propia al mercado laboral. El Gobierno, consciente de la eficacia de la “cultura emprendedora”, destinará 12 millones de euros para apoyar todas estas acciones encaminadas a la creación de empleo. Ahora se tendrán en cuenta todos los proyectos que se hayan realizado a lo largo de este año 2012 y las cuantías máximas por proyecto serán de 50.000 a

150.000 euros, dependiendo de la actividad. Los programas y actividades que pueden ser objeto de financiación son, entre otras, los siguientes: apoyo y asesoramiento a emprendedores, autónomos y promotores de la economía social; programas de fomento de la cultura emprendedora, el autoempleo y la economía social y la responsabilidad social de las empresas, programas de difusión y promoción y trabajos de investigación.

En los 6 primeros meses del año se han realizado 26.000 contratos en prácticas y 38.000 de formación y aprendizaje

JÓVENES

Desde una comparecencia en el Senado, Fátima Báñez, anunció que desde la entrada en vigor de la reforma laboral se han firmado 51.367 contratos de emprendedores, de los que casi la mitad, concretamente 24.696 se han hecho con menores de 30 años. Esta cifra supone ya el 37 por ciento, uno de cada tres, de los contratos indefinidos realizados a jóvenes. Durante su intervención, en la sesión de control en la Cámara Alta, la responsable de Empleo y Seguridad Social dijo que instituciones, como la Comisión Europea, han valorado positivamente las reformas del Gobierno en materia de estímulo a la creación de empleo, especialmente entre los jóvenes. De esta manera, anunció que se ha incrementado en 10 puntos el número de contratos de formación suscritos con personas sin estudios o con estudios primarios. De esta manera ha pasado de representar un 24 por ciento del total de contratos de formación entre marzo y junio de 2012, frente a un 13,5 por ciento en el mismo periodo del año anterior. ■

AFILIADOS EN LOS RÉGIMENES POR CUENTA PROPIA DE LA SEGURIDAD SOCIAL, SEGUN RÉGIMEN, POR COLECTIVO

30/06/2012

| | TOTAL | RETA | MAR |
|---------------------------------|------------------|------------------|---------------|
| TOTAL | 3.093.837 | 3.080.589 | 13.248 |
| AUTONOMOS PROPIAMENTE DICHO (*) | 1.945.371 | 1.934.051 | 11.320 |
| FAMILIAR COLABORADOR | 193.556 | 192.870 | 686 |
| SOCIO DE SOCIEDAD | 674.225 | 673.185 | 1.040 |
| MIEMBRO ÓRGANO ADMON SOCIEDAD | 228.816 | 228.764 | 52 |
| FAMILIAR DE SOCIO | 25.251 | 25.101 | 150 |
| RELIGIOSO | 13.899 | 13.899 | 0 |
| COLEGIO PROFESIONAL | 12.719 | 12.719 | 0 |

(*) Incluye los 6.263 Autónomos económicamente dependientes

Conferencia Iberoamericana de Empleo y Seguridad Social

EMPLEO Y EMPRENDEDORES

El Príncipe de Asturias durante su intervención en el acto de apertura de la VIII Conferencia Iberoamericana de ministros de Empleo y Seguridad Social.



“La forzosa inactividad laboral de tantos jóvenes supone un doloroso e inaceptable obstáculo para el desarrollo integral de cada uno de ellos como personas, así como una pérdida de capacidad y recursos que los países no pueden permitirse”, manifestó el Príncipe de Asturias en el acto de apertura de la VIII Conferencia Iberoamericana de Ministros de Empleo y Seguridad Social, celebrada en el Palacio del Senado en Madrid. El príncipe estuvo acompañado por la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, el vicepresidente del Senado, Juan José Lucas y el Secretario General Iberoamericano, Enrique V. Iglesias.

“Es necesario despertar en los jóvenes su capacidad de iniciativa e inculcarles el deseo de innovar. Hay que fomentar su espíritu creador y potenciar su imaginación como fuente de creatividad”. (Felipe de Borbón, Príncipe de Asturias).

El Príncipe Felipe sostuvo que es necesario despertar en los jóvenes su capacidad de iniciativa, inculcarles el deseo de innovar, fomentar su espíritu creador y potenciar su imaginación como fuente de creatividad. Tras estas consideraciones, argumentó que es necesario que estas cualidades inspiren a los jóvenes porque junto a una formación adecuada conforman las auténticas materias primas de la sociedad del conocimiento en la que nos desenvolvemos desde hace ya unos cuantos años. “Pero precisamos –subrayó también que todos tomemos plena conciencia de esta nueva realidad, que seamos consecuentes con esa nueva y necesaria actitud colectiva, y que las instituciones presten a los jóvenes al apoyo educativo, moral y financiero necesario para verse reforzados en sus capacidades e impulsados en sus expectativas. Tras poner de relieve que “los jóvenes emprendedores, con su energía y creatividad, son y serán el futuro fundamentales para el crecimiento y la dinamización de la actividad económica general, para la regeneración del

tejido empresarial y para la creación de empleo –recalcó- Démosles sin fisuras el apoyo que necesitan”.

CONSTITUCIÓN DE CÁDIZ

Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social recordó que este encuentro de responsables iberoamericanos en materia de empleo y seguridad social se enmarca en la XXII Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno que se celebrará en Cádiz los próximos 16 y 17 de noviembre. Según la ministra ese será un encuentro multilateral que este año conmemora el bicentenario de nuestra primera constitución: la Constitución de Cádiz de 1812, un texto legal que se sitúa como referente común para nuestras naciones iberoamericanas y nuestro compromiso con los valores universales de la libertad, la democracia y los derechos humanos. En este contexto la ministra recordó que 86 representantes americanos asistieron a las sesiones de las Cortes de Cádiz y fueron muchos más los que votaron en unas elecciones pioneras en América.

COORDINAR POLÍTICAS

Los titulares de los departamentos de Empleo y Seguridad Social comparten la res-

“En tiempos convulsos, Iberoamérica es una oportunidad para garantizar el bienestar de los ciudadanos y crear empleos dignos y estables”. (Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social).

ponsabilidad y el apasionante reto de liderar y coordinar políticas que permitan a los ciudadanos disfrutar de oportunidades de encontrar empleos estables y dignos. “Es necesario –destacó Fátima Báñez- que nuestros ordenamientos jurídicos y nuestras políticas prioricen el empleo estable de todos los ciudadanos, fomenten la empleabilidad de los trabajadores a través de la formación y apoyen las iniciativas de los emprendedores que permitan crearlo. En segundo término, tenemos que velar por una gestión eficiente de nuestros recursos y mantener las condiciones que permitan que la población ocupada, con sus cotizaciones, garanticen la sostenibilidad de los sistemas de protección social garantizando de esta manera la cohesión social de nuestros países. En este punto, la ministra sostuvo que “tengo que destacar la importancia del Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social, como instrumento que se está revelando fundamental para favorecer la movilidad y la seguridad de los ciudadanos de los países que forman parte del mismo. Y es que, en este mundo, cada vez más globalizado, nuestra comunidad iberoamericana se está erigiendo como un espacio de seguridad para nuestros ciudadanos, con independencia del país donde hayan realizado su actividad



Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social, acompañada por los Secretarios de Estado de Empleo y Seguridad Social, Engracia Hidalgo y Tomás Burgos, respectivamente.

laboral. Por último, dijo que nuestras políticas tienen que fortalecer el marco institucional para garantizar que los derechos de los ciudadanos tienen una respuesta efectiva y real de los poderes públicos. Tras manifestar que las instituciones tienen que velar por el respeto efectivo de derechos de los trabajadores y garantizar que todos los ciudadanos contribuyen de manera equitativa al sostenimiento del sistema, mantuvo que ese es un objetivo para el que es necesario articular mecanismos eficientes de lucha contra el fraude y el empleo irregular por lo que es necesario establecer unas políticas de inspección que garanticen el respeto a la legalidad y la estabilidad del sistema.

RETOS

Fátima Báñez –añadió- que todos ellos son retos que hoy adquieren tintes específicos sobre los que nuestra comunidad iberoamericana, tiene cauces estables para trabajar conjuntamente en la búsqueda de respuestas eficaces que redunden en el bienestar de nuestros compatriotas. Porque Iberoamérica es una inmensa oportunidad para enfrentarse a un mundo cada vez más globalizado en el que las fronteras aparecen difuminadas pero, a la vez, los valores y culturas compartidas resultan enormemente reforzados. En los tiempos tan convulsos que vivimos, el encuentro de ministros proporciona una oportunidad inigualable para coordinar políticas que permitan crear empleo y de esta manera garantizar el bienestar de los ciudadanos a ambos lados del At-

***“La reforma laboral sentará las bases para un crecimiento equilibrado a medio plazo, que permita a los ciudadanos no sólo acceder a un empleo, sino a un empleo de mayor calidad”.
(Engracia Hidalgo, Secretaria de Estado de Empleo).***

lántico. Por último manifestó que si profundos han sido los cambios que durante los últimos años han incidido de forma sustancial en el empleo, más profundas, en consecuencia, deben ser las reflexiones y reformas que llevemos a cabo los gobiernos para fomentar la creación de empleo como garantía de desarrollo económico y humano de nuestras naciones.

ACCIÓN SOLIDARIA

Por su parte el Secretario General Iberoamericano, Enrique V. Iglesias, realizó un análisis del impacto del desempleo en los distintos modelos económicos. “Es necesario crecer pero con mayor capacidad de crear empleo y mayor capacidad de protección. Estamos viviendo un tiempo complejo, aunque el problema que padecemos es coyuntural. No estamos ante una crisis mundial. La crisis está concentrada en el Atlántico Norte, en Estados Unidos y en la Unión Europea, aunque es necesaria una acción solidaria que nos permita salir juntos. La crisis no es un tema solamente económico, es un tema social, político y técnico. Restarle a la capacidad de producción, con millones de personas desempleadas, disminuye claramente la capacidad de crecimiento. De esta manera es muy necesario llevar a cabo acciones solidarias para hallar una salida conjunta”.

CONCLUSIONES

El eje temático de la VIII Conferencia Iberoamericana de ministros de Empleo y Seguridad Social, es “Empleo juvenil. Estrategia por el emprendimiento y el empleo”. Entre las conclusiones elaboradas, cabe destacar las siguientes:

Promover la coherencia entre las políticas económicas, socio-laborales y de formación. Fortalecer medidas para mejorar la calidad de la educación y la formación profesional. Impulsar de forma progresiva políticas que faciliten la implantación de la formación dual, es decir, aquella que combina las prácticas con la formación (trabajar y estudiar a la vez). Impulsar planes, políticas y programas tendentes a la prevención del abandono escolar temprano. Promover la formación continua de los trabajadores. Fortalecer los servicios públicos de empleo, incentivando la participación de empresarios, trabajadores y entidades públicas y privadas. Profundizar en los estudios de indicadores cuantitativos y cualitativos del merca-



La ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, y la alcaldesa de Madrid, Ana Botella, visitan el vivero de empresas más grande situado en Carabanchel (Madrid).



do de trabajo en el marco de una economía global que permitan a cada país realizar sus propias evaluaciones de las medidas con el fin de comprobar la eficacia de las mismas. Impulsar políticas dirigidas a crear un entorno favorable al desarrollo de la actividad empresarial, sobre todo entre los jóvenes, y a la inversión de un marco legal estable, promoviendo tanto micro-empresas como pequeñas y medianas empresas. Promover el intercambio de información entre los respectivos servicios públicos de empleo. Trabajar en la coordinación entre las políticas de empleo, educación y formación laboral. Mejorar la relación entre políticas activas (formación) y pasivas (protección) del mercado de trabajo. Apostar firmemente por el diálogo social, herramienta útil para generar riqueza y empleos de calidad dentro del entendimiento mutuo entre trabajadores, empresarios y autoridades. Impulsar en el mercado laboral acciones dirigidas a garantizar el derecho a la igualdad entre mujeres y hombres. Proteger y garantizar los derechos socio-laborales de las trabajadoras y trabajadores migrantes en cuanto a las oportunidades de acceso al

“El sistema de Seguridad Social es no sólo un seguro de estabilidad y de garantía de renta, sino una garantía de solidaridad, de cohesión y de confianza”. (Tomás Burgos, Secretario de Estado de Seguridad Social).

empleo y a las prestaciones de la Seguridad Social de acuerdo con las legislaciones nacionales. Combatir la economía sumergida, mejorando los sistemas de inspección, la colaboración entre distintas administraciones, los instrumentos legales de lucha contra el fraude y la adopción de medidas de concienciación social. Desarrollar acuerdos con las realidades nacionales que permitan avanzar en la creación de pisos de protección social. Alentar la ratificación del Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social para todos los países de la Comunidad Iberoamericana y la firma de un Acuerdo de Aplicación en los países que aún no lo han suscrito. Fortalecer los servicios públicos de empleo. Promover y asegurar el pleno respeto de los principios y el ejercicio de los derechos en el trabajo contenidos en los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Redoblar los esfuerzos para la inserción progresiva de los sectores informales en los sistemas de protección laboral, de seguridad social y de tributación para que puedan crecer e insertarse laboralmente. ■

La desembocadura del río Guadalete



Una obra de la INGENIERÍA ROMANA

Durante siglos, en la ribera del río Guadalete, en El Puerto de Santa María, Cádiz, los marineros han desembarcado pescado capturado en casi todos los océanos y mares. La pesca y, por extensión, su puerto, han sido un sector económico fundamental en el desarrollo de esta ciudad. Pero el éxito del entonces Portus Gaditanus, uno de los más importantes del Mediterráneo de la época romana, no se debió a su ubicación en un buen enclave; sino que el enclave, la desembocadura del río Guadalete, fue posterior y debida al gaditano Lucio Cornelio Balbo. De este descubrimiento nos hablan Juan José López Amador, técnico del Servicio de Arqueología y Conservación del Ayuntamiento del Puerto de Santa María, y el historiador Enrique Pérez Fernández.

Estatua en memoria de Lucio Cornelio Balbo, el Menor, erigida por el Ayuntamiento de Cádiz en 1855

A finales de los años 70 del siglo pasado, en las aguas del Guadalete se podían ver a más de un centenar de barcos de pesca: unos, desembarcando el pescado en la lonja; otros, pertrechándose para iniciar un nuevo turno de pesca en El Moro; y algunos en su periodo de descanso. Miles de marineros estuvieron embarcados en estos barcos; procedían de casi toda España y muchos decidieron vivir en su ribera.

Hoy, la sobrepesca que durante años se ha practicado, no sólo ha disminuido las capturas, sino que también ha provocado un importante descenso en el número de barcos, dejándolos en el 10% de los que había hace cuarenta años. Y, por tanto, de trabajadores dependientes de esta industria. Lo que no podían sospechar estas personas es que el río donde desarrollaban su actividad, y la importancia que tuvo desde hace más de dos mil años, se debió a una importante obra de ingeniería para aquella época.

Recientes investigaciones sostienen que la actual desembocadura del río Guadalete se abrió hacia el año 19 antes de Cristo. La pericia de la ingeniería romana permitió que la idea de un hombre para desarrollar el comercio en Gadir se llevara a cabo, aunque para ello se transformara todo el seno interior de la Bahía Gaditana.

Sitúese en la desembocadura del río Guadalete en El Puerto de Santa María, Cádiz. Por ejemplo, frente a la plaza de las Galeras, en el muelle del Vaporcito que hace el trayecto del Puerto a Cádiz. El curso del río que ve a derecha e izquierda no lo creó la naturaleza, sino la iniciativa de un hombre: el gaditano Lucio Cornelio Balbo, el Menor, quien hacia el año 19 antes de Cristo mandó abrir en su espacio una ría artificial para establecer las infraestructuras de un puerto, el *Portus Gaditanus*.

El Puerto Gaditano fue el puerto de *Gades* que se fundó entonces al amparo de la política económica marcada por Augusto (27 a.C.-14 d.C.) por la que la aristocracia mercantil gadi-



Barcos abarloados en el río que hace dos mil años mandó abril Balbo, el Menor.

tana se dedicó a la explotación de las fértiles tierras que median entre las desembocaduras del Guadalete y del Guadalquivir. El Marco del Jerez. La *Isla Cartare* de Avieno.

Se convirtió entonces el *Portus Gaditanus* en uno de los puertos más importantes del Mediterráneo, exportador a gran escala, básicamente, de salazón de pescado, vino y aceite. Su principal destino, *Ostia*, el puerto de Roma. El territorio se vertebró a través de la *Vía Augusta*, una calzada creada al tiempo que el nuevo puerto, que en su primer tramo enlazaba *Gades*, el *Portus Gaditanus* y, junto a un estero de las marismas del Guadalquivir, *Hasta Regia*. En suelo portuense, en el Coto de la Isleta y junto a la laguna Salada -en el llamado de muy antiguo Camino de los Romanos-, se reconocen los vestigios de la calzada. Una joya histórica que aún está por desvelar y por poner en valor en dos entornos en los que se aúnan naturaleza e historia.

A PICO Y PALA

La obra que mandó hacer Balbo fue un canal -llamémoslo 'Canal de Balbo'- en la playa,

que entonces alcanzaba las inmediaciones de la calle Valdés, y unirlo a la *madre vieja* del Guadalete, que corría a espaldas del Coto de la Isleta, conectándose así el curso artificial con el cauce del San Pedro, que entonces era el Guadalete que desembocaba a la bahía en una ensenada junto a Puerto Real.

El espacio que ocupó el canal formaba parte



Arriba, fotografía aérea de la Bahía (Google) con el río Guadalete y la isla de Cádiz. Abajo, fotointerpretación de cómo podría haber sido esta zona en época romana, con una sola desembocadura en el actual río San Pedro, el recorrido de la *Vía Augusta* (puntos) y la actual desembocadura del Guadalete, creada por Balbo, el Menor (líneas).



A finales de los años 70, los barcos pesqueros guardaban cola para desembarcar el pescado.



Cepo de ancla romana (plomo) hallado en las inmediaciones de la desembocadura del Guadalete. Museo Municipal del Puerto de Santa María.

del Manto Eólico Litoral que se extiende por la costa portuense. Estas arenas formaron la barra o flecha litoral del Coto de la Isleta-Valdelegana, ya consolidada hace unos 3.800 años. De hecho, frente a la Unión Salinera hace años descubrimos -en compañía de José Antonio Ruiz y Lázaro Lagóstena- vestigios culturales de la Edad del Bronce con esa data, seguramente pertenecientes a un poblado estacional dedicado a la pesca y el marisqueo.

Por su propia naturaleza, las dunas, al avanzar impulsadas por los vientos reinantes, no saltan sobre un espacio no colonizado por las arenas, sino que van colmatando el terreno milímetro a milímetro. Si en su camino encuentran un río, poco a poco lo ciegan. Así hubiera ocurrido con la desembocadura del Guadalete de no haberse tomado medidas con las seculares limpias de su barra y el dragado de su cauce. Y también fijando las dunas con pinares a ambos lados del río.

Obras de mayor calado y dificultad que la que proponemos para la época de Balbo se realizaron en los cursos del Guadalete-San Pedro en la Edad Moderna, especialmente la apertura en 1721 del tramo recto de casi 4 km, llamado calle larga (a uno y otro lado del puente de la variante de Puerto Real) por el que hoy discurre -parece que desde siempre- el Guadalete. Si hace tres siglos pudo realizarse tan colosal obra, hace dos mil años la apertura del Canal de Balbo fue una obra menor para la todopoderosa ingeniería romana. Si nos permiten el uso del habla gaditana, casi un *chapú*.

BALBO, EL FUNDADOR

La tradición tiene por fundador de El Puerto de Santa María a Alfonso X El Sabio. Y es cierto que la ciudad que hoy habitamos es directamente heredera de su poblamiento a partir de 1264, tras la conquista cristiana de la alquería andalusí de Al-Qanatir. Pero también es verdad, y esto habitualmente se ha ignorado, que

tuvo un primer fundador en la persona de Balbo el Menor. De hecho, el mayor símbolo que representa su historia, el que le dio la vida, la desembocadura del Guadalete, fue obra suya. Motivo que le confiere al gaditano ser el personaje más importante de la historia porteña.

Su creador, Lucio Cornelio Balbo, el Menor, nació en Gades, la vieja ciudad semita, hacia el año 75 antes de nuestra era en el seno de una vetusta familia púnica enriquecida con el comercio marítimo. Su tío, Balbo el Mayor, consejero y banquero de Julio César, lo introdujo en las más altas instancias del Estado. Marcado con una personalidad arrolladora, junto a César y Augusto se fajó en mil batallas políticas y militares. El año 44, siendo *quattorvir* de Gades (la magistratura local más importante) desplegó una actividad edilicia en Cádiz que dos años antes había comenzado su tío. Crearon una ciudad nueva, la *Gemela* que refiere Estrabón, en los hoy barrios de El Pópulo y Santa María.

En marzo del año 19 a.C., tras una exitosa campaña de conquistas en el Norte de África, entró triunfante en Roma; al uso de la época, en cuádriga, aclamado por el pueblo y exhibiendo el botín conquistado. Sería entonces, en torno a los años 19-16, cuando fundó el *Portus Gaditanus*, que alcanzó su apogeo en el siglo I y la primera mitad del II. Tras la crisis que azotó al Imperio en el III, ya independizado de Gades, el *Portum* -como lo llama alguna fuente antigua- resucitó entre los siglos IV al VI, convirtiéndose en la principal población de la bahía.

Cuando dedujimos la existencia del Canal de Balbo, con el fin de conocer si nuestra hipótesis podía ser viable desde la ciencia geológica, nos pusimos en contacto con Francisco Javier Gracia y Carlos Alonso, investigadores, respectivamente, del Departamento de Ciencias de la Tierra de la Facultad de Ciencias del Mar y Ambientales de la UCA, y del Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz

El gaditano Lucio Cornelio Balbo, el Menor, mandó abrir hacia el año 19 antes de Cristo una ría artificial para establecer las infraestructuras de un puerto, el Portus Gaditanus

del Patrimonio Histórico. Cuál fue nuestra sorpresa -y también la de ellos- cuando comprobamos que, por distintos caminos, habíamos llegado a la misma conclusión: que la actual desembocadura del Guadalete no es el resultado de una evolución natural, sino una obra antrópica, artificial.

MÁS QUE UNA LEYENDA

Existe un documento -a nuestro juicio- excepcional, una reliquia histórica que durante siglos ha dormido el *sueño de los justos*. Es conocido, por publicado, pero creemos que su contenido -mal interpretado- no se ha enmarcado correctamente ni espacial ni cronológicamente. Pese a su brevedad, por su trascendencia debería ser considerado uno de los tres o cuatro documentos más destacados de la Historia de El Puerto, a la altura del Libro del Repartimiento (1268), la Carta-Puebla (1281), que es el documento fundacional de la población que hoy habitamos, o el decreto de 1729 por el que la ciudad se incorporó a la Corona. El documento es de mediados del siglo XII, y viene a ser, entreverado por la leyenda, otra 'carta fundacional': la del *Portus Gaditanus*.

En él se relata, en nuestra lectura, la obra de apertura del río en las arenas de la flecha litoral del Coto. Su autor es al-Zuhri, un geógrafo almeriense que en fecha indeterminada entre los años 1146-1161 estuvo en Cádiz, donde recogió de la tradición oral una leyenda que plasmó en su *Libro de Geografía*. Aun siendo



Cuenco y platos de terra sigillata itálica (talleres de Arezzo) excavados en el yacimiento de Buenavista. Siglo I d.Cristo. El Puerto de Santa María.

0 15 cm.

un texto breve, no hay lugar en estas páginas para reproducirlo en su integridad, pero sí extraeremos este fragmento:

Pero la mujer del rey Sant Batar [San Pedro] dijo a su marido: "Si abrieras una puerta en la base de este monte [cerro de La Belleza], le entrarían al río, desde el mar, dos brazos; nuestro río sería aún mayor y se meterían en él los peces y atunes del mar". Él le respondió: "No lo haré porque no quiero que nuestro país quede separado". Ella entonces lo abandonó durante unos días hasta que le dio permiso para hacerlo. Ella mandó entonces a técnicos y operarios que abrieran la entrada por donde ahora entran los barcos y los cárabos entre Rota y Cádiz; pero cuando entraron las aguas y se juntaron con el río llamado Guadalete, crecieron hasta casi cubrir el puente (el que al tiempo que la Vía Augusta se levantó, en seco, frente a la popular plaza de la Herrería). Los firmantes del presente artículo acabamos de terminar una monografía sobre el Portus Gaditanus que en breve (tocamos madera) verá la luz. Hoy, de momento, hemos querido compartir con los lectores de la revista MAR el tiempo de cuando Balbo el Menor mandó abrir, hace más de 2000 años, a pico y pala, la desembocadura del río del Olvido. ■

TEXTO E ILUSTRACIONES: JUAN JOSÉ LÓPEZ AMADOR Y ENRIQUE PÉREZ FERNÁNDEZ



Desembocadura del río Guadalete.

Campaña de Greenpeace ante el acoso de las industrias petroleras y pesqueras

El calentamiento global FUNDE EL ÁRTICO

El proceso de deshielo del Ártico se está acelerando. Entre 2007 y 2009 perdió una superficie equivalente al doble de la extensión de España. A finales del pasado mes de julio saltaron las alarmas al producirse un deshielo sin precedentes en Groenlandia, al verse afectada un 97% de su capa de hielo, el mayor área registrada desde los treinta años de observaciones por satélite, según informó la NASA. Ante esta grave situación derivada del calentamiento global, y de consecuencias imprevisibles para la vida del planeta, los gobiernos, las multinacionales del petróleo y las flotas industriales de la pesca se han lanzado al asalto del océano Ártico, "la última frontera intacta del planeta", para expoliar sus hasta ahora inexpugnables riquezas, a salvo de la codicia de los humanos bajo la capa de hielo. Para reivindicar su protección, Greenpeace acaba de lanzar la campaña "#SalvaElArtico", con el objetivo último de que sea declarado Patrimonio de la Humanidad por Naciones Unidas, tal y como hizo con la Antártida hace 21 años.

Nick Cobbing/Greenpeace.

Un millón de metros cuadrados. Esa es la extensión de hielo perenne en el Ártico que ha dejado de serlo en tan solo dos años, durante la época estival en 2007 y 2008. Al mismo tiempo, el manto de hielo en invierno cada vez es más delgado. Groenlandia perdió durante unos días del pasado mes de julio el 97% de su cobertura de hielo, un fenómeno que no se había registrado desde 1889 según los científicos que, por el momento, no son capaces de determinar si se ha debido a un acontecimiento natural o inducido por el cambio climático. “Es una señal importante cuyo significado lo conoceremos en los próxi-



Bernd Roemmelt/Greenpeace.

Un iceberg de 36 metros de alto proveniente de las aguas de Kane Basin, al norte de Groenlandia. Nick Cobbing/Greenpeace.



mos años”, señaló un científico de la NASA. La noticia aconteció unos días después de que se supiera que un enorme iceberg, del doble de tamaño que la isla de Manhattan, se desprendiera del glaciar de Petermann de Groenlandia. A pesar de estas alarmantes señales, las naciones colindantes y el mundo en general parecen más preocupados en explotar económicamente esta situación que en tratar de analizarla, de preservar este paraíso. El Ártico alberga uno de los hábitat más ricos y vulnerables del planeta, rebotante de vida a pesar de su paisaje inhóspito. Y, *lo que allí suceda*, como señala la organización ecologista Greenpeace en su informe “El Ártico, la última frontera”, *determinará irremediabilmente el futuro del planeta.*

ENORMES CAMBIOS


Y es que son muchísimos los acontecimientos que ya se están desencadenando con la rotura del delicado equilibrio de este paraíso de la naturaleza. Aparte de los efectos directos para el resto del planeta, como podría ser la alteración de las corrientes marinas debido al cambio de temperatura del agua, algo que podría tener catastróficas consecuencias para el clima europeo, por ejemplo, el deshielo afectará de entrada a un organismo vital como es el fitoplancton, base de la cadena alimentaria. Se genera en el límite entre el hielo marino y el agua de mar y, al morir, va al fondo donde proporciona alimento a los organismos bentónicos que son consumidos, a su vez, por diferentes especies de crustáceos que servirán de alimento a diferentes especies de ballenas. En otras palabras, afectará a un organismo fundamental en el inicio de la cadena trófica.



Plataforma petrolífera en el mar del Norte y uno de sus barcos de apoyo. Nick Cobbing/Greenpeace

De continuar el proceso actual de deshielo, los científicos prevén para dentro de entre 10 y 20 años el que el Polo Norte quede libre de hielo, prácticamente en su totalidad, durante el verano. La predicción anterior de retirada de hielo, elaborada por el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático de la Organización de Naciones Unidas, se quedó corta, muy corta, ya que lo que allí se preveía según las estimaciones de los científicos se está adelantando 30 años. Esta variación da idea de cómo se está acelerando el deshielo del Ártico. Un proceso que alterará -lo está haciendo ya- la vida de aves y mamíferos, tanto marinos como los de interior (osos polares, zorros, focas...), cuya supervivencia se va a complicar de forma dramática en los próximos años.

Y no sólo por el deshielo, sino por todo lo que vendrá añadido de la mano del ser humano: extracciones petrolíferas; incursiones de las flotas de pesca industrial; tránsito de buques... Un cambio tan abrupto que, si nadie lo remedia, puede terminar con las distintas formas de vida -incluida la humana- tal y como se han venido desarrollando desde hace siglos en este paraíso de la naturaleza. Greenpeace señala en su informe un estudio por el que los científicos elaboraron un modelo de los cambios que se generarían por efecto del calentamiento global, y cómo afectarían a la distribución de especies y los focos de biodiversidad para el año 2050 en el mundo. Atendiendo a un escenario intermedio, las variaciones resultan relativamente pequeñas en el conjunto de los océanos del planeta excepto en los polares. En estos puntos, el modelo elaborado por los científicos predijo cambios que incluían la pérdida de hasta el 80% de las especies nativas, mientras que su biodiversidad se incrementaría notablemente, debido a la invasión de especies de zonas tem-



pladas y subpolares.

Todo su ecosistema, extremadamente frágil y sobre el que existe un gran desconocimiento, se está viendo alterado. Con unas consecuencias, como se ha apuntado, de alcance insospechado. Y su fragilidad la hemos comprobado en anteriores ocasiones. Ahí está el vertido de 250.000 barriles de crudo producido en 1989 por el accidente del Exxon Valdéz, en el golfo de Alaska, y cuyos efectos aún perduran (por ejemplo, las poblaciones de nutria se redujeron a la mitad y aún no se han recuperado, otros mamíferos marinos se vieron al borde de la extinción, como las orcas, cuya supervivencia en esta zona sigue siendo incierta).

INTERESES PETROLEROS

Este accidente sirve como claro ejemplo de las dimensiones de una catástrofe con vertido de hidrocarburo en estas latitudes, donde las bajas temperaturas hacen que se ralentice su degradación, permaneciendo en el ecosistema -y por lo tanto, sus efectos nocivos- durante más tiempo.

A pesar de los antecedentes, y de que un vertido de estas características afectaría de forma significativa, además, la vida de los cuatro millones de personas que habitan la región (como alertó el nada sospechoso de alarmista Servicio Geológico de los Estados Unidos, USGS), a pesar de que el calentamiento global aparece como catalizador de lo que está ocurriendo en el Ártico, y del que la combustión de fósiles es el gran responsable... A pesar de todo ello, las primeras en tratar de beneficiarse del desastre que se está produciendo allí son las industrias petroleras, con la Shell a la cabeza.

No importa el riesgo que entrañe la operación, con temperaturas bajo cero, con las difíciles condiciones climatológicas de la zona, con lar-

El deshielo del Ártico se está acelerando. La última previsión de los científicos apunta a que el Polo Norte se puede quedar prácticamente libre de hielo en verano dentro de 10 ó 20 años, 30 antes de lo previsto anteriormente.

gos periodos de oscuridad total en una remota ubicación y la casi total ausencia de infraestructuras... Nada, ni los problemas de seguridad ni de los retos sin precedentes que entrañaría dar una respuesta a un accidente en estas condiciones, les arredra. Y el riesgo de accidente grave, según un informe de la USGS, en aguas del Ártico próximas a Alaska, es de uno a cinco. Aún reciente el accidente de la plataforma Deepwater Horizon, de la British Petroleum, la multinacional Shell se ha lanzado a buscar -ya está actuando con dos plataformas que perforarán cinco pozos en los mares de Beaufort y Chukchi, como denuncia Greenpeace- posibles yacimientos de "oro negro" que la USGS estima que podrían llegar a los 90.000 millones de barriles (casi un tercio de las reservas de Arabia Saudí). Sólo bajo las heladas aguas de Alaska podría haber unos 20.000 millones de barriles. Unas cantidades no muy importantes ya que tan sólo servirían para abastecer al planeta durante tres años pero que, al irse agotando los recursos más accesibles, las petroleras no dudan en extender sus actividades a zonas más remotas y peligrosas. EE UU ya ha autorizado más prospecciones en Alaska a fin de poder mantener sus niveles de producción.

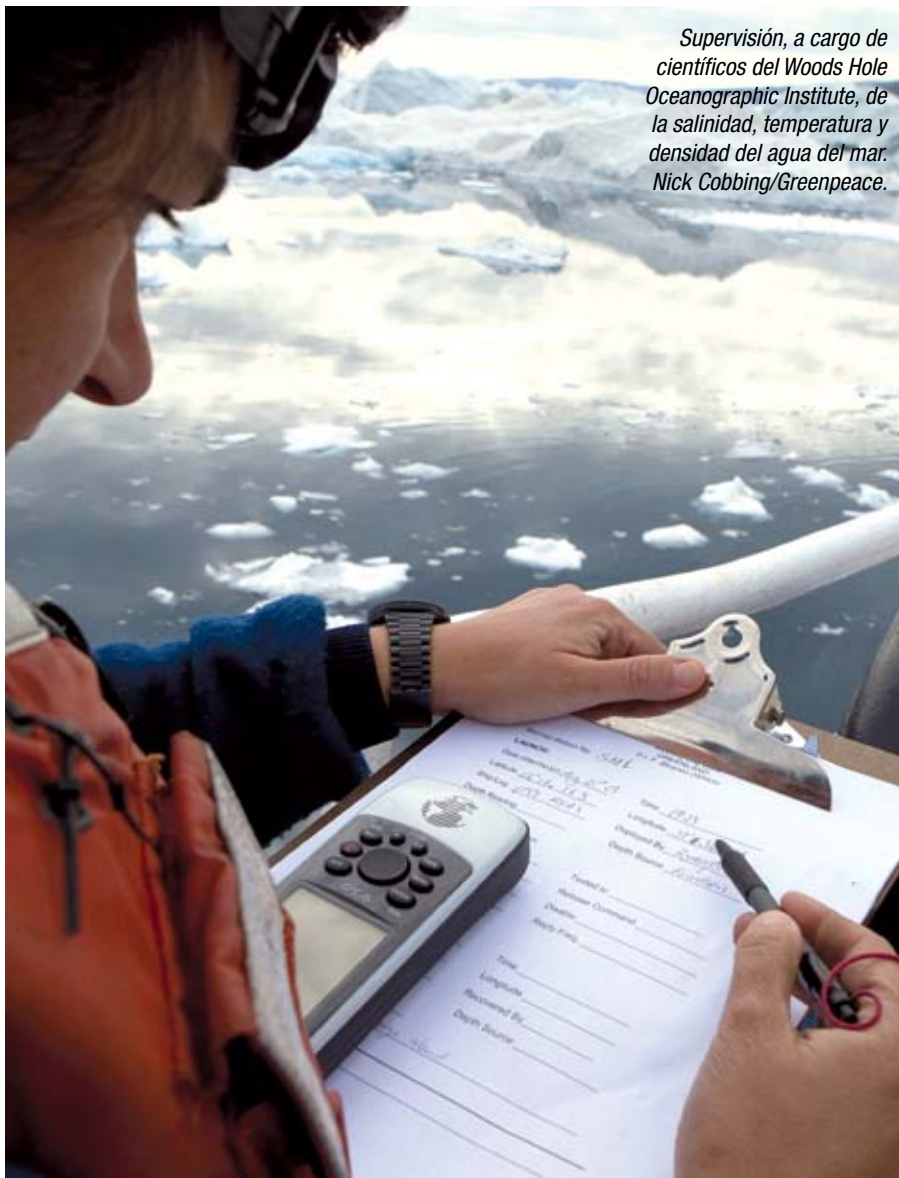
Cairn Energy, Chevron y Exxon Mobile tampoco pierden el tiempo y tratan de asegurarse sus licencias de perforación en la costa occidental de Groenlandia.

Aun suponiendo que no se produjera ningún tipo de vertido por accidente ni por derrame

en las operaciones de perforación, los ruidos procedentes de las pruebas sísmicas y de perforación, las operaciones para ensamblaje de las plataformas... alterarán la tranquila vida en esta región del planeta (ver MAR 501. Febrero 2011, sobre plataformas petrolíferas). Son sólo algunos de los peligros que entrañará la búsqueda de petróleo. Otra de las grandes amenazas que se ciernen sobre el océano Ártico viene de la mano de la pesca industrial y de arrastre que, debido al deshielo, ve como estas nuevas aguas vírgenes se abren a su actividad.

Desde siempre, las poblaciones locales han pescado para su sustento, actividad que verán amenazada por las grandes flotas que hasta ahora sólo podían faenar en zonas más alejadas. Según el informe elaborado por Greenpeace, el valor bruto de la producción pesquera en la zona alcanza los 2.500 millones de dólares.

A pesar de que el principal responsable del calentamiento global es el petróleo, las multinacionales del sector son las primeras que intentan sacar tajada de las consecuencias de estos efectos.



Supervisión, a cargo de científicos del Woods Hole Oceanographic Institute, de la salinidad, temperatura y densidad del agua del mar. Nick Cobbing/Greenpeace.

El 80% de esta producción se obtiene de tres zonas marinas árticas que están, precisamente, en el centro de las exploraciones petrolíferas.

MORATORIA PESCA INDUSTRIAL

Recursos todavía vírgenes y una ausencia de regulación internacional. Dos circunstancias que avivan el interés de las grandes flotas industriales, hasta el punto de que los científicos ya han hecho oír su voz solicitando una moratoria sobre la pesca comercial en la región. Así lo demandaron en una "carta abierta" a la comunidad internacional los más de dos mil científicos de 67 países de la organización ambientalista Pew Environment Group, hecha pública el pasado 22 de abril con ocasión de la inauguración del Año Polar Internacional. En dicha carta mostraban su preocupación, señalando que "la comunidad internacional no dispone actualmente de datos biológicos suficientes para comprender la presencia, la abundancia, la estructura, los movimientos y la salud de las poblaciones de peces y el rol que ellos juegan en el amplio ecosistema del centro del océano Ártico".

Solicitan que la moratoria se mantenga hasta que se estudie el impacto en los ecosistemas y puedan éstos ser evaluados, especialmente en las repercusiones sobre focas, ballenas y osos polares, así como "el efecto sobre las poblaciones cuyo sustento y forma de vida dependen de estos recursos". Los científicos alertan del riesgo de importar las políticas de sobre-pesca a estas latitudes, ya que "esta situación sería aún más devastadora en la medida en que las re-



servas de peces tienen un crecimiento lento debido a las muy bajas temperaturas”. Dejan claro los expertos que quieren que se aplique esta moratoria antes de que la pesca industrial inicie aquí su actividad, y que estas prevenciones no alcanzan a la pesca de subsistencia.

Hasta el momento presente, las capturas pesqueras registradas en esta región son prácticamente insignificantes. Así, para todas las aguas del ártico dependientes de Alaska se estiman unas capturas de 89.000 toneladas, el 0,1% de las mundiales. Sin embargo, otras fuentes señalan que se está pescando bastante más. Según datos de la FAO, las capturas en el Área 18 desde 1959 a 2006 ascendían a 12.700 toneladas. Pero estos datos se basaban únicamente en los suministrados por Rusia. Un equipo de la Universidad de la Columbia Británica (UBC) estima que esas capturas se elevaron a unas 950.000 toneladas. Algo similar habría que decir de los datos comunicados por EE UU y Canadá.

Los expertos de la Universidad de la Columbia Británica destacan que se ha demostrado con anterioridad una tendencia de los stock a desplazarse a las regiones polares debido al cambio climático. “Esto, combinado con la accesibilidad de las áreas árticas a causa del deshielo, supondrá una inmensa presión en la región para las futuras pesquerías a gran escala”. Lo que vienen a señalar, en sintonía con lo que apuntaban los científicos de la Pew, es

El barco Arctic Sunrise de Greenpeace en Fran Strait, cerca de la costa noroeste de las Svalbard. Nick Cobbing/Greenpeace.

Recursos prácticamente vírgenes y falta de regulación internacional: una combinación demasiado tentadora para las grandes flotas industriales. Los científicos ya han solicitado una moratoria sobre la pesca comercial en la región.

que la presión pesquera en esta región ya existe, “la cuestión ahora es si deberíamos permitir una expansión adicional de las pesquerías en el Ártico”.

En su informe, Greenpeace solicita también esta moratoria de la pesca a escala industrial “en las zonas históricamente protegidas por el hielo: el sur de Svalbard y el norte de los cañones de Pribilof y de Zhemchug”.

Otra de las grandes organizaciones ecologistas mundiales, Oceana, destaca que EE UU está tomando medidas para en un futuro próximo cerrar el Ártico a la expansión de la industria pesquera norteamericana. Al mismo tiempo, se pretende establecer una política que destaca la necesidad de que este país trabaje con los demás países árticos para desarrollar una industria pesquera de forma responsable.

NEGRO FUTURO

Pero el petróleo y la pesca no son las únicas amenazas que llegan de la mano del ser humano a esta región. El deshielo, precisamente, está posibilitando nuevas rutas de navega-

ción que transitan por parajes vírgenes hasta ahora. Una situación que exige, también, una política preventiva. Y no será sólo el tránsito de los barcos implicados en las prospecciones petrolíferas, sino que se pretenden abrir nuevas rutas comerciales. Todo ello vendrá a cambiar de forma abrupta la tranquilidad que hasta ahora reinaba en esta zona del Ártico. Las principales navieras ya están estudiando abrir rutas comerciales que reduzcan el tránsito por los canales de Suez y Panamá. Nuevas rutas que abaratarían en un alto porcentaje el coste económico de estos trayectos aunque

no hay valoración de los costes en destrucción de hábitat.

Unos de estos trayectos sería, en América, la apertura del paso del noroeste, entre la bahía de Baffin -que separa Canadá de Groenlandia- y Alaska. Este paso permitiría conectar los puertos del norte del continente sin tener que descender a cruzar por el canal de Panamá. Una posibilidad aún remota pero que ya está atrayendo fuertes inversiones hasta el puerto de Churchill. Precisamente la bahía de Baffin constituye el refugio de entre el 80% y el 90% de los narvales de todo el mundo, y un lugar de alta concentración de ballenas azules, osos polares, focas, tiburones, cormoranes, gavinias y numerosas aves migratorias. El fácil prever lo que supondría el establecimiento de ese trayecto comercial.

Tal incremento de posibilidades en nuevas rutas de comunicación y de prospecciones petrolíferas y mineras está provocando serias tensiones entre los países con fronteras o cercanos al Ártico (Canadá, Rusia, Noruega, EE UU, Dinamarca), cuyos gobiernos no han dudado en lanzarse a demandar su derecho sobre extensas zonas de interés comercial que aún no han sido reclamadas, incluyendo el Polo Norte, como partes de su territorio nacional. Tanto Rusia como Noruega, según señala Greenpeace, ya han anunciado la creación de Batallones del Ártico para luchar por sus intereses nacionales. Esta creciente militarización de la zona puede derivar en una amenaza real de conflictos en un futuro no muy lejano. En este sentido, un portavoz de la OTAN explicó en una entrevista a la BBC que "la organización podría ofrecer su protección a los barcos y puertos involucrados en el transporte de petróleo y gas".

Con estos prolegómenos -deshielo, industrias petrolíferas, pesca industrial, disputas fronterizas, demandas de posesión de territorios que son de todos...- el futuro en la zona del Ártico no se presenta nada halagüeño. Estamos refiriéndonos a uno de los últimos paraísos vírgenes, tanto en lo que hay encima como debajo del hielo. Aves marinas y mamíferos que durante siglos se han adaptado a las inhóspitas condiciones climatológicas polares pero que no resistirían las acometidas de esta nueva situación derivada de la insaciable codicia de las multinacionales. Incluso pondrían

Vista general del fiordo Sermilik.
Nick Cobbing/Greenpeace.



en peligro las culturas y la forma de vida de los pueblos que habitan estas regiones, como los inuit.

Todo este frágil ecosistema se verá alterado sin que los científicos lleguen a conocer exactamente los mecanismos que rigen en él. Seres vivos como los corales de agua fría, con más de dos mil años de antigüedad en los que han creado un hábitat que da cobijo a otras especies, pueden ver su futuro seriamente amenazado. Precisamente en el mar de Chukchi, en uno de los puntos donde pretende iniciar sus prospecciones la Shell, Greenpeace ha descubierto una importante extensión de corales, un hecho que esta multinacional se “olvidó” de reflejar en la declaración de impacto ambiental.

PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

La campaña lanzada por Greenpeace “#SalvaElÁrtico” reivindica la protección de uno de los últimos paraísos vírgenes del planeta. Una campaña cuya finalidad última es la de lograr que las zonas no habitadas del Ártico sean declaradas Patrimonio de la Humanidad por la Organización de Naciones Unidas, tal y como lo es la Antártida desde hace ahora 21 años. Tal y como alertan los científicos, en el mismo sentido que otras organizaciones ecologistas, Greenpeace destaca que del Ártico depende en buena medida la vida en la Tierra. Su deshielo abre paso a drásticos cambios en el planeta, pudiendo modificar la situación climática existente, especialmente en Europa.

Según recoge en su informe Greenpeace, el casquete de hielo actúa a modo de un gran espejo “que refleja la energía solar de vuelta hacia el exterior de la atmósfera manteniendo la temperatura de la Tierra a niveles más bajos”. Si continúa esta reducción en la extensión de hielo ártico disminuirá esta “capacidad de funcionar como un inmenso ‘aire acondicionado’”.

Y si Europa va a ser uno de los puntos del globo donde más va a repercutir la fundición del hielo del Ártico, España será unos de los países más afectados del continente, tanto por el cambio climático como por el aumento del nivel del mar. Y ya lo está siendo: mientras la media de incremento de la temperatura global en el pasado siglo XX se halla en los 0,7° C, Greenpeace señala que la de España alcanzó un incremento de 1,5° C. Es decir, más del doble de esa media.



Greenpeace pretende que, al igual que hizo Naciones Unidas con la Antártida hace 21 años, declare ahora al Ártico Patrimonio de la Humanidad.

Las zonas costeras se están viendo afectadas por el aumento del nivel del mar y por la erosión y el retroceso de las playas. Según esta organización, los puntos costeros más vulnerables a este fenómeno son el delta del Ebro, parque de Doñana, Delta del Llobregat, la Manga del Mar Menor, la cornisa gallega, Canarias, Huelva y Cádiz. Están, asimismo, gravemente amenazadas las cuencas de los ríos por una importante disminución de su aporte hídrico. También reseña la organización ecologista la regresión de los glaciares del Pirineo español (casi un 80% en los últimos años, y un 40% sólo en la última década).

El sur de la Península es el que está sufriendo los cambios más visibles, siendo las zonas con mayor riesgo de desertificación Murcia, Comunidad valenciana y Canarias. Son sólo algunos de estos cambios. Unos cambios que deberían hacernos reflexionar sobre lo que se nos viene encima.

Para tratar de paliar en lo posible este deterioro, Greenpeace plantea en su campaña que se declare santuario el área sin reclamar del Polo Norte, lo que se conoce como el Ártico Norte; que se prohíba la exploración y extracción petrolífera en el Ártico; que se impida a las flotas industriales de pesca faenar en el Ártico con una moratoria a la pesca a escala industrial en las zonas históricamente protegidas por el hielo; y que los miles de millones de dólares que los gobiernos destinan al sector del petróleo se inviertan en impulsar la eficiencia energética y el despliegue de nuevas tecnologías renovables.■

TEXTO: RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS: GREENPEACE

Hombre de mar

Pepe y su viejo

“JOSÉ NAVARRET”



Durante el día, desde la mañana hasta el atardecer, se pasa las horas mirando a la ría, en los bancos del puerto pesquero, de la lonja a la cofradía, esperando cada tarde la llegada de su barco de madera, el “José Navarret”, con más de medio siglo de vida, donde tienen ocupación tres de sus cinco hijos. De noche, a sus 84 años sueña con tener un barco de hierro para hacer otra vez, como hace medio siglo, la costera del bonito.

José Navarret, Pepe, de origen cántabro, es uno de los personajes que imprimen personalidad al puerto pesquero de Ribadeo. Su abuelo vendía agua a los marineros en el Puerto Chico de Santander. Su padre casó en Ribadeo, donde trabajó toda su vida como marinero. Pepe también se casó en Ribadeo y allí se quedó.

Corrían los primeros años de los cuarenta cuando, a Pepe, de 12 años y a su hermano Justo, su padre, les vino a decir un buen día que, cantando el “Cara al Sol” no se comía (otros sí han comido) y que, por lo tanto, era preciso tener una actividad más rentable que ir a la escuela. Y fue así como Pepe y Justo, con el apoyo paterno, dispusieron de un bote por unas 300 pesetas y más tarde una pequeña lancha para faenar en la costa.

En 1962, “sin ayudas publicas, nadie nos dio nunca un duro”, Pepe y Justo, que tampoco habían trabajado nunca para nadie, se embarcaron en la construcción de un

barco de madera de 14 metros. "Lo hicimos en los astilleros Santiago, en Foz y nos costó 800.000 pesetas. Pagamos 200.000 pesetas y el resto nos lo apuntaron. "Eramos gente de fiar". Los motores vinieron de Noya. En total, el barco nos salió en un millón de pesetas"

Desde su botadura, con el barco nuevo, los hermanos hicieron varias costeras del bonito. "Con las capturas de poco más de una campaña, entre el bonito y las actividades en la costera, pudimos pagar el barco en poco más de un año. Estábamos en el barco ocho personas, yo el patrón, que me había sacado el título en San Sebastián, y entonces sí que traíamos buenas capturas."

A los 90 caballos de potencia con los que salió el barco del astillero "le metimos un motor de 220 caballos, todo legal, una maravilla" sin que ello hubiera acarreado problemas de seguridad para el funcionamiento de la embarcación.

"Lo dieron el visto bueno los técnicos. El barco sí que podía con los motores más grandes, lo que pasaba es que cuando lo compramos no nos podíamos gastar más dinero en motores".

Pepe, en todos sus años de actividad en la mar, no recuerda haber estado en situaciones de riesgo. Todo le parece normal. "Era un trabajo duro, pero normal, no disponíamos de las medidas de seguridad que tienen ahora los barcos, en las ropas, para protegernos del frío o del agua, pero buscábamos otras artimañas como untar los pantalones con grasa..."

Hombre discreto y prudente, Pepe no oculta que, en su trabajo como patrón en el barco, con ocho tripulantes a bordo, era un tipo duro. "Sí, he sido un hombre con carácter, porque, cuando uno va a pescar, no va a jugar y uno no podía ver cómo se escapaban unos bonitos, varios cientos de kilos, por falta de responsabilidad. Pero, tampoco podía ser un tipo duro porque entonces nadie se quería embarcar contigo. Lo que sí puedo decir es que en mi barco no entraba el alcohol y que siempre tuve hombres preparados dispuestos a pescar conmigo."

En 1965, los hermanos optaron por no acudir a la costera del bonito por razones de seguridad. Era un barco nuevo pero

eran aguas más lejanas, con más riesgos, y decidieron operar solamente en aguas costeras. En 1969 Pepe adquirió a su hermano su parte en el barco por 1,5 millones de pesetas. "Pagué más de lo que nos había costado en 1962 porque se habían hecho muchas mejoras y además porque era un barco que pescaba bien". Hoy el barco de madera dispone de todos los sistemas exigibles desde las Administraciones, la caja azul, las bengalas para avisar caso de accidente, los salvavidas, el sistema de radar. "Ya no es como antes que te encontrabas más sólo en el mar"

El "José Navarret", es uno de los pocos barcos, de madera o de hierro, del puerto de Ribadeo que desarrollan su actividad en aguas entre las 10 y las 12 millas, a menos de una hora de la costa, para la pesca de especies como la raya, mero, rape, lenguado, rodaballo, sin renunciar a otras capturas como las de bogavante. Cada tarde, Pepe acude al puerto pesquero para ver cómo atraca su barco de madera con sus tres hijos a bordo, Rafa, José Luis y Moncho. No pregunta cómo se ha dado el día desde que salieran a las seis de la mañana. Simplemente mira. Ya está acostumbrado a casi todo. Días buenos, malos y peores. Es el mar

Antes de bajar la pesca, los hijos de Pepe hacen su primera descarga en el contenedor: varias bolsas de basura propia y otra recogida en el mar, viejas redes

A los 12 años, hace 72, comenzó a pescar en un pequeño bote en la ría de Ribadeo





o plásticos."Eso es algo que antes no se hacía y es importante para que no se convierta el mar en un basurero".

"Hay días de hasta 14 cajas," dice Pepe." Otros, no se llega a las cuatro. Hoy, ha sido un día de pesca intermedio, con ocho cajas de raya que no se paga y de mero, que se paga mejor. La raya a menos de tres euros el kilo, el rape a más de seis y el bogavante a 24 euros", dice contento mientras varios ejemplares andan sobre cubierta. "Da lo justo para vivir, porque hay muchos gastos y además no nos compensan los precios que nos pagan".

"El gasto mensual en gasóleo no baja de los mil litros, ahora a más de 100 pesetas,(0,70euros), los seguros sociales, el seguro del barco, las reparaciones..."

Dada la grave caída de la flota en el puerto de Ribadeo, en la lonja solo hay subastas de las percebeiras. No hay subasta de pescado porque, dicen, sólo había dos o tres compradores, los precios eran ruinosos y aquello era un abuso. "Nos daban lo que querían". Ante la falta de una lonja, Pepe y sus hijos decidie-

ron comprarse una furgoneta isotérmica para transportar la pesca cada día o cada dos días hasta el puerto de Burela o Tapia de Casariago, donde hay muchos más compradores, más competencia y se logran unos mejores precios en las subastas."Allí se vende mejor y nos ha compensado comprar la furgoneta". Cobrar.? Pepe lo ve normal tal como están las cosas. "Ya se ha establecido que nos pagan al mes de la subasta y no ha existido nunca ningún problema".

Al "José Navarret", Pepe, si los ingresos lo permiten, lo quiere hacer este año un apaño, una puesta a punto desde la reparación de las maderas hasta la pintura, los motores, para que siga aguantando en la pesca en la zona de la costa."Me va a costar todo casi un millón de pesetas, pero lo tengo que hacer para que el barco pueda trabajar en condiciones de seguridad, que es lo más importante. aunque lo que me gustaría es tener un barco de hierro para poder volver a la costera del bonito. Hacer un barco como este, de hierro cuesta unas 70.000 euros, ¿"hay

subvenciones, cómo están las cosas?”

El “José Navarret” es toda una institución en el puerto de Ribadeo, no sólo por ser uno de los viejos del lugar, más de medio siglo, sino porque a bordo del mismo se lanzaron a la ría las cenizas de José Couto, el cámara asesinado mientras cubría la información sobre la guerra de Afganistán en un hotel al impactar en su habitación una bomba lanzada presuntamente por el ejército norteamericano.

Pepe conserva como una reliquia el viejo bote con el que se inició en la pesca a los 12 años. Nunca ha trabajado para nadie, siempre con su propio barco”. Hoy, con la jubilación a cuestas, tiene otro bote que le costó 400.000 pesetas con el que seguía saliendo a la mar a pasear. Hasta que un mal día el bote volcó y cayó al agua. Salió de esa, pero sus hijos, “con mal criterio” han decidido cerrar el bote bajo llave para evitar otro accidente. Y a falta de bote, Pepe se resigna a estar todo el día a pie de puerto mirando al mar, al viejo barco de madera “José Navarret”, mientras sueña con un barco de hierro con sus hijos a bordo descargando bonitos en Burela...■

TEXTO: VIDAL MATÉ
FOTOS: MANUEL RODRÍGUEZ

***Su barco de
madera cumple
medio siglo y a
sus 84 años sueña
con tener un barco
de hierro para la
costera del bonito.***



Proceso permanente para la regularización de la flota

El ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Miguel Arias Cañete, ha anunciado la constitución de un procedimiento permanente para la flota irregular abierto a cualquier embarcación que no hubiera podido acogerse a los procesos anteriores (1999, 2003 y 2007), así como a cualquier embarcación que en un futuro precise ser regularizada. El objetivo es permitir que sigan faenando todas las embarcaciones que han mostrado interés en regularizarse, con independencia de si han completado el proceso de regularización o no.

Para evitar, en épocas de crisis, tener barcos amarrados por no haber podido regularizar su situación, el ministerio que dirige Arias Cañete está tramitando un nuevo Real Decreto que incluya articulado referente a la actualización permanente de las características de las embarcaciones. De esta forma se pretende solucionar el problema de embarcaciones que por distintos motivos navegan de forma irregular que se suman a las 1.294 embarcaciones que iniciaron sus expedientes de regulación en el marco del proceso de 2007 y recibieron respuesta desfavorable. Entre estas embarcaciones hay dos tipos: los expedientes denegados por haber estado

incluidos en regulaciones anteriores (706) y los que debían aportar bajas (487), ya que en las inspecciones obligatorias mostraban un exceso de arqueado y/o potencias superiores a las tolerancias admitidas por la ley. Hay que tener en cuenta que la Secretaría General de Pesca, a petición del sector y de las Comunidades Autónomas -especialmente la Gallega-, en 2009 elevó notablemente las potencias máximas permitidas para la flota menor de 12 metros hasta casi duplicarla en algunos tramos de eslora hasta 12 metros.

La modificación de la Ley de Pesca Marítima del Estado aprobada en octubre de 2011 flexibilizaba la regularización, aunque penalizaba a los arma-

dores que censaban embarcaciones irregulares sin aportar bajas sin poder recibir ayudas públicas, obligando a su desguace al final de su vida útil sin poder ser aportada como baja, y prohibía su venta con algunas excepciones.

El proceso de regulación permanente de las características de las embarcaciones -alteraciones de arqueado, material del casco, potencia, etc.- aceptará todas las solicitudes y, según afirmó el ministro, irá más lejos en cuanto a flexibilidad se refiere. Una buena medida para la bajura, aunque crea agravios comparativos con las embarcaciones cuyos registros son acordes con la realidad, o las que en su día compraron bajas para regularizar su situación. ■



Se inicia el juicio por la causa del “Prestige”

El próximo 16 de octubre se iniciará el juicio por la catástrofe del “Prestige”, casi 10 años después de que este viejo petrolero abanderado en Bahamas y portando 77.000 toneladas de fuel se hundiera a 137 millas al oeste de las Cíes. La Fiscalía reclama más de 3.800 millones de euros por daños.



Jesús Navarro

No sólo se incluyen los daños materiales causados por la catástrofe del “Prestige”, en la petición de la Fiscalía, sino que se incluyen también “los perjuicios ecológicos relacionados con la fauna y con la salud de las personas” que estuvieron recogiendo el chapapote durante meses, especialmente de las playas y costas gallegas. Una “tesis novedosa”, como la ha calificado el fiscal superior de Galicia, Carlos Varela. En el proceso se juzgará al capitán del buque, Apostolos Mangouras, al jefe de máquinas, Nikolaos Argyropoulos, al primer oficial, Ireneo Maloto, y al director general de la Marina Mercante durante el Gobierno de José María Aznar, José Luis López Sors. También están imputados como responsables civiles directos la aseguradora y el Fondo Internacional de Indemnización de Daños debido a la contaminación por hidrocarburos. Y como responsables civiles subsidiarios, las navieras Mare Shipping y Universe Maritime Ltd y el Estado español.

La Fiscalía incluye daños ambientales y los perjuicios de salud a los voluntarios que trabajaron en las tareas de limpieza (lo que se denomina como compensación ambiental pura). Carlos Varela destacó recientemente que esto supone un intento de “incorporar por vez primera en nuestro derecho, una reclamación global a la que podemos denominar daño ambiental a un proceso penal de esta naturaleza”. En los más de 3.800 millones de euros que reclama la Fiscalía no están actualizados los contables que está elaborando la Abogacía del Estado. Así pues, la expectación será máxima, no sólo por la repercusión mediática que tuvo una de las mayores catástrofes ambientales producidas en España, de un barco que esparció más de 64.000 toneladas de fuel que afectaron a unos dos mil kilómetros de costa, debido a su errático deambular hasta su hundimiento, como por los conceptos jurídicos que pueden ser incorporados por la legislación española. ■

Cierra el boquerón en el Golfo de Cádiz

La administración y el sector pesquero acordaron cerrar la pesquería del boquerón en el Golfo de Cádiz a partir del 1 de septiembre tras haber superado la cuota comunitaria. La falta de cuota se debe al descuento de cuota que ha sufrido nuestro país (1.000 tn) como penalización por la sobrepesca de esta especie en 2011. Para evitar caer en la misma situación, desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se ha trabajado en colaboración con el sector y la responsable de Pesca de la comunidad andaluza para realizar una gestión transparente que evite penalizaciones futuras en las cuotas que asigna Bruselas. En sus encuentros con el sector, Arias Cañete, ha mostrado el compromiso del Gobierno para solicitar el aumento de cuotas a nivel comunitario avalando la petición con informes que muestre la mejoría de los stocks.

Proyecto Ecopez

Dentro de unas jornadas de la Fundación Lonxanet dirigidas a la sensibilización de los agentes implicados en el proceso de comercialización de los productos del mar, se puso en marcha un taller de formación del proyecto Ecopez titulado “de un mar sostenible a un comercializador responsable”. El primero de estos talleres tuvo lugar en la Cofradía de Pescadores de Espasante, Ortigueira, y en ella patrones mayores de Espasante, Cedeira y O Barqueiro expusieron la situación del sector pesquero artesanal y la importancia de las Áreas Marinas Protegidas de interés pesquero y cogestionadas como herramienta para contribuir a su sostenibilidad. El 20 de septiembre se repitió este taller en la Cofradía de Muros, donde su patrón mayor fue el encargado de analizar la situación de este sector.

Fin a los descartes en el Skagerrak

La Comisión Europea y Noruega quieren poner fin a los descartes en el Skagerrak (estrecho entre Noruega, Suecia y Dinamarca). La propuesta de colaboración

BREVES

obligará a desembarcar todas las capturas de determinadas especies para así acabar con la práctica de los descartes en 2015. Oceana ha manifestado su satisfacción ante esta noticia señalando que Noruega ya prohíbe los descartes y que, gracias a este acuerdo, se extendería a aguas de la UE, "lo que demuestra que avanzamos hacia una gestión de los recursos más responsable", según Xavier Pastor, director ejecutivo de Oceana Europa.

Más tráfico en Algeciras

El tráfico en el Puerto de Algeciras durante los ocho meses primeros del año ha registrado un crecimiento entorno al 20 por ciento, superando los 59 millones de toneladas de mercancías. Por segmentos destaca la Mercancía General que con un aumento del 28,7% ha superado los 38 millones de toneladas. La mercancía contenerizada también aumentado hasta los 34,6 millones de toneladas, que significa un 30 por ciento más que en el mismo período del pasado ejercicio. El tráfico de contenedores sube más del 20 por ciento superando los 2,6 millones de unidades medidas en Teus. Si se tiene en cuenta los registros interanuales (12 últimos meses) el tráfico de contenedores supera la barrera de los 4 millones de unidades.

Fondeo sobre praderas de Posidonia

A pesar de denuncias anteriores (ver MAR número 511, enero 2012), los fondeos sobre praderas de Posidonia oceanica siguen a la orden del día en Baleares y, más concretamente, en aguas de Formentera. En tan sólo dos meses, Oceana ha remitido a las autoridades baleares 28 denuncias de fondeos ilegales sobre praderas de Posidonia oceanica, alguna de cuyas embarcaciones superan los 40 metros de eslora. El biólogo marino Manu San Félix calcula que un centenar de barcos echa el ancla a diario sobre estas praderas en el parque natural de Ses Salines, entre Formentera e Ibiza, donde esta especie sigue en claro retroceso.

CATALUÑA**Un estudio advierte del cambio del relieve submarino por el arrastre**

Un estudio realizado por investigadores del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y de la Universidad de Barcelona concluye que la pesca de arrastre modifica el relieve submarino. Este trabajo se llevó a cabo en el noreste de la costa catalana, en el cañón submarino de La Fonera.

Los investigadores afirman, entre las conclusiones del citado estudio, que en tan sólo cuatro décadas, la pesca de arrastre intensiva ha modificado significativamente el relieve del fondo marino. El "arado" reiterado de los sedimentos blandos del lecho marino ha alterado la dinámica sedimentaria natural y ha suavizado y simplificado la morfología submarina original". Estos trabajos, publicados en la revista Nature, se centraron en el impacto sobre los caladeros de pesca del talud continental superior, entre los 200 y 900 metros de profundidad. El arrastre continuado de puertas y redes transforman la morfología de los taludes continentales, comparando dicha transformación con la producida en las actividades agrícolas. Las consecuencias ecológicas y los efectos sobre la biodiversidad son evidentes en algunos lugares del mundo,

como los fondos de corales de aguas frías, según se señala en este trabajo. Por su parte, y en lo que respecta al arrastre de profundidad, señalar que la Comisión Europea ha propuesto nuevas medidas para regular la pesca de especies de aguas profundas en el Atlántico nororiental, a fin de que se realice una pesca sostenible, ya que la falta de regulación anterior ha incidido negativamente en las poblaciones de peces afectadas. Por ello, propone un sistema de licencias reforzado y la retirada gradual de las artes de pesca destinados a estas especies (redes de arrastre de fondo y de enmalle de fondo, dejando libre el palangre de fondo). Estas pesquerías representan el 1% del pescado desembarcado procedente del Atlántico nororiental. Los ajustes necesarios para aplicar estas reducciones podrán acogerse a la ayuda financiera de los fondos de la UE. ■



Raúl Gutiérrez

Un marinero muerto en la ría de Muros-Noia

Manuel Carou, tripulante del "Serviola" falleció ahogado la madrugada del 18 de septiembre tras producirse el naufragio del barco en el que faenaba debido a una vía de agua abierta por el impacto con una batea. Aunque la tripulación tuvo tiempo de ponerse los chalecos salvavidas antes de echarse al agua, por motivos que se desconocen, no fue capaz de alcanzar una batea como el resto de sus compañeros. Su cuerpo fue rescatado por otro pesquero que se encontraba por la zona. El marinero fue enterrado al día siguiente en Portosín.



Carlos Álvarez

Polígono de Bateas

El cerquero, con base en Portosín, impactó contra una batea del polígono B de la ría de Muros-Noia mientras se encontraba faenando la madrugada del pasado 18 de septiembre. El golpe abrió una vía de agua en la bodega que obligó al patrón a ordenar a los cuatro miembros de la tripulación echarse al agua con los salvavidas para intentar alcanzar alguna de las bateas del polígono y esperar a la llegada de efectivos de Salvamento Marítimo de Finiserra alertados por la activación de la radiobaliza del barco.

Por desgracia al artilugio para la cría de mejillón sólo llegaron el patrón y tres marineros -dos senegaleses y un marroquí- quien tras el rescate tuvo que ser trasladado al hospital con síntomas de hipotermia. El cuerpo de Carou apareció

flotando con el chaleco puesto. No es el primer barco que se golpea contra una batea ni será el último, afirman los pescadores, pero este parece un caso de despiste o de sobre confianza pues la noche estaba muy tranquila. Y, aunque durante el entierro se volvió a comentar la necesidad de señalar lumínicamente las bateas, desde la Consellería do Mar no ha habido respuesta. En los días siguientes el barco, hundido a una profundidad de 22 metros, fue reflotado y de las investigaciones realizadas por la Guardia Civil se ha sabido que dos de los tripulantes carecían de la documentación requerida para estar enrolados como marineros profesionales ni estaban dados de alta en el Régimen Especial del Mar. Por estos motivos, el patrón del barco podría ser acusado de explotación laboral. ■

BREVES

Estado del mar en el País Vasco

Gracias a una nueva aplicación gratuita para móvil desarrollada por AZTI-Tecnalia, se podrá conocer en tiempo real el estado del mar y el clima costero en el País Vasco. Itsasbegi es una aplicación que surge como un servicio público para facilitar los datos de la estación oceano-meteorológica de Pasaia, pertenecientes a la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco de manera accesible, y que hasta ahora sólo estaban disponibles en las webs de Euskalmet. La información que se facilita incluye corrientes, oleaje, mareas, temperatura del mar y del aire, viento, presión atmosférica...

¡Colabora con los científicos!

El Instituto de Ciencias del Mar, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, está poniendo en marcha un portal para captar la colaboración ciudadana en distintos proyectos de biodiversidad y ecología. En este portal, denominado "observadoresdelmar.es", los científicos solicitan que no sólo se dé la opinión sino que se colabore aportando información faunística (localización, abundancia...) de interés para los diversos proyectos de investigación que figuran en la página web. De momento, se está centrando la recogida de dicha información en el Mediterráneo, pero los que lo deseen también pueden introducir datos del resto de nuestros mares.

Valencia se apunta a los cruceros

El puerto de Valencia acaba de inaugurar su terminal de cruceros Valencia Passenger Services (VPS Terminal). Con la puesta en funcionamiento de estas instalaciones se pretende potenciar la llegada de cruceros a la capital del Turia, que está viendo cómo se incrementan este tipo de tráfico en los últimos años. La terminal, situada en la planta baja de la antigua estación marítima, comenzó su andadura como puerto de embarque y desembarque del crucero "Empress", con capacidad para más de 1.800 pasajeros. Dicho barco, propiedad de la naviera Pulmantur, llevará a cabo embarques durante 4 semanas, lo que supondrá unos 6.000 pasajeros.

SANIDAD MARÍTIMA

DEPRESIÓN



La depresión es una alteración del estado anímico caracterizado por el ánimo deprimido, falta de energía y /o pérdida de interés o de la capacidad para disfrutar y obtener placer que afecta a la vida de las personas durante más de dos semanas.

Se cree que cerca del 15% de la población padece o padecerá depresión en algún momento de su vida. La prevalencia de los trastornos depresivos en la población adulta se sitúa entre un 5 y un 10 por ciento y aumenta en el grupo de personas que padecen enfermedad física.

Se desconocen cuáles son las causas reales y concretas de las depresiones. Se piensa que puede deberse a una combinación de diferentes factores genéticos, psicosociales, de personalidad y trastornos del humor. Dentro de los factores psicosociales se englobarían acontecimientos vitales, factores estresantes, escaso apoyo social y ausencia de técnicas para saber afrontar los problemas.

SÍNTOMAS

El síntoma más característico de la depresión es la tristeza. Esto no significa que todo aquél que se sienta triste en algún momento padezca una depresión. Todos sentimos tristeza alguna vez en nuestra vida. Lo que ocurre en una depresión es que la tristeza y la desganancia son excesivas en su intensidad y duración.

Otros síntomas frecuentes de la depresión son cansancio (incluso sin realizar ninguna actividad), déficits de concentración y de memoria, enlentecimiento del pensamiento e irritabilidad. También son comunes sentimientos de pérdida de autoestima, abandono personal y pensamientos negativos.

Si este tipo de pensamientos son muy intensos pueden desembocar en ideas recidivantes de suicidio, llegando el enfermo a ver la muerte como una liberación.

La depresión puede tener repercusiones fisiológicas importantes como cambios en el patrón del sueño (somnolencia/insomnio), oscilaciones de peso secundarias al aumento o disminución del apetito, dolor de cabeza, palpitaciones, sequedad de boca, y estreñimiento e incluso disfunciones sexuales.

LA DEPRESIÓN Y EL TRABAJO EN EL MAR

El trabajador que desempeña su labor en el mar debe adaptarse a un medio laboral muy diferente del que encuentran las personas que trabajamos en tierra.

En el mar, los períodos de trabajo y descanso apenas se diferencian y la vida es monótona. Además, los pescadores y marineros trabajan en un espacio reducido, sometido a constantes ruidos y vibraciones y, en algunos casos, a una posible peligrosidad de la mercancía.

Si a esto sumamos la tensión nerviosa, la añoranza al estar lejos de casa, las preocupaciones familiares, las horas de trabajo y las particulares condiciones laborales a bordo, a las que nos referíamos al inicio de este apartado, bien pueden considerarse causas que lleguen a desencadenar una depresión.

La sobrefatiga, la falta de sueño, la vida nómada y los factores internos de cada individuo también ejercen como coadyuvantes.

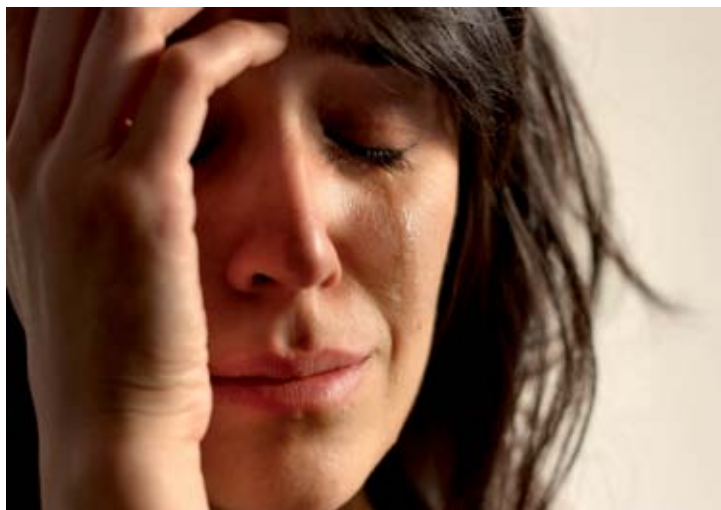
TRATAMIENTO

Con frecuencia puede ocurrir que la depresión pase desapercibida ya que, como consecuencia de la enfermedad y de las características del medio, el paciente puede no tener ganas de hablar sobre sus síntomas y los compañeros de tripulación no llegar a percibir la situación.

Siempre que se sospeche la existencia de depresión, debe valorarse el riesgo de suicidio y, ante la sospecha, el enfermo deberá ser visto por un médico lo antes posible.

Si una buena relación médico-paciente es fundamental para tratar cualquier enfermedad, aún lo es más aún en las patologías psiquiátricas. El facultativo debe dejar claro al paciente que comprende lo que le pasa y que está a su lado para ayudarlo. Ésta es una de las bases de la psicoterapia de apoyo.

Mediante este tipo de terapia también se ofrece al enfermo una explicación racional de los síntomas e información sobre el tratamiento y el pronóstico.



Es importante saber guiar al paciente en su relación con el medio social y proponerle la consecución de objetivos realistas.

Por otro lado, también existen tratamientos farmacológicos. Los medicamentos antidepresivos pueden ser de diferentes tipos, siendo los más utilizados los tricíclicos o los ISRS (inhibidores selectivos de la recaptación de serotonina). La respuesta del paciente no aparece hasta que han pasado entre cuatro a seis semanas desde el comienzo del tratamiento y habrá que analizar con cuidado la evolución de la enfermedad. Con una respuesta parcial se aumentará la dosis y ante la falta de respuesta puede cambiarse el antidepresivo.

SILVIA MENÉNDEZ GUTIÉRREZ.
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA.
B/SSAM JUAN DE LA COSA

El facultativo debe dejar claro al paciente que comprende lo que le pasa y que está a su lado para ayudarlo. Ésta es una de las bases de la psicoterapia de apoyo.



Convocados los XI Premios Jacumar

El BOE del 13 de septiembre recoge la convocatoria del XI Premio JACUMAR de investigación en acuicultura. Los interesados en participar en el certamen podrán solicitarlo en el Registro de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA). El plazo para presentar solicitudes termina el 13 de noviembre, dos meses más tarde de su publicación oficial. Los premios están dotados con 7.000 euros, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado para el año 2012. Más información en www.boe.es



chilena de

Foro Iberoamericano de Acuicultura

En el marco conmemorativo del bicentenario de la Constitución de 1812, Cádiz celebrará durante los próximos 26 al 29 de noviembre, el V Foro Iberoamericano de los Recursos Marinos y la Acuicultura. Serán cuatro días de debate bajo el lema "Un mar de recursos, puente entre las orillas".

La primera jornada, dedicada a los Recursos Marinos, estará moderada por el director del Centro Oceanográfico de Cádiz, Ignacio Sobrino. La segunda, dedicada a la acuicultura americana, la dirigirá Manuel Rey-Méndez, presidente de la Asociación Foro de los Cultivos Marinos y la Acuicultura y la tercera, sobre el cultivo de algas, estará moderada por Catalina Fernández, coordinadora del Área de Acuicultura y Pesca del IFAPA.

El Foro Iberoamericano de los Recursos Marinos y la Acuicultura se celebra cada año a ambos lados del Atlántico. La edición de 2013 tendrá lugar en la ciudad Villa del Mar.

Guía de Buenas prácticas en la Acuicultura Marina

Los próximos 23, 24 y 31 de octubre tendrán lugar en el aula de formación de la empresa Acuicola Marina S.L. de Burriana (Castellón), en la Escuela de Ingenieros Agrónomos de la Universidad de Cartagena (Murcia) y en la Fundación CTAQUA en El Puerto de Santa María (Cádiz) tres jornadas de presentación de la Guía de Buenas Prácticas en Acuicultura Marina para reducir el impacto de la actividad acuícola sobre el medio ambiente y llevar a cabo una gestión sostenible de las especies cultivadas.

Las jornadas, de tres horas de duración y gratuitas, están dirigidas a los empleados de pymes y autónomos del sector, aunque también pueden asistir a ellas trabajadores de grandes empresas y personas en paro. El programa de las jornadas está disponible en la web www.acuiverde.es



Nueva sede del ISM en Gijón

En mayo del año que viene, la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Gijón se trasladará a su nueva sede, en la calle Celestino Junquera, en el solar que ocupaba antes la antigua Comisaría de Policía.

El Ministerio de Empleo y Seguridad Social prevé que las obras del edificio terminarán antes de que finalice el año pero el amueblamiento y traslado de los equipos informáticos y de los 45 empleados no se realizará hasta bien entrada la próxima primavera.

Hasta entonces, las personas pertenecientes al Régimen de los Trabajadores del Mar de la Seguridad Social seguirán siendo atendidas en las actuales dependencias de la Casa del Mar, situada en la Avenida Príncipe de Asturias, 76

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:
Avda. Federico Silva Muñoz s/n.
21412 Isla Cristina (Huelva)
Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Aquí

siempre es
tu turno

www.sepe.es



Las prestaciones por desempleo en internet



Servicio Público de Empleo Estatal
Trabajamos para ti