

Mar

Nº 624
JUNIO 2022

Ley de Pesca

Sostenible y rentable

Navegar seguros

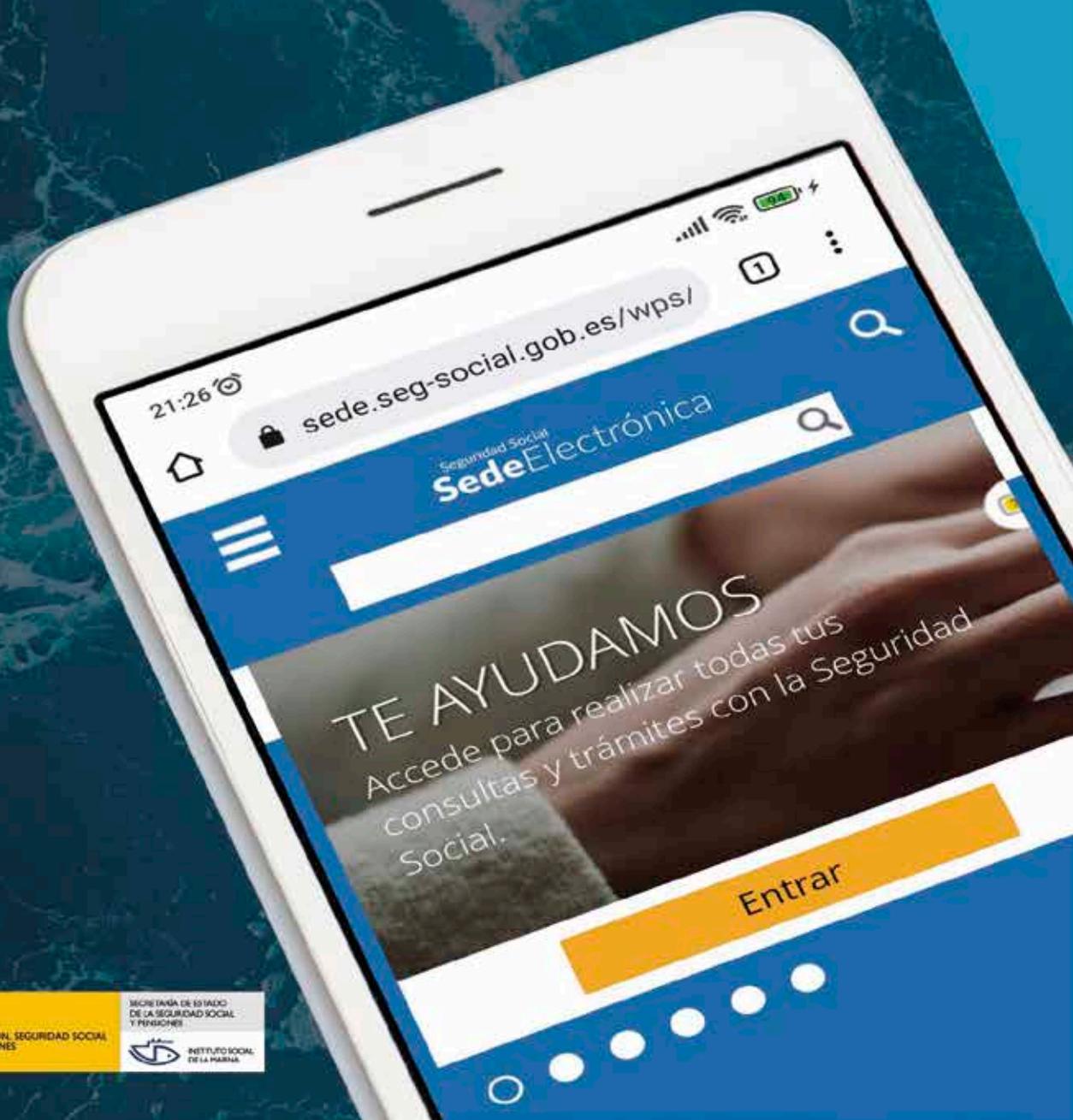


IGUALDAD E INTEGRACIÓN

No es solo trabajo de hombres



SERVICIOS DE SEGURIDAD SOCIAL DEL **ISM** EN LA SEDE ELECTRÓNICA



Por la salud de la gente del mar



Carmen Parrondo

Hace escasas semanas nuestra directora, Elena Martínez Carqués, explicaba en la Universidad del País Vasco la labor que el Instituto Social de la Marina lleva a cabo para proteger la salud de la gente del mar. El Programa de Sanidad Marítima que desarrollamos es uno de los mejores planes de atención médica para los trabajadores del sector marítimo-pesquero tanto cuando están en tierra como cuando navegan lejos de sus hogares y familias. Las características del trabajo en el mar son muy diferentes a las que se llevan a cabo en tierra. Las tareas a bordo de una plataforma en movimiento, con espacios reducidos, las largas jornadas laborales lejos de la familia y lejos, en muchas ocasiones de un puerto, nos han obligado a desarrollar un programa asistencial y preventivo que quizás la sociedad en su conjunto no conoce como debiera. Es nuestra obligación promoverlo, impulsarlo y darlo a conocer por ser meritorio de reconocimientos, como el que acaba de hacer la cofradía de pescadores de Getaria al buque hospital Esperanza del Mar.

La irrupción del coronavirus en nuestras vidas nos ha hecho especialmente conscientes de la importancia de la salud y del trabajo de las personas encargadas de cuidarnos y curarnos cuando aparece la enfermedad. Tener un médico, una enfermera, un ambulatorio o un hospital cerca es relativamente fácil en tierra pero no lo es en alta mar. Gracias a los 109 facultativos, 54 enfermeros y 56 auxiliares de clínica del ISM, los trabajadores del mar reciben una asistencia médica lo más parecida a la que tendrían en tierra si sufren un accidente o una enfermedad.

Hemos sido pioneros en telemedicina con las comunicaciones al Centro Radio Médico español. También contamos con dos hospitales flotantes al servicio de nuestra flota y de quienes pudieran necesitar esta asistencia. No podemos olvidarnos de la labor preventiva de nuestros sanitarios al realizar las inspecciones a botiquines, la formación sanitaria a marineros, los reconocimientos médicos de embarque marítimo o la revisión de la Guía Sanitaria. A todos nuestros sanitarios, gracias por la labor que realizáis. ■

ALIMENTACIÓN SOSTENIBLE EN LAS TRAVESÍAS MARÍTIMAS DEL SIGLO XVIII

Cocina a bordo saludable

Autor: Vicente Ruiz García

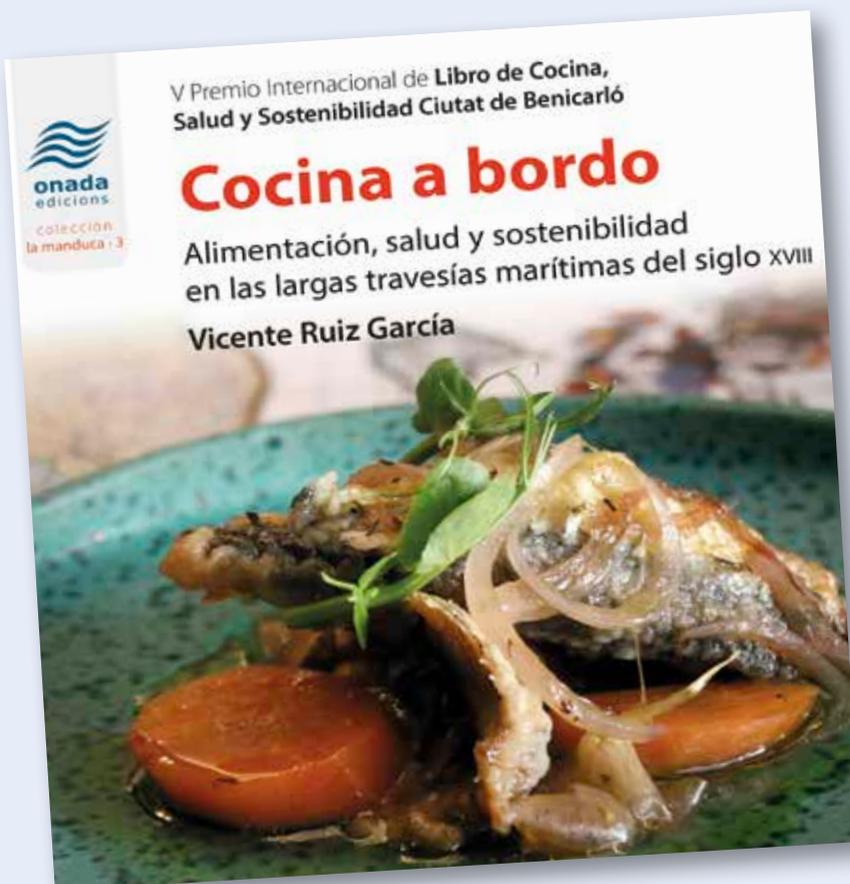
Edita: Onada Edicions

Partiendo de la base de que la alimentación era uno de los mayores problemas de las grandes travesías del siglo XVIII, el historiador y escritor Vicente Ruiz, especialista en historia naval y gastronomía histórica, nos cuenta en su libro cómo se las ingeniaban los cocineros y despenseros hace tres siglos para dar de comer a una tripulación durante los meses de confinamiento a bordo.

Tras años de investigación en distintos archivos y museos, el autor confirma que la Armada Española y las navieras que comerciaban con tierras lejanas fueron pioneras en la creación de dietas saludables y sostenibles.

Tal era la preocupación en la época por la salud de los marineros que había ordenanzas que regulaban cómo tenía que ser la dieta para impedir enfermedades como el escorbuto y cómo planificar el rancho para superar las adversidades y carencias de la época.

Entre los víveres embarcados se incluían productos frescos, animales vivos, conservas de carne, verduras y se empleaba el aceite, los cítricos, el escabeche, especias y técnicas de ahumado y desecado como elementos de conservación. Otra curiosidad que se descubre en las páginas del libro es que los



El libro incluye recetas actualizadas para poder recrear la cocina marinera del S XVIII

españoles fueron pioneros en las “dietas de aprovechamiento”, ya que se estudiaba cómo emplear los productos obtenidos de los animales vivos hasta su sacrificio y las sobras para crear nuevos platos, como caldos de huesos o de espinas que nada envidiarían a los concentrados de hoy.

Desde su publicación, el libro “Cocina a bordo” ya ha recibido varios premios. Su precio es de 23 euros y puede encontrarse en todas las librerías. ■



Directora del ISM:
Elena Martínez Carqués

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

- A Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2. Tel. 881 90 98 00.
- Alicante:** Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 2. Tel. 965 12 65 23.
- Almería:** Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1. Tel. 950 62 02 11.
- Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.
- Barcelona:** Casa del Mar. C/ Albareda, 1. Tel. 93 443 96 00.
- Bizkaia:** Oficina Administrativa. C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao. Tel. 94 473 90 00.
- Cádiz:** Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. Tel. 956 25 17 03.
- Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander. Tel. 942 21 46 00.
- Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.
- Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.
- Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20. Tel. 956 50 02 40.
- Gijón:** Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón (Asturias). Tels. 985 327 200 / 985 327 300
- Gipuzkoa:** Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.
- Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. Tel. 959 25 74 11.
- Las Palmas:** Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322. Las Palmas de Gran Canaria. Tel. 928 49 46 45.
- Lugo:** Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. Tel. 982 22 50 10
- Madrid:** Oficina Administrativa. C/ Churrua, 2. Tel. 91 591 99 00.
- Málaga:** Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4 (Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.
- Meiella:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7. Tel. 95 267 88 00.
- Santa Cruz de Tenerife:** Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.
- Sevilla:** Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1. Tel. 95 428 60 28.
- Tarragona:** Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19. Tel. 977 19 10 00.
- Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Port, 300. Tel. 96 331 99 00.
- Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Vigo (Pontevedra). Tel. 986 21 61 00.
- Vilagarcía de Arousa:** C/ Alejandro Cerecedo, 8. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004 Madrid. Tel. 91 700 66 00. **Suscripciones:** revista.mar.ism@seg-social.es / www.seg-social.es
Diseña e imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com
Depósito Legal: M.16516/1963
NIPO Papel: 123-20-003-8 **NIPO Web:** 123-20-004-3

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

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

Descárgala en tu smartphone



LEY DE PESCA

Tras un año a consulta pública, la Ley de Pesca Sostenible incorpora muchas de las demandas del sector, para lograr la viabilidad del medio y de quienes viven de él. Desde la patronal argumentan que la ley sigue teniendo carencias y generando inseguridad jurídica.

PÁGINA 6

PESCA



Navegar seguros. Formación e información, ejes centrales para evitar accidentes en la pesca. Hablamos con Ana Núñez, subdirectora de la DGMM.

PÁGINA 12

MUSEOS



Día de los Museos. Inmersión total por las salas de Museo Marítimo de Barcelona y su entorno privilegiado junto al puerto y la playa.

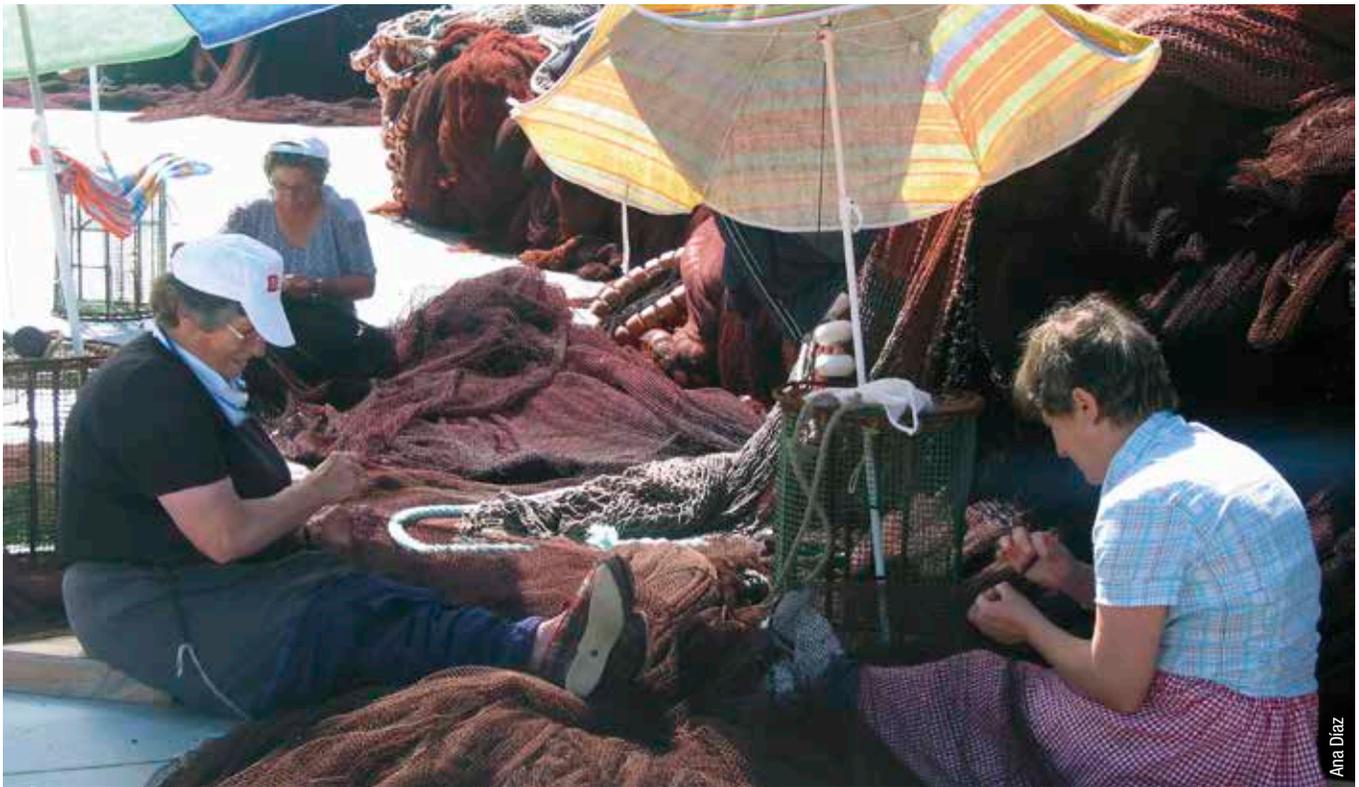
PÁGINA 54

- 8 Igualdad.** Mayo es el mes designado por la OMI para fomentar el trabajo de la mujer en el mar. Analizamos qué hace falta para ahondar en su integración plena.
- 16 Pesca.** Conil, sede de la pesca artesanal mundial.
- 24 Descentralización.** El IEO reparte su área de gestión en tres sedes nacionales.
- 28 Aniversario.** El puerto de Santander cumple 150 años, repasamos su historia.
- 32 Estibadores.** Sindicatos y Anesco han firmado el V Acuerdo Marco de la Estiba poniendo punto final a un largo conflicto.
- 36 Comunicaciones.** Desde el 1 de mayo han cambiado los canales VHF para avisos locales y meteorológicos de 22 estaciones costeras españolas.
- 38 Ferias.** El éxito total de la Seafood garantiza que la exposición se queda en Barcelona.
- 44 Yates confiscados.** ¿Quién paga el mantenimiento de los yates incautados a magnates rusos desde la invasión de Ucrania?
- 46 Médicos en acción.** Recorrido por la labor de los equipos médicos del Instituto Social de la Marina.
- 50 Entrevista.** El catedrático Miguel Jover investiga el uso de piensos ecológicos en acuicultura.



LA NORMATIVA SE ADAPTA PARA CUMPLIR CON EL PACTO VERDE EUROPEO

Ley de Pesca Sostenible



Ana Díaz

El pasado 17 de mayo el Gobierno aprobaba el proyecto de Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera, una normativa que tiene como objetivo troncal lograr la sostenibilidad en tres aspectos fundamentales con el mismo peso: la conservación de los recursos pesqueros; el sostenimiento y mejora de la actividad económica y el empleo y como tercer pilar la cohesión social de las zonas costeras.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, indicaba durante la presentación del proyecto de ley la necesidad imperiosa de actualizar la Ley de Pesca Marítima del Estado, vigente desde hace 20 años, a la legislación comunitaria en materia de gobernanza internacional de los océanos y cumplir con el Pacto Verde Europeo que exige garantías y equilibrio entre la actividad pesquera y la conservación del medio marino. La nueva ley introduce aspectos como

El proyecto, tras ser aprobado y pasar por información pública, inicia su recorrido parlamentario

la limitación del volumen de capturas o la regulación del esfuerzo pesquero, de los artes y aparejos utilizados, del peso o talla de las especies, o el establecimiento de vedas, “siempre de la mano del sector y con la mejor información científica disponible”, afirmaba el ministro.

Asimismo, por primera vez se reconocen los coeficientes reductores (0,15) para el colectivo de rederas, neskatiillas, empacadoras y buceadores y se aumenta del 0,10 a 0,15 el coeficiente

para mariscadores a pie. Esta medida puede beneficiar a unas 5.300 personas y rebajar hasta en cuatro años la edad de jubilación.

CUOTAS FLEXIBLES

La norma considera una flexibilización de las cuotas de pesca para lo que se ha redefinido el Registro General de la Flota Pesquera, donde todo buque que desee faenar debe estar inscrito, de tal manera que los requisitos para desarrollar una actividad son más completos y sencillos.

Los criterios de reparto de cuotas se han racionalizado y ordenado para garantizar la máxima seguridad jurídica a armadores y propietarios. Con la nueva ley, se primará aquellos barcos y artes que causen menor impacto sobre el medio o que contribuyan directamente a la economía social.

También se regulan de forma más clara los mecanismos de intercambio de cuotas para favorecer la planificación empresarial tanto para los días de esfuerzo pesquero asignados a España como los cupos por especie. Ahora la Administración podrá redistribuir cuotas no empleadas. Esta medida busca acabar con los llamados “armadores de sofá”, es decir aquellos que teniendo derechos de pesca los usan como una transacción mercantil y no para pescar. Se regula la pesca recreativa en aguas exteriores, que se ha incrementado notablemente en los últimos años, de tal manera que se conocerá con mayor exactitud las capturas para así tomar las medidas oportunas para proteger tanto el ecosistema como la economía.

La aplicación de la nueva ley fortalecerá el nexo entre la política pesquera y la ciencia. Los dictámenes científicos serán la premisa de la toma de deci-

La reforma busca promocionar la actividad pesquera como generadora de empleo, riqueza y cohesión social de las zonas costeras

siones de cualquier política pesquera. La flota española está formada por 8.839 buques que en 2020 capturaron cerca de 790.000T de pescado, de las que el 58 % fue en aguas internacionales, el 34 % en caladero nacional y el 7,6 % en aguas comunitarias. Esta cifra nos sitúa a la cabeza de la UE y entre las 20 primeras flotas del mundo.

El 95,3 % de las embarcaciones faena en el caladero nacional, en el que el segmento de las artes menores concentra el mayor número de barcos (6.895). Esta flota tiene carácter artesanal, faena cerca de los puertos base y aporta al mercado productos frescos que se subastan en lonja para consumo en los hogares y hostelería

Javier Garat, secretario general de Cepesca, reconocía que la ley ha sufrido importantes modificaciones, pero “vuelve a ignorar las apreciaciones trasladadas a la Administración por los agentes del sector pesquero y genera la misma inseguridad jurídica de la que ya alarmamos” y solo ha incorporado cinco de las 46 propuestas y comentarios del sector pesquero y solicitan que al menos quede “por escrito” que estos nuevos criterios de reparto no serán retroactivos. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA PREVENCIÓN DE RIESGOS A BORDO

No es solo un trabajo de hombres



Desde diferentes ámbitos en los últimos años proliferan los estudios e informes que buscan eliminar las barreras de género en el sector marítimo pesquero. Investigaciones que coinciden en la necesidad perentoria de impulsar un cambio de mentalidad a todos los niveles, social, empresarial e institucional, a la par de las modificaciones estructurales necesarias que faciliten la integración plena de la mujer a bordo. La Organización Marítima Internacional, OMI, declaraba el 18 de mayo como Día internacional de la mujer en el sector marítimo con el objetivo de promover de manera continuada la contratación, permanencia y el empleo sostenido de las mujeres en el mar. Es primordial visibilizar el trabajo que realizan las mujeres como medio para lograr resultados concretos que aborden el desequilibrio actual de género.

El ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación va un paso más allá con el Plan para la Igualdad de Género en el Sector Pesquero y Acuícola para potenciar el papel de la mujer en la toma de decisiones. Se trata de una apuesta para aumentar la participación de la mujer en aquellos foros desde los que es posible impulsar el cambio social y económico que se busca.

Tan solo el 16% (10.797) de los afiliados al Régimen Especial del Mar son mujeres, y muy pocas figuran en puestos directivos. El plan incluye acciones concretas para facilitar la plena incorporación de la mujer, mejora de las condiciones laborales en las profesiones marítimo pesqueras y medidas para impulsar el asociacionismo.

Por su parte, la Xunta de Galicia y la Fundación para la Pesca y el Marisqueo (Fundamar) presentaban recientemente un estudio pionero de integración de la perspectiva de género en la prevención de riesgos a bordo de los barcos de pesca.

Como comentó María Jesús Lorenzana, conselleira de Empleo e Igualdad de la Xunta: “El estudio muestra la necesidad de impulsar cambios de mentalidad en la sociedad en general y en el sector de la pesca en particular con una mayor concienciación y sensibilización en igualdad; incluir pautas para integrar la perspectiva de género en la gestión de la prevención de riesgos laborales en los buques de pesca; vigilar la salud desde el enfoque de género; mejorar los equipos de protección individual; o adaptar estructuralmente los alojamientos e instalaciones sanitarias de los buques”.

La diferencia del estudio promovido por Fundamar con otros publicados hasta el momento radica en que se



La educación, pilar básico para el cambio social

La OMI declaraba el 18 de mayo como Día Internacional de la Mujer en el Sector Marítimo

realiza un diagnóstico con enfoque de género desde el sector de la pesca con sus peculiaridades para así dar respuesta a una petición de las empresas y entidades del sector.

Las campañas de información y sensibilización han demostrado sobradamente su utilidad, pero ya debería existir la madurez suficiente para avanzar e ir más allá en la consecución de entornos laborales igualitarios y justos con las mujeres. La pelota ahora está sobre el tejado del sector de la construcción naval, de empresarios, armadores y patronal pesquera.

Necesitamos que los resultados de estos estudios calen en las empresas armadoras, en las propias tripulaciones y en los futuros profesionales del sector. Es tarea de toda la sociedad ir derribando los muros para que las mujeres entren, permanezcan y progresen en el sector marítimo pesquero.

Y así, desde las Islas Canarias también

nos llegan iniciativas que abundan en este sentido. El Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo Pesquera de Canarias (Escuela de Pesca de Lanzarote) es pionero en la incorporación de la perspectiva de género en sus planes de estudio y aulas para favorecer la incorporación de las mujeres al mundo marino y portuario.

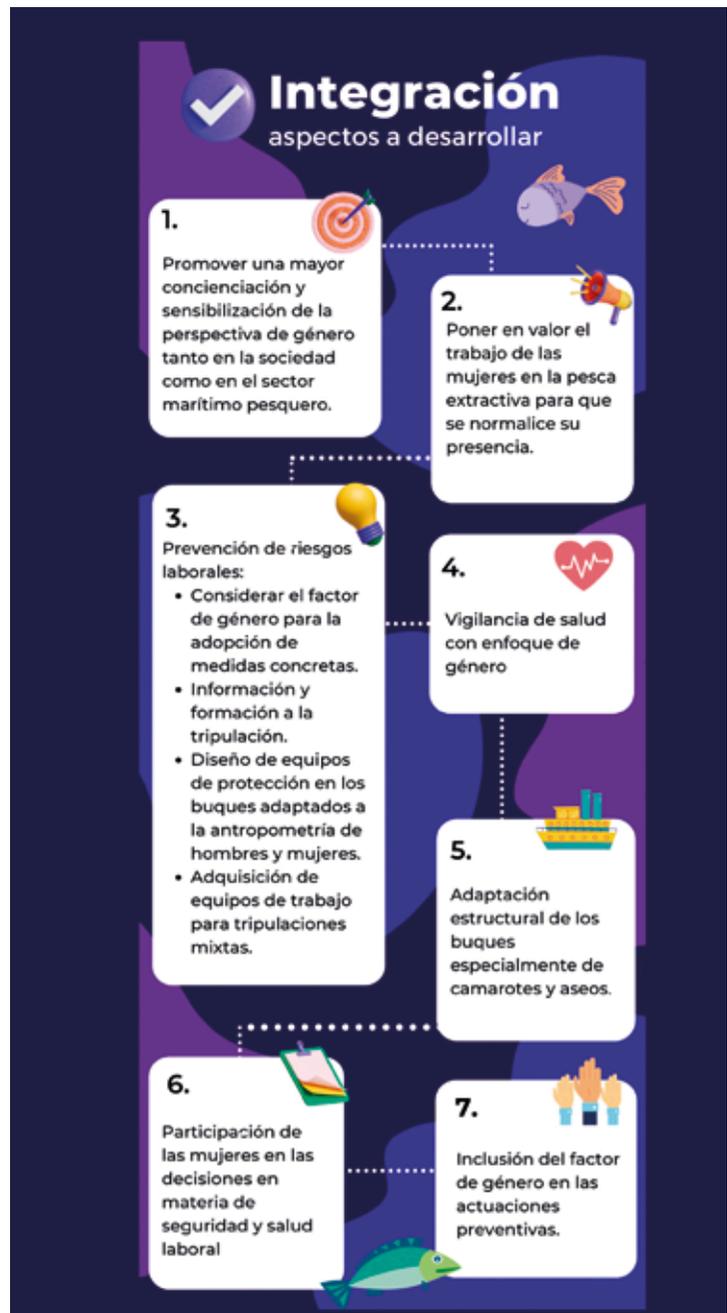
Todo comienza por un cambio de mentalidad, si bien es necesario dejar de contemplar el trabajo en el mar como una labor exclusiva para hombres, también existen medidas perentorias como la adecuación de los buques de altura y gran altura, donde la tripulación permanece durante meses en el mar, así como la creación de un plan de acogida dirigido a la tripulación para reducir los riesgos psicosociales de la convivencia y el establecimiento de un protocolo contra el acoso sexual.

PROFESIONES FEMINIZADAS

El Instituto de la Mujer, del Ministerio de Igualdad, coincidiendo con el Día Mundial de la Salud y la Seguridad en el Trabajo, que se celebra el 28 de abril, reivindicaba la incorporación de la perspectiva de género en la valoración de los riesgos y enfermedades que comportan las profesiones feminizadas y entre ellas figura un apartado dedicado a las mujeres de la pesca.

En este epígrafe, que incluye oficios como el de redera, mariscadora, o neskatilla, se reconoce que estas mujeres se enfrentan a graves trastornos músculo-esqueléticos en la columna, especialmente en la zona cervical y los hombros, inflamaciones tendinosas y síndrome del túnel carpiano.

Además, su sistema inmunológico se



Elaboración: fuente propia a partir del informe Fundamar

ve claramente afectado por los cambios meteorológicos a que se ven sometidas en el desempeño de su labor, presentando numerosos constipados e infecciones de orina. En la mayoría de casos, los problemas físicos de salud de estas profesionales, les provocan también trastornos psicológicos. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



PRESTACIONES DE MUERTE Y SUPERVIVENCIA EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR



Gobierno
de España

Ministerio
de Inclusión, Seguridad Social
y Migraciones

Secretaría de Estado
de la Seguridad Social
y Pensiones



Instituto Social
de la Marina



CAMPAÑA “LA SEGURIDAD SALVA VIDAS”

Un sector con mucho riesgo

Aplastamientos, caídas en cubierta, al embarcar o al mar; golpes por la rotura de algún elemento de tensión, cortes y golpes al procesar la captura; sobreesfuerzos por cargas pesadas, quemaduras... El trabajo en el sector marítimo pesquero es uno de los más peligrosos: la tasa de accidentes con baja duplica al resto de actividades y la de accidentes mortales es 10 veces mayor.

La pesca marina presenta una de las tasas de accidentes laborales más elevadas. Los trabajadores del sector marítimo pesquero (en torno a unas 38.000 personas embarcadas), están expuestos a riesgos de muy diversa índole: debidos a la propia navegación; por trabajar en una plataforma en continuo movimiento

y en un ambiente hostil; con maquinaria peligrosa; exposición continua a ruido y vibraciones; a una carga física elevada, por exposición a agentes físicos o químicos y biológicos. De hecho, tienen 10 veces más accidentes mortales que en otros sectores.

La Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (CNSST), a

propuesta del Grupo de Trabajo Sector Marítimo Pesquero, ha puesto en marcha una campaña de sensibilización que, bajo el eslogan “La seguridad salva vidas”, pretende concienciar de todos estos peligros y, además, apoyar la mejora de las condiciones de seguridad y salud laboral para reducir a corto-medio plazo las cifras de siniestralidad. Se puede acceder a todo el contenido en esta web: <https://www.insst.es/la-seguridad-salvavidas>. La campaña se dirige a todas aquellas personas que desarrollan su labor a bordo de buques de pesca de cualquier modalidad, siendo muy importante también la participación de armadores y personal de mando.

Lógicamente, cada tarea a realizar dentro de un barco tiene unos riesgos específicos. Ana Núñez Velasco, presidenta del grupo de trabajo Sector Marítimo Pesquero del CNSST, explica que, por ejemplo, “en la cámara de máquinas al encontrarse el motor principal y auxiliares existen puntos de altas temperaturas y partes móviles que pueden provocar quemaduras importantes. En cambio, en cubierta se puede producir una caída por la borda debido al natural movimiento del pesquero”.

POR TIPO DE PESCA

Las grandes diferencias en el sector pesquero se deben a las distintas modalidades. La pesca de artes menores supone el 31% de los accidentes graves y mortales según datos de Inspección de Trabajo y Seguridad Social entre 2011-2020; pero son la modalidad pesquera con menor tasa de peligrosidad (4%) según los buques censados. En este caso los riesgos, para Ana Núñez, “son debidos al arte de enmalle, aparejos de anzuelo y trampas. Se pueden

El hundimiento y el vuelco causan la mitad de las muertes

producir golpes y atrapamientos cuando se pasa el cabo por el tambor del halador, en el largado del arte, pisando el aparejo que se está lanzando”.

La pesca de palangre tuvo el menor número de accidentes graves y mortales (9%); pero tiene una tasa de peligrosidad relativa del 26%. Existe un riesgo alto “de atrapamiento con elementos en tensión y de golpes por rotura en las tareas de pertrecho y la fase de captura, provocando incluso accidentes por proyección de fragmentos y/o partículas (por ejemplo, anzuelos)”, asegura Núñez Velasco. En este tipo de pesca también son habituales los “cortes, pinchazos por objetos o herramientas y

Accidentes marítimos la seguridad **salva vidas**

Son responsables del 65% de las muertes por accidente en la actividad pesquera
El hundimiento y el vuelco causan la mitad de los fallecimientos

Hundimiento **Varada** **Abordaje** **Vuelco** **Incendio** **Colisión**

Aspectos clave

- Factores personales**
Cumple las normas de seguridad y utiliza el chaleco de trabajo autoinflable
- Organización del trabajo**
Siempre alerta a la seguridad del buque y el estado de la mar y evita la fatiga
- Gestión de emergencias**
Participa en los ejercicios de salvamento periódicos

Plan nacional de sensibilización en seguridad y salud para el sector pesquero

ENTREVISTA

“No podemos pensar nunca que no me va a pasar a mí”

ANA NÚÑEZ, SUBDIRECTORA GENERAL DE LA DGMM

Es la subdirectora general de Seguridad, Comunicación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) y también preside el Grupo de Trabajo Sector Marítimo Pesquero de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (CNSST), organismo que ha puesto en marcha esta campaña.

¿Por qué es tan peligroso el trabajo en el mar?

Una de las peculiaridades es que a los riesgos derivados del propio trabajo hay que añadirles que el buque no se encuentra nunca quieto, se produce balanceo, cabeceo que hace que la plataforma de trabajo esté en continuo movimiento dificultando así las labores de pesca. En ocasiones el trabajo se realiza de noche, por lo que la visibilidad se puede reducir, o con mal tiempo que tampoco ayuda. Hay presencia de productos tóxicos, partes móviles o a altas temperaturas de maquinaria. Todo esto, junto con los riesgos de las artes de pesca, posible fatiga, ruido provocado por la maquinaria, hace que el trabajo en el sector marítimo pesquero sea uno de los más peligrosos, lo que deriva en las elevadas cifras de siniestralidad en el sector. Sin ir más lejos, la incidencia de accidentes de trabajo con baja duplica al resto de actividades y la de accidentes mortales es 10 veces más alta.

¿Cuáles son los accidentes más comunes?

Si nos guiamos por las estadísticas desde el año 2011 los accidentes graves y mortales más comunes son los siguientes:



atrapamiento o aplastamiento con elementos en tensión, partes móviles de máquinas, con el copo, aparejo...; caídas al mar; caídas al mismo nivel en la cubierta; caídas a distinto nivel, por alguna escotilla, hueco o incluso al embarcar o desembarcar del pesquero; golpes provocados por la rotura de algún elemento en tensión; golpes contra elementos del buque y contra objetos; cortes y golpes mientras se produce el procesamiento de las capturas con el pescado o con anzuelos; quemaduras con partes calientes de las máquinas, y sobreesfuerzos por altas cargas.

¿Qué consejos de seguridad básicos deben tener los trabajadores presentes para evitar accidentes?

El consejo principal, y por eso es el lema de la campaña de sensibilización es que “La seguridad salva vidas”. No podemos pensar nunca que no me va a pasar a mí. No debemos olvidarnos de que se está trabajando en un ambiente que puede llegar a ser hostil, por lo que los riesgos se multiplican. Resulta complicado

enumerar unos pocos, pero entre los principales, podemos decir que se encuentra el comprobar y no comprometer nunca la estabilidad del buque (teniendo especial cuidado en las labores de izado de la carga, arrastre, etc.); mantener la estanqueidad (cerrar escotillas, portas etc.), para evitar el embarque de agua y mantener operativas las alarmas. Extremar las precauciones cuando haya presentes elementos en tensión y mantener lo más despejada posible la cubierta.

Es esencial la formación e información de las tripulaciones. Participar de manera activa en los ejercicios de evacuación, contraincendios y emergencias, para de esta forma estar familiarizado en caso de que se produzca una emergencia real, estar familiarizado con el uso de la radio para que, llegado el momento se pueda hacer una llamada de emergencia. Saber utilizar los equipos de protección individual (en particular se recomienda siempre el uso del chaleco de trabajo autoinflable en cubierta) y de seguridad.

el hecho de que se capturan especies potencialmente peligrosas (marrajo, tintorera, familia del tiburón) que pueden y suelen seguir vivas cuando se izan, lo que hace importante que se deban asegurar de darles muerte antes de embarcarlas y utilizar el adecuado equipo de protección”.

LAS MÁS PELIGROSAS

En la pesca de cerco, el segundo arte con mayor peligrosidad (33%), y en el 21% de accidentes graves y mortales, el trabajo se realiza por la noche. Además, explica Ana Núñez, “en las maniobras de largado del arte se pueden producir golpes y atrapamientos. Además, como hay cargas suspendidas, se pueden producir aplastamientos por el balanceo o caída de la carga”. Y

La pesca de arrastre es el arte con mayor tasa de peligrosidad

advierte, “hay que tener especial atención en la fase de virado”. Aquí se puede producir un hundimiento del barco debido a la sobrecarga.

El arrastre es el arte con mayor tasa de peligrosidad (37%) considerando los buques censados. Entre 2011-2020, el arte de arrastre supuso el 39% de los accidentes graves y mortales. Aplastamientos con elementos de tensión o partes móviles de la maquinaria de arrastre, golpes, caídas, sobreesfuerzo por llevar cargas pesadas... Para Ana Núñez, especialmente peligrosos son los accidentes causados por la rotura de elementos de tensión, “las consecuencias pueden ser catastróficas, desde arrastrar a alguien al mar o un golpeo directo a cualquier persona”. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

la seguridad salva vidas

NO TE VAYAS A PIQUE

MANTÉN UNA VIGILANCIA EFICAZ en todo momento

Mantén la atención incluso cuando uses el piloto automático

- De ello depende mantener el gobierno del buque
- No abandones el puente de gobierno
- Evita realizar otras tareas que puedan distraer la atención
- Debes establecer unas horas de descanso y guardia a bordo. La fatiga no es buen timonel
- Ten a mano lo que vayas a necesitar: alimentos, bebidas calientes...

DGSS Plan Nacional de Sensibilización en Seguridad y Salud para el Sector Pesquero **insst**

CÁDIZ, CENTRO MUNDIAL DE LOS PESCADORES A PEQUEÑA ESCALA

Red Iberoamericana de Pesca Artesanal

El pasado mes de mayo Cádiz se convirtió en la capital mundial de la pesca artesanal con dos importantes hitos como son la creación de la Red Iberoamericana de Pesca Artesanal de Pequeña Escala y el Congreso Internacional de pescadores artesanos de Conil, dos encuentros que inciden en la necesidad de impulsar puntos en común que sirvan para poner en valor la pesca artesanal tanto para la supervivencia del oficio como del ecosistema donde se desarrolla.



Oscar Cárdenas

Ambos encuentros, organizados en el seno del Año Internacional de la Pesca a Pequeña Escala, han puesto de manifiesto la necesidad del asociacionismo transnacional a la hora de poner de relieve la importancia y supervivencia de las flotas artesanales. Oficios que se desarrollan en lugares muy alejados y con técnicas e idiosincrasias dispares pero que se encuentran día a día con retos similares: la lucha contra un medio hostil de trabajo, las restricciones normativas creadas a

Ambos eventos forman parte de los actos del Año Internacional de la Pesca a Pequeña Escala

miles de kilómetros de sus zonas, las especies invasoras, la falta de relevo generacional o las exiguas cuotas que suelen inclinar el copo hacia las grandes empresas pesqueras.

Durante el acto de creación de la Red Iberoamericana de la Pesca Artesanal a Pequeña Escala (Ripape), Ana Corredera, viceconsejera de Pesca de la Junta de Andalucía, se mostró agradecida por la elección de Cádiz como lugar de encuentro para poner en valor el esfuerzo de los profesionales de la pesca e

hizo mención de algunos de los retos a superar como son los efectos del alga asiática en las costas andaluzas, el alza del precio del gasoil o la pérdida de caladeros con especies de alto valor como es el voraz en el Estrecho de Gibraltar. Este modo de trabajo necesita de una mayor flexibilidad para irse adaptando a las condiciones concretas de su día a día, tal y como recordaba durante su intervención la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz: “La actividad de esta flota tiene un marcado carácter local, operando en las aguas del caladero nacional próximas a la costa y subastando sus capturas de forma diaria en lonja”. Se trata de negocios familiares que hasta ahora han servido para sacar dignamente a sus familias adelante, pero de futuro incierto si no se buscan alternativas de rentabilidad que permitan el mantenimiento de las flotas locales, en la misma medida que se busca la sostenibilidad ambiental.

Más de un centenar de pescadores artesanales, especialistas, autoridades políticas y científicos de 25 países han estado presentes en la creación de la Red Iberoamericana que nace con el objetivo de convertirse en un foro de cooperación y de altavoz para la pesca artesanal iberoamericana en foros internacionales.

La alianza aglutina a 24 organizaciones pesqueras de Iberoamérica, que representan a más de 20 millones de pescadores artesanales y será presidida por Nicolás Fernández, gerente de la OPP-72 de Conil.

PESCADORES GADITANOS

Por segundo año, la OPP 72 de Conil organizaba su Encuentro Internacional de Pesca Artesanal en el que han participado más de un centenar de re-

El asociacionismo transnacional servirá para dar más fuerza y voz a las flotas artesanales en los foros internacionales

presentantes de organizaciones pesqueras, autoridades, científicos y ONG, para abordar aspectos como la gobernanza pesquera, medidas de sostenibilidad sociales y ambientales de la pesca local.

Durante una semana, se abordaron también temas como el impacto de la crisis climática en la pesca artesanal, la cogestión y el papel de la mujer en las comunidades pesqueras.

Divididos en diferentes grupos de trabajo, los asistentes han visitado puertos y lonjas de Conil, Chipiona, Rota y Tarifa para conocer los esfuerzos de los pescadores para asegurar una pesca sostenible que a la par de proporcionarles un sustento, proteja el ecosistema.

Desde WWF y Sol de Cocos, dos organizaciones ambientalistas que han colaborado en el desarrollo de ambos eventos, se puso en valor la importancia de la pesca artesanal como pilar socioeconómico y cultural de muchas comunidades costeras de todo el mundo, “aunque décadas de sobrepesca y mala gestión han degradado con frecuencia sus recursos marinos, amenazando la supervivencia de los pescadores artesanales y de sus familias”. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



BACALAO DE SVALVARD Y TÚNIDOS DE REPÚBLICA MAURICIO

Renovación de acuerdos pesqueros



Embarcación bacaladera en aguas de Svalbard

Este mes se han renovado dos importantes acuerdos pesqueros para la flota española. Por un lado la Unión Europea y Noruega han firmado, después de año y medio de negociaciones, un acuerdo sobre la cuota del bacalao ártico en aguas de Svalbard para el año 2022, por otro lado también se ratificaba la continuación del acuerdo pesquero con República Mauricio, de vital importancia para la flota atunera vasca y gallega.

La cuota asignada a España de bacalao de Svalbard supone casi la mitad (49,3%) de las 19.636 toneladas que corresponden en total a la Unión Europea. España, Alemania, Francia, Portugal y Polonia tienen cupo propio adjudicado en estas aguas, con una cuota adicional no repartida para el resto de Estados Miembros.

El nuevo acuerdo, según indicaba

España
obtiene la
mitad de
la cuota
europea

el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, da estabilidad y permite una planificación adecuada de la pesquería, ya que la cuota provisional vigente expiraba a final de abril.

El Gobierno de Noruega ha celebrado el “entendimiento” logrado con la UE, tras las tensiones surgidas por la decisión unilateral de Noruega de reducir la cuota a la Unión

Europea y ofrecérsela al Reino Unido tras el Brexit. Esta decisión impidió la firma del tratado anual por lo que se estaba faenando en virtud a un acuerdo provisional desde hacía 16 meses.

Sin embargo, los pescadores europeos consideran que finalmente la Unión Europea ha renunciado a las 5.000T que Noruega en 2021 restó a Europa. En realidad, no se trata de una renuncia definitiva sino de la indeterminación, o la falta de respuesta concreta por parte de Noruega sobre su decisión. Europa argumenta que el pacto alcanzado entre ambas administraciones incluye un compromiso por parte de Noruega de revisar al alza la cuota para el próximo año, lo que Bruselas entiende como una devolución de esas 5.000T.

Cuando Noruega accedió hace 100 años a la soberanía del Archipiélago de Svalbard se firmó un acuerdo por el que se comprometía a un reparto justo y sostenible de los recursos pesqueros del Mar de Barents.

Además, el país nórdico tiene firmado también un acuerdo pesquero

El sector lamenta que finalmente Europa haya renunciado a las toneladas que Noruega le restó tras el Brexit

con Rusia, con quien se reparte la mayor parte del cupo total de bacalao del Mar de Barents. La cuota total asciende a 708.480T de las que 314.605 son para Noruega, 302.605 para Rusia y 39.228 para el resto de países.

Desde la patronal pesquera se ha solicitado en multitud de ocasiones a Europa que se adjudique unilateralmente, como ha hecho Noruega, la cuota que le corresponde que ascendería a 24.600 toneladas.

REPÚBLICA MAURICIO

Por otro lado, también se acaba de revalidar el tratado con República Mauricio por otros cuatro años con unas condiciones similares al anterior. La flota española de gran altura que faena en el Índico emplea habitualmente Port Louis para sus desembarques y aprovisionamiento.

El nuevo acuerdo, después de cinco meses de negociaciones, entrará en vigor el 5 de octubre de 2022, por lo que se prorrogará por seis meses el último protocolo para dar continuidad a la labor de los pesqueros europeos pero también al empleo local asociado.

Gallegos y vascos son los que más esperaban la noticia de la firma. Las licencias incluidas en el acuerdo son para 40 barcos cerqueros y 45 palanqueros de superficie de la Unión Europea, de los que 22 y 12 respectivamente son españoles, que capturan en estas aguas atún tropical, patudo y atún listado.

La UE pagará al país africano casi 3 millones de euros durante los cuatro años en los que estará vigente el tratado. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



En Port Louis (Mauricio) descarga la flota atunera española

MAYO ES EL MES DEL ATÚN SALVAJE FRESCO POR EXCELENCIA

Fiesta atunera en España

El pasado 2 de mayo se celebraba el Día Mundial del Atún, un mes en el que el apreciado “cerdo ibérico del mar” pasa por nuestras costas en su periplo migratorio anual. Este es el mes en el que su proporción de grasa es la más adecuada para que esté jugoso y comerlo a la plancha, aunque los amantes del sushi tendrán que esperar a que los ejemplares pescados engorden en las granjas antes de que llegue a su plato.

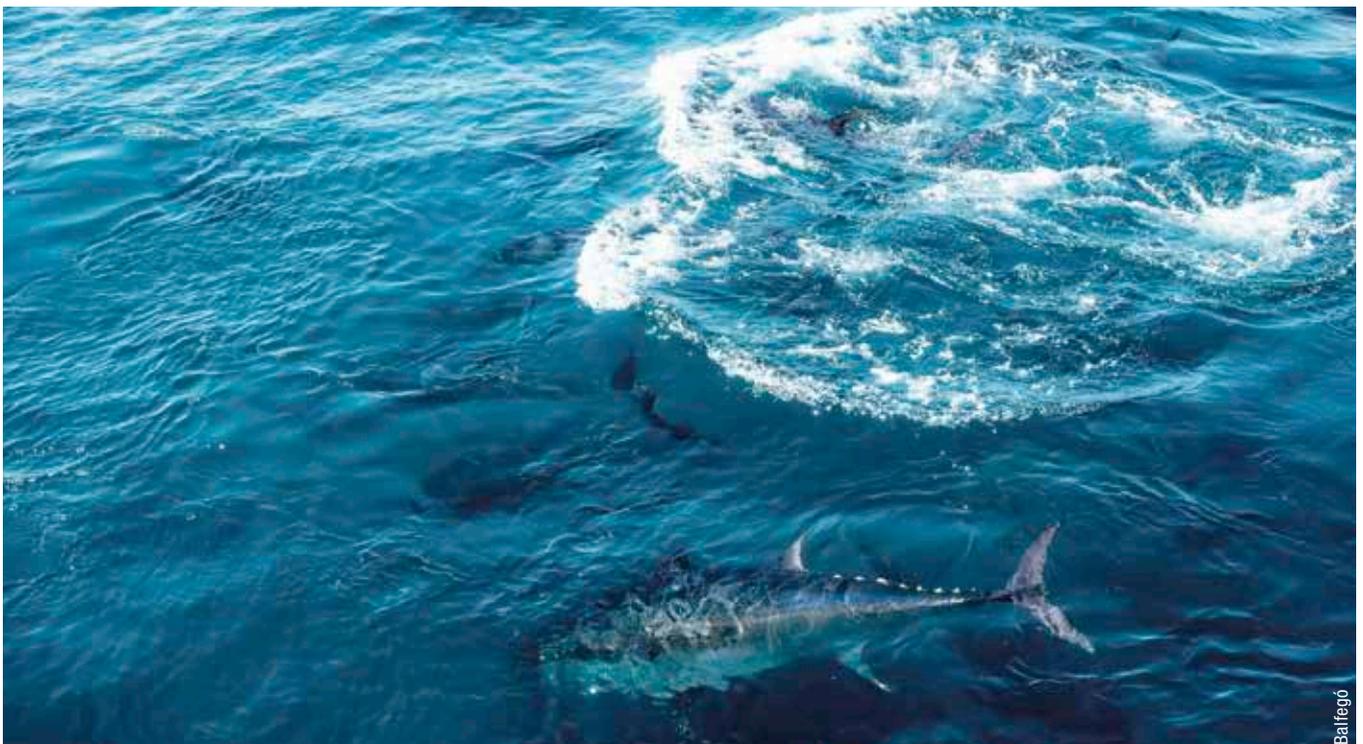
Los túnidos representan el 20% del valor de la pesca marítima global con más de siete millones de toneladas de capturas anuales, siendo en ocasiones la fuente única de sustento de algunas flotas artesanales. España es el primer país europeo en captura, engorde y transformación de atunes, tratándose de una especie de enorme trascendencia para nuestra economía.

Según las estadísticas de la Secretaría General de Pesca, la pesca del atún, que englobaría atún blanco, atún rojo

El 35% de las capturas españolas son túnidos

del Atlántico, atún rojo del Pacífico, atún rojo del Sur, rabil, patudo y listado, representa cerca del 35% del total de las capturas de pescado de nuestras flotas.

Cada zona con su especial hacer y su arte de pesca: Canarias inicia la temporada, Cádiz con sus almadrabas, Murcia y Cataluña liderando en facturación con sus granjas de engorde y Ceuta cerrando el ciclo, pero las cuotas siempre son insuficientes, pese a que el plan de recuperación está funcionando y las diferentes



campañas científicas confirman la recuperación de la especie.

GASTRONOMÍA Y TRADICIÓN

La fiesta del atún se vive en los barcos, las lonjas y en las calles. El mes de mayo son muchas las localidades mediterráneas que acogen jornadas gastronómicas con el atún rojo salvaje y fresco de protagonista. En Benidorm desde hace dos años han destinado el mes de mayo a dar a conocer este manjar, una iniciativa que a la vez sirve para “rendir homenaje a los pescadores”.

La Ruta del Atún en Cádiz, que actualmente incluye las almadrabas de Barbate, Zahara de los Atunes, Conil y Tarifa, se ha convertido en un verdadero fenómeno cultural con despieces (ronqueos) en directo, exhibiciones de cocina, exposiciones, degustación y tiempo para las relaciones comerciales.

Muy cerca, en Cartagena, el Grupo Ricardo Fuentes, líder en la producción de atún rojo de la Unión Europea, constata que el plan de recuperación de la especie emprendido ha dado sus frutos lo que les ha permitido incrementar en un 14% la producción.

De sus granjas salieron 6.300T de atún, el 85% destinado principalmente a Japón y Estados Unidos. Con unas ventas cercanas a las 13.000T en 2021, la Región de Murcia es toda una potencia en acuicultura, siendo el



Los pescadores artesanales creen que su cuota es efímera mientras las grandes empresas se llevan la mayoría

atún, la dorada, la lubina y corvina las especies con más demanda.

También en una línea ascendente, Baldegó anuncia la construcción de nuevas instalaciones de engorde de atunes, más de 12.000 metros cuadrados de extensión en L’Ametlla de Mar (Tarragona) que prevén poner en funcionamiento a finales de 2023.

Mientras, la almadraba de Sancti Petri sigue a la espera de que la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICCA), que se reúne a finales de año, determine si habrá incremento de la cuota de túnidos para España y así poder retomar el proyecto de reapertura. Esta almadraba cerró en 1973, la OPP51 consiguió los derechos de explotación en 2007 pero el proyecto está paralizado hasta que no haya garantías de que la inversión en la remodelación de las instalaciones sea rentable, lo que ocurriría con la concesión de cuota propia.

CUOTA EFÍMERA

La flota de artes menores del Mediterráneo dispone para la campaña 2022 de un límite de captura individual de 526,1 kilos de atún rojo para los buques

Cuotas de atún rojo para España 2022

Buques fuera de censo y rebase de cuota	0,4%	24,37T
Captura accesoria de palangre, pesca recreativa y curricán	0,7273%	44,32T
Buques y almadrabas	87,1501%	5.310,30T
Flota artesanal	11,6995%	712,88T
Total:		6.093,28T

inscritos a esta pesquería. La campaña comenzó el 19 de abril y terminará el 31 de diciembre, aunque la Secretaría General de Pesca se reserva el derecho de cerrar preventivamente cuando la flota alcance el 85% de la cuota, y así evitar las multas por sobrepesca de Europa. En total, las flotas españolas del Mediterráneo y Atlántico Oriental cuentan este año con una cuota total de 6.093,28T de atún rojo.

Las almadrabas gaditanas se quejan por llevar tres años con la misma cuota pese a la recuperación de la especie. 1.475T por temporada, rara vez les alcanza hasta la primera semana de junio. A diferencia del atún engordado, que se exporta en su mayoría, el atún salvaje fresco se consume en un 70 por ciento en España.

En la Comunidad Valenciana, la pesca del atún es una actividad artesanal que emplea el arte del anzuelo. Una costera en la que participan 52 embarcaciones de artes menores de 9 cofradías quienes en reiteradas ocasiones han manifestado su desacuerdo con la disminución en 36 kilos de la cantidad que cada embarcación puede pescar y que no concuerda con los exámenes científicos.

La pesca artesanal a anzuelo agota en una semana su efímera cuota, mientras que las grandes empresas atuneras cuentan con más del 80% de las posibilidades de pesca y emplean sistemas de cerco o arrastre.

Los pescadores de Ceuta, con licencias para trasmallo, palangre y almadraba, llevan años solicitando permiso a Europa para desembarcar en su puerto, y no en Algeciras. Procesar el atún en la lonja ceutí y poderlo exportar, les supondría un enorme ahorro en combustible y más puestos de trabajo en la ciudad.



La pesquería del atún es sostenible en el Mediterráneo y el Atlántico pero no en algunas zonas tropicales

La pesca recreativa también alza la voz, se sienten “maltratados” por las administraciones, cada año se les permite pescar menos ejemplares, de 20 han pasado a tres, con una reducción del 85%, cuando a la flota profesional solo se le ha reducido un 20% la cuota. Si a esto se le suman las restricciones para pescar en las dos nuevas reservas que el MAPA pretende establecer en Ibiza, en Vedrans y Ses Bledes, los ánimos en el colectivo están encendidos.

No siempre llueve a gusto de todos, por el contrario, asociaciones conservacionistas como WWF señalan que, aunque la pesquería de atún está regulada en el Mediterráneo y Atlántico Oriental, y es sostenible en la mayoría de las zonas, no ocurre lo mismo en otros lugares, especialmente los trópicos, donde la pesca del atún está sobreexplotada y en peligro de extinción. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



DESCARGA LA APP Y ACCEDE A TODOS LOS RECURSOS QUE NECESITAS



ismarina.odilotek.es

CON TRES SEDES NACIONALES

El IEO se descentraliza

El Ministerio de Ciencia e Innovación ha decidido descentralizar la coordinación del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en tres sedes nacionales ubicadas en la costa para optimizar los recursos y mejorar su estructura. Esta decisión responde también a la política del Gobierno de desconcentrar los organismos públicos, dando oportunidades a todos los territorios. En este contexto, el centro de Santander será la sede nacional de Pesquerías y el de Mazarrón, en Murcia, sede de Acuicultura. Queda por decidir aún dónde estará la sede de Medio Marino y Protección Ambiental.

La integración del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) durante el tiempo en el que el astronauta Pedro Duque fue ministro de Ciencia e Innovación abrió el debate sobre si lo más lógico sería tener la sede central de este organismo en uno de sus centros costeros. La idea no es muy descabellada. Según informaciones publicadas en el Faro de Vigo, hasta 55 países ubican sus institutos de investigación marina lejos de su capital y cerca del mar. Tal es el caso de Noruega donde el Havforskninginstituttet está en Bergen, ciudad en la que se

Las sedes nacionales quedan divididas por áreas: Pesquerías, Acuicultura y Medio Marino y Protección Ambiental

asientan la mayoría de los grandes buques de pesca y no en Oslo, la capital del país, o de Argentina, donde su Instituto de Oceanografía (Cocinet) está en Bahía Blanca, en la provincia de Buenos Aires. La promesa del Gobierno de descentralizar organismos de la Administración General del Estado, más allá del límite territorial de Madrid, ha alcanzado a nuestro IEO cuya gestión se dividirá en tres áreas y sus correspondientes sedes nacionales. Dos han sido ya confirmadas por el Ministerio de Ciencia e Innovación, depar-



Planta de cultivos del IEO de Murcia, futura sede de Acuicultura

tamento del que depende el Oceanográfico. Falta designar la tercera, cuya elección seguirá los mismos criterios científicos y técnicos mantenidos para elegir las sedes ya nombradas.

La ministra del ramo, Diana Morant, anunció que Santander acogerá el área de “Pesquerías” ya que allí se encuentra la jefatura del área. Además, Pablo Abaunza coordina en este centro todos los programas de Pesca, y ocupa una de las tres vicepresidencias del Comité Ejecutivo del ICES (Consejo Internacional para la Exploración del Mar), organismo que asesora a la Comisión Europea en la gestión pesquera a la hora de establecer los totales admisibles de captura (TAC) y las cuotas de las especies comerciales.

Por otra parte, el centro del IEO de Mazarrón, en Murcia, será la sede nacional de Acuicultura porque allí se encuentra la infraestructura científica y técnica singular (ICTS) para el cultivo del atún rojo, siendo la mayor instalación en España, y probablemente en toda Europa, dedicada a la acuicultura.

La sede nacional del área de Medio Marino y Protección Ambiental está aún sin determinar: Según el Ministerio de Ciencia e Innovación, “se mantendrán los mismos criterios que los que han determinado la elección de las sedes de Santander y Murcia”. Hay quienes creen que, al estar en Madrid la jefatura de este área, se quedará en la capital de España, como lo hará la dirección general del organismo. No obstante, nada está decidido y ciudades como Vigo o Cádiz, que habían sonado ya como posibles sedes, podrían tener su oportunidad.

MALESTAR EN GALICIA

La decisión tomada por el Ejecutivo no ha sentado nada bien en Galicia donde la



Científicos del IEO tomando muestras marinas

Con esta decisión se pretende optimizar recursos y mejorar la estructura organizativa del organismo

conselleira do Mar, Rosa Quintana, respondió a una pregunta en el Parlamento autonómico. Quintana explicó que la Xunta ha alertado de la necesidad de proteger la labor del IEO, saneando sus cuentas, ya que es un ente estratégico para la investigación marina y la defensa de los intereses de la flota gallega en Europa. Además, calificó de “nefastas” las decisiones adoptadas por el Gobierno central al integrar el Instituto Español de Oceanografía en el CSIC y dividir territorialmente sus sedes nacionales sin contar con Galicia que es la principal potencia pesquera y acuícola de España. En 2020, la Xunta remitió al Gobierno central el resultado de la votación de una proposición no de ley en la que pedía el traspaso de competencias de la gestión económico-administrativa de los centros del IEO en A Coruña y Vigo, previo saneamiento de sus cuentas y de su organización. El Ayuntamiento de Vigo, el Consello Económico e Social (CES) de Galicia y el Colegio de Biólogos Gallegos (Cob-a) también han pedido a la ministra de Ciencia e Innovación, que reconsidere la situación actual. ■

ANA DÍAZ
FOTOS: IEO

FLETES ALTOS: MÁS CONCENTRACIÓN Y MENOS FRECUENCIA

Tráfico de contenedores en 2022



Los retrasos sufridos por los buques, puertos y almacenes logísticos han generado una situación de embotellamiento de la cadena de suministro, que ha propiciado el incremento de fletes e ingresos récord para las navieras. En líneas generales, este ha sido el escenario durante 2021.

Esta situación, a priori, favorable para las navieras, ha incrementado su liquidez y permitido acometer diferentes estrategias de crecimiento y diversificación. Expansiones transversales absorbiendo empresas de distribución logística, controlando servicios de entrega puerta a puerta, en otros casos, incrementando flota o incluso adquiriendo aeronaves de carga, permitiendo la entrada en la distribución de productos gran valor añadido.

Los últimos análisis, apuntan a una prolongación de la situación. Si los atascos de los tráficos continúan, los

Los costes de los envíos de mercancías seguirán aumentando o se mantendrán este año

fletes no se reducirán a corto plazo y llevará un tiempo recuperar el ritmo normal de la cadena de suministro. Todo ello agravado por las cotas de inflación, muy importantes en algunos países.

La industria marítima se ha consolidado y expandido durante los dos últimos años de manera importante y las infraestructuras portuarias han demostrado ser vitales, pero en Asia, la política “cero covid” de Pekín en sus puertos, seguirá generando retrasos, consecuentemente atascos, mayor demanda y así sucesivamente, dando lugar a un bucle que debe romperse a través de la cooperación internacional.

Razones que nos inducen a pronosticar, que los costes de los envíos de mercancías seguirán incrementándose o se mantendrán durante el presente año.

Las tarifas más elevadas prevalecerán, a medida que los contratos de flete anuales y de largo plazo se formalicen, dando las navieras prioridad a grandes clientes sobre el grupo de minoristas.

En contraposición, la subida de la inflación y la puesta en marcha de servicios hasta ahora ralentizados durante la pandemia como el turismo pueden influir en una disminución de la demanda de bienes, para así recuperar otros mercados, lo que equilibraría el gasto y enfriaría la economía. Y si se resuelven los problemas de congestión en las terminales de la costa oeste de EE. UU. y de China, la situación general de la cadena logística podría

normalizarse o por lo menos mejorar. Las nueve principales compañías navieras controlan el 83% del tonelaje mundial. Los analistas vaticinan para 2022, ganancias por encima de los 1,9 billones de dólares del año pasado. Según los especialistas británicos Drewry, las tarifas anuales de flete por contrato de este año aumentarán en más del 60% en las principales rutas, en comparación con las de 2021, lo que permitirá mayores ingresos, aunque descendan los volúmenes de carga.

La alianza 2M reducirá escalas entre Asia y el norte de Europa. La razón para esta reducción se debería a la congestión que están sufriendo los puertos del norte de Europa y que genera un retraso en toda la cadena. Cuanto más dure la situación de congestión de algunos puertos, más improbable será que se produzca una bajada de los fletes.

Tras dos años de integración de empresas por parte de los grandes grupos navieros, con el objetivo de controlar la cadena logística hasta el cliente final, la tendencia de diversificación y concentración de servicios continúa, gracias como hemos dicho, al mantenimiento de las buenas cifras de ingresos de las grandes operadoras que cuentan con una amplia liquidez.

Las mayores navieras parecen haber entendido que el transporte aéreo es un facilitador crucial que dota de flexibilidad y agilidad a las cadenas de suministro globales, permitiendo a las empresas abordar determinados envíos estratégicos o de alto valor de una manera inmediata.

La llegada de los nuevos pedidos de buques dentro de dos años puede incrementar la oferta de transporte y hacer caer de nuevo los fletes. Es el

La llegada de nuevos pedidos de buques en dos años puede hacer caer de nuevo los fletes

momento de diversificar y preparar la estructura de negocio de cara al futuro y las navieras lo saben. Unas invierten en buques, otras en aeronaves, la logística terrestre es asimismo una opción abordada sobre todo por la danesa Maersk, que adquirió el pasado mes de abril la compañía logística Agility Public Warehousing por 3.600 millones de euros. Agrupar a los protagonistas de la cadena logística bajo la misma matriz, permite una reducción de los costes fijos, prestar un mejor servicio, evitar futuros retrasos y también una forma de no ser controlado por alianzas competidoras.

Por lo tanto, en el presente año los crecimientos de tráfico se moderarán. Los grupos continuarán sus políticas de diversificación y obtendrán con ello mayores ganancias. En torno a un 15% más, que en 2021. Y solo la inflación y “Omicron” impedirán que este porcentaje sea incluso mayor. Corriente continuista para el mercado del contenedor. El transporte marítimo y contenerizado seguirá siendo un buen negocio, al menos, hasta 2024. ■



JOSÉ RAFAEL DÍAZ
INGENIERO ESPECIALIZADO
EN ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA



EL PUERTO DE SANTANDER CONMEMORA SUS 150 AÑOS

Siglo y medio de historia

En 2022 se cumple el aniversario de dos entidades fundamentales: la Junta del Puerto de Santander (150 años) y la Autoridad Portuaria de Santander (30 años). Con el patrocinio de la consejería de Industria, Turismo, Innovación, Transporte y Comercio, hay programadas diferentes actividades para su conmemoración.

El 10 de mayo de 1872, hace 150 años, la Gaceta de Madrid publicaba un decreto del Ministerio de Fomento mediante el que se creaba una Junta especial de Obras del puerto. La orden, firmada por el rey Amadeo I, crea un organismo encargado de ejecutar, administrar y fomentar obras de mejora en las instalaciones portuarias. Se trata de la figura sucesora del Real Consulado de Mar y Tierra de Santander y de la Junta de Comer-

Desde mayo hay programadas numerosas actividades

cio como instrumento administrador del puerto (que actuó como gestor cerca de un siglo). Ambos organismos son los precursores, a su vez, de la actual Junta del Puerto de Santander (que se creó en 1968) y en 1992, de la Autoridad Portuaria de Santander, en adelante APS.

Este es el segundo acontecimiento que va a celebrar el puerto, después del nacimiento de la APS hace 30 años como resultado de la publicación en el

BOE de la Ley de Puertos del Estado y de Marina Mercante. Esta norma, sustituida por otra posterior de 2011, es el instrumento con el que la Administración Central impulsa la reciente reforma y modernización del sistema portuario de titularidad estatal.

ACTIVIDADES PROGRAMADAS

El puerto ha sido testigo de innumerables acontecimientos históricos: del puerto salieron las tropas que partieron a la guerra de Cuba; también durante la Guerra Civil; fue testigo de la “mayor tragedia civil del s. XIX”, cuando el vapor Machichaco, cargado de dinamita, estalló en 1893 en el puerto de Santander dejando casi mil muertos y tres mil heridos; y del incendio que asoló Santander en 1941. Todos estos acontecimientos y muchos más han quedado registrados, a lo largo de 150 años, en fotografías, libros, planos, cuadros... Patrimonio que ahora, la Autoridad Portuaria de Santander y con el patrocinio de la Consejería de Industria, Turismo, Innovación, Transporte y Comercio del Gobierno de Cantabria, pone a disposición de todo el público, además de programar una serie de actos conmemorativos para la ocasión.

De mayo a noviembre, por ejemplo, Show Hall Music incluirá una programación de cabaré, cine, conciertos, conferencias, exposiciones, gastronomía, teatro y vela.

La exposición de fotografía histórica del Puerto de Santander, de la colección de José Antonio Torcida, se puede ya visitar en el Palacete del Embarcadero. Un recorrido por la historia del puerto desde 1861 mostrando vistas estereoscópicas inéditas realizadas por el fotógrafo Casimiro Iborra. Esta muestra finaliza cronológicamente con un

HISTORIA

Puerto de Santander

The infographic is a vertical timeline with a central dark blue bar. On either side, there are text boxes with dates and descriptions of historical events. The timeline starts at the top with 'Portus Victoriae' and ends at the bottom with 'Puerto inteligente'. At the bottom right, there is a small illustration of a port with cranes.

Fecha	Evento
Finales del s. I a. C.	Se crea el "Portus Victoriae", pequeño enclave romano que actuó como centro exportador de minerales y núcleo en el comercio en la costa cantábrica.
1187	Alfonso VIII concedió el fuero a la villa en torno a la abadía de San Emeterio y el puerto del mismo nombre. La villa medieval erigida se constituirá en una de las salidas más importantes del reino de Castilla al mar.
1542	Se concede autorización real para la construcción de nuevos muelles. Las obras suponen una transformación de gran alcance e implican la creación del primer puerto artificial que amplía su superficie de abrigo.
1750 - 1785	Un conjunto de iniciativas hacen que Santander actúe, desde mediados del s. XVIII hasta el s. XIX, como uno de los centros comerciales más importantes con las colonias españolas americanas.
1872	Se constituye la Junta de Obras del Puerto, antecesora del Real Consulado del Mar y Tierra de Santander y de la Junta de Comercio. Estuvieron en funcionamiento cerca de un siglo y fueron precursores de la Junta del Puerto de Santander (1968) y de la Autoridad Portuaria (1992).
1872-1898	La época de crecimiento económico portuario y urbano basado en el comercio colonial, que situó a Santander como una de las ciudades portuarias más pujantes, comienza su declive, colapsando en 1898 con la pérdida de las últimas colonias americanas.
1985	Con la entrada en la UE, la inauguración en 1985 de los primeros muelles en Raos o la reforma del modelo de gestión de puertos que impulsa la Ley de Puertos del Estado y de Marina Mercante a finales de 1992, el puerto protagoniza una espectacular reinvención.
Actualidad	El Puerto de Santander se encuentra en el inicio de su reconversión hacia un "Smart Port".

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la APS



Arriba, submarino de la Primera Guerra Mundial en 1934. Abajo, una grúa descargando trolebuses ingleses en 1961



álbum de la Segunda Semana Naval de 1968 y enlaza con otra de las exposiciones, la de fotografía aérea. En ésta se muestra la evolución de las instalaciones portuarias a partir de la década de los setenta hasta nuestros días.

El Palacete del Embarcadero acoge también una presentación especial, la del prestigioso diseñador Javier Mariscal y su particular visión de la bahía de Santander. Francisco Martín, presidente de la APS, considera esta exposición “uno de los grandes hitos del programa de actividades que hemos preparado”.

Una exhibición de planos y fotografías de construcciones de todo tipo existentes y desaparecidas, realizadas en los últimos 150 años en la franja marítima y, otra más de maquetas de diferentes espacios del Puerto de Santander: Estación Marítima, Varadero, Frente Marítimo, etcétera que

ENTREVISTA

“El puerto representa casi el 13% del PIB regional”

FRANCISCO MARTÍN, PRESIDENTE DE LA APS

Francisco Martín, presidente de la Autoridad Portuaria de Santander (APS) habla en esta entrevista de futuro. Casi siete millones de toneladas distribuidas en 2021, año que registró el máximo histórico en el tráfico de mercancías y un proceso en el que está inmerso: convertirse en un puerto inteligente.

Hay una amplia variedad de actividades para esta conmemoración

Sí, hemos querido hacer un programa ecléctico y para todos los públicos con el objetivo de que los habitantes de la ciudad, con la que el puerto comparte espacio y futuro, se sientan parte de las



celebraciones de una infraestructura que representa casi el 13% del PIB regional y un 11% del empleo.

¿En qué año obtuvo el Puerto de Santander la cifra más alta de su historia?

Precisamente el 2021, con 6.731.713 toneladas, fue el año récord en el tráfico de mercancías de nuestro puerto. Un gran resultado que debemos a la colaboración público-privada ya que nuestros operadores y nuestros empleados han tenido que reinventarse continuamente para convertir las incertidumbres derivadas de la crisis sanitaria y económica, la llegada del Brexit y las noticias sobre el aumento de los fletes en una oportunidad para afianzar nuestros tráficos y que no se vieran afectados por los vaivenes de los mercados. Estos resultados se deben

la Autoridad Portuaria ha realizado en los últimos 35 años y que están siendo restauradas para la ocasión.

En cuanto a colecciones de arte, el puerto cuenta con un interesante patrimonio artístico integrado por pinturas, dibujos, esculturas, fotografías, instalaciones y grabados.

Para los más pequeños un libro ilustrado, una serie de talleres creativos y una exposición didáctica-divulgativa bajo el nombre "Mirando al Puerto". Asimismo, la APS está organizando otras acciones como cine, varios conciertos en los faros, una travesía por la Bahía, una regata, instalaciones en 3D y varias performances. Parte de los actos coincidirán con la visita del Buque Escuela de la Armada Española, Juan Sebastián Elcano, que permanecerá atracado en el puerto de Santander entre el 20 y el 24 de junio. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



Arriba, vista del antiguo puerto de Santander (1880-1890).
Abajo, Muelles de Maliaño (1910-1920)



también a que hemos sabido reconvertir el hundimiento de mercancías como el carbón o el cemento, fundamentales para nosotros en 2005, en un espectacular incremento de la mercancía general.

También se celebra en noviembre los 30 años de nacimiento de la APS, ¿qué retos tiene por delante?

El objetivo ahora es mantener los buenos resultados de tráfico obtenidos el año pasado, algo que parece difícil debido a la situación geopolítica actual ya que afecta mucho a los mercados, pero para lo que pondremos todo nuestro empeño. Además, nos encontramos inmersos en un proceso de transformación del puerto, tanto en nuevas infraestructuras como en tecnología, que lleva aparejada una inversión de más de 150 millones de euros.

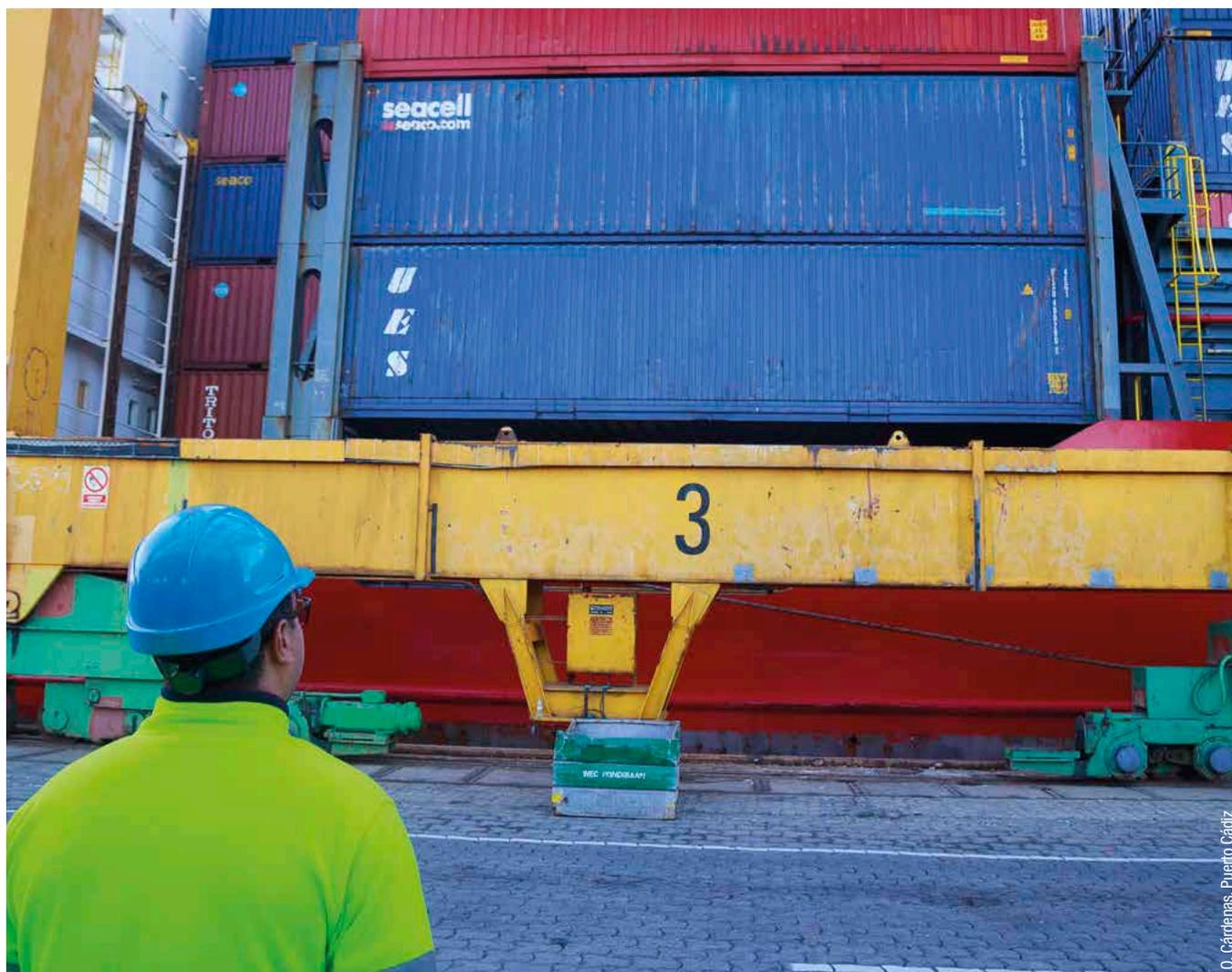
Así pronto veremos finalizadas obras tan importantes como los muelles de Maliaño, la terminal de contenedores, la terminal de fertilizantes, la nueva terminal de ferry, la estación de GNL, el silo de automóviles, el nuevo acceso ferroviario, Raos 9 o Raos 6.

¿Qué papel ha tenido el puerto en la promoción del transporte marítimo de corta distancia (TMCD)?

El puerto de Santander, con su Comunidad Portuaria y navieras a la cabeza, ha tenido, históricamente, un papel fundamental en la promoción del TMCD en el arco atlántico. Tal es así que, hoy en día, el porcentaje de mercancías transportadas, desde y hacia el puerto de Santander, a través de líneas de TMCD, se eleva al 77,4 %.

Hay que señalar que el impulso al TMCD se va a ver reforzado gracias a la importantísima inversión que la APS está realizando en infraestructuras e instalaciones orientadas, básicamente, al cabotaje europeo y que supone más de 150 millones de € (públicos y privados) en los tres próximos años.

Desde el puerto de Santander tenemos muy claro que, una de nuestras principales misiones, es colaborar en el desarrollo sostenible del sector productivo y logístico de nuestro hinterland, y el modo de hacerlo es integrarnos armoniosamente en las cadenas logísticas de aprovisionamiento y distribución, que juegan un rol protagonista en TMCD. El objetivo tiene que ser promover un sistema coordinado multimodal en el que ferrocarril y barco vayan de la mano para reducir las emisiones.



O. Cárdenas, Puerto Cádiz

APROBADO EL CONVENIO ESTATAL DE LOS ESTIBADORES

Cerrojo al conflicto

Sindicatos y Anesco han firmado el V Acuerdo Marco de la Estiba. Este marco normativo se ajusta finalmente a las disposiciones jurídicas españolas y europeas y recoge las novedades de las dos reformas recientemente aprobadas: la de los Centros Portuarios de Empleo y la del mercado de trabajo. Además, pone punto final a un largo conflicto.

Anesco, la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios, (cuyas empresas emplean a más del 75% de los trabajadores necesarios para la prestación del servi-

cio de manipulación de mercancías de nuestro sistema portuario) y los tres sindicatos más representativos del sector (Coordinadora, CCOO y UGT) firmaron el 8 de abril el V Acuerdo Marco de la Estiba. El 18

de mayo pasado se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE). El acuerdo, según el texto, “será de aplicación obligatoria y constituye norma mínima”. Tras esta publicación, se constituirá la comisión Paritaria Sectorial Estatal, que estará integrada por siete representantes de las organizaciones sindicales firmantes del acuerdo y por siete representantes de Anesco. Esta comisión será la encargada de interpretar, ejecutar, conciliar y vigilar el cumplimiento del acuerdo.

UN TEXTO SÓLIDO

Para Antolín Goya, Coordinadora Estatal de los Trabajadores del Mar (CETM), se trata de “un documento sólido y robusto con el objetivo de garantizar la estabilidad en el empleo y contar con unos puertos competitivos”. José Luis Romero, secretario general de Anesco, considera que este acuerdo ha logrado una amplia liberalización. Como ejemplos destaca “la exclusión de las tareas complementarias del ámbito del convenio; el reforzamiento del poder de dirección de las empresas; la libertad de contratación de trabajadores por las empresas; la libertad de organización de la formación por parte de las empresas; la ampliación de la temporalidad; la adaptación de los contratos formativos; los procedimientos de selección de trabajadores; la designación de tutores; el mecanismo de subrogación, sujeto a la autoevaluación de eficiencias y a un tercero independiente en caso de discrepancias, o la inclusión del protocolo anti alcohol y drogas”. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

LOS PROTAGONISTAS



ANTOLÍN GOYA (CETM)

“Es una norma clara y definida, que nos permite dar estabilidad a los tráficos portuarios, sumar calidad al servicio que desarrollan los estibadores, así como aportar la seguridad para el servicio y los profesionales que la llevan a cabo”.

JOSÉ LUIS ROMERO (ANESCO)

“Hemos logrado conjugar el nuevo marco legal del sector de la estiba con el cumplimiento de las sentencias del TJUE y la Audiencia Nacional, garantizando la libre competencia e introduciendo notables mejoras en las relaciones laborales”.



JORGE GARCÍA FAERNA (CCOO)

“Gracias a un serio y largo trabajo el V Acuerdo ya está firmado. Ahora CC.OO. se esforzará, con la misma intensidad, para que se cumpla y dé seguridad a los trabajadores de la estiba, en este largo trasiego durante su negociación”.

ISRAEL DELGADO (UGT)

“Esperamos que nos de la seguridad jurídica y la estabilidad a los estibadores de los puertos para afrontar los próximos años con garantías de paz social, después de varios años tan convulsos”.



XXIX JORNADAS TÉCNICAS EXPOMAR

La pesca, sector esencial

La política medioambiental de la UE, el proyecto de Ley de Pesca Sostenible, los costes actuales y la previsible mala evolución del precio del gasóleo debido al impacto de la guerra de Ucrania y la promoción de la pesca en positivo, clave para el abastecimiento alimentario de la población, proveedor de proteína de alto valor biológico y baja huella de carbono. Estos han sido algunos de los temas que han centrado el debate en Expomar 2022.



Pesquero de cerco

Durante dos días intensos, representantes del sector pesquero se han reunido en Burela (Lugo) para debatir el presente y futuro de la pesca en nuestro país. Rocío Béjar, secretaria adjunta de la patronal Cepesca, que leyó las conclusiones del encuentro empresarial que reunió a 18 representantes de empresas (cofradías, armadores y organizaciones de productores pes-

Los empresarios denuncian una falta de conocimiento y sensibilidad hacia la pesca

queros), y Rosa Quintana, conselleira do Mar de la Xunta de Galicia que expuso las valoraciones y peticiones, provocaron la reacción crítica de Ignacio Gandarias, director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), quien se mostró en desacuerdo y “dolido” particularmente por uno de los puntos expresados por los profesionales: la toma de

decisiones políticas y normativas sin consultar o consensuar con el sector.

MALESTAR DEL SECTOR

Los empresarios han denunciado la estrategia medioambiental sobre la pesca de la UE que legisla con “políticas escaparate” sin análisis científicos que las avalen; una falta de conocimiento y sensibilidad hacia el sector y han solicitado, también, un sistema de desgravación fiscal sobre los combustibles. Quieren que las ayudas estatales al carburante se prolonguen hasta fin de año; que la rebaja de 20 céntimos por litro de carburante se aplique también a los 300 barcos españoles que repostan en puertos extranjeros. Les inquietan, asimismo, otros problemas como la irrupción de la eólica marina o el aumento de áreas marinas protegidas.

Ignacio Gandarias, pidió al auditorio “ser realistas y abordar las responsabilidades compartidas que apunta la nueva Ley de Pesca y la actual Política Pesquera Común en aspectos como la pesca sostenible o la obligación de no hacer descartes en un recurso que es bien común y regulado con cuotas”. Daniel Voces, representante de Europêche, patronal de las organizaciones pesqueras de la UE, abundó también en el malestar por los problemas de imagen, las prohibiciones o la idea de acabar con el arrastre. La conselleira Rosa Quintana, por su parte, subrayó la necesidad de promocionar la pesca en positivo: “Cada vez que hacemos un comentario negativo estamos desincentivando a la juventud”. Y propuso aplicar una tasa del 4% del IVA a los productos pesqueros (actualmente en el 10%).

El presidente de la Diputación de Lugo, José Tomé, defendió la pesca como actividad estratégica y esencial. Previa-

Hay que
promocionar
el trabajo
en la pesca
para motivar
a las nuevas
generaciones

mente se había celebrado la segunda jornada “Sostenibilidad, salud y comportamientos de compra”, en la que se siguió promocionando el consumo de pescado, el cuidado de la salud y la defensa de un medio sostenible.

Alicia Villauriz, secretaria general de Pesca del MAPA, destacó en la clausura de estas jornadas, que el proyecto de Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera tiene como objetivo fundamental contribuir a que el sector sea cada vez más sostenible, competitivo, generador de riqueza y empleo. El proyecto de ley quiere ser “de todos y para todos”, por lo que se ha tratado de contar con el mayor consenso posible de los interesados. “Pretendemos dar respuesta a los nuevos retos que plantea la gestión pesquera del siglo XXI, racionalizando y ordenando la explotación de los recursos pesqueros, garantizando la máxima seguridad jurídica para los operadores, optimizando la eficiencia en el uso de cuotas, modificando la ley que regula la aplicación de coeficientes reductores en la edad de jubilación, y favoreciendo la mejor planificación empresarial”, ha asegurado. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



La secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz en su intervención

AFECTAN A 22 ESTACIONES COSTERAS

Cambios en canales VHF



Salvamento Marítimo ha puesto en marcha una campaña para avisar de cambios en las frecuencias VHF de 22 estaciones costeras. Estos cambios afectan a radio avisos locales y costeros; información meteorológica y servicio “radiocheck”, para comprobar el funcionamiento del equipo.

Salvamento Marítimo, que depende del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), ha puesto en marcha una campaña de difusión para informar sobre los cambios en algunos canales de trabajo VHF de estaciones costeras repartidas por toda la geografía española. Estos cambios se aplican desde el 1 de mayo y afectan a 22 estaciones costeras (ver recuadro). Obedecen a

Estos cambios se aplicaron desde el 1 de mayo

la reforma del Apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones que desdobra algunos canales dúplex y pasa estas frecuencias a uso digital. Las comunicaciones que se verán afectadas serán todas aquellas consultas que no sean de urgencia o socorro: difusión de radioavisos locales y costeros; difusión de información meteorológica (tanto boletines como alertas) y

servicio de "radiocheck" (comprobación del funcionamiento del equipo).

LOS RADIOAVISOS

Los radioavisos son comunicaciones por radiofrecuencia que difunden información sobre posibles peligros para la navegación. Hay tres tipos. Avisos Navarea, dentro del Servicio Mundial de Radioavisos Náuticos, que divide la Tierra en zonas Navarea y que una autoridad hidrográfica transmite por satélite. Otro tipo son los avisos costeros, que son transmitidos por NAVTEX. Como los mensajes Navarea, forman parte del Sistema Mundial de Radioavisos Náuticos. Son promulgados por un coordinador nacional (en España es Salvamento Marítimo), que participa de un panel de coordinación internacional. Por último, los radioavisos locales, divulgados por VHF, y reducidos a las aguas de servicio de puerto o sus proximidades. No forman parte del Sistema Mundial de Radioavisos Náuticos. En España son coordinados por Salvamento Marítimo.

METEOROLOGÍA

La información meteorológica para las zonas marítimas tiene una amplia difusión por diferentes medios a través del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima: transmisiones de radio en VHF por los Centros de Salvamento Marítimo; transmisiones de radio en onda media y VHF por las Estaciones Radiocosteras; transmisiones por medio del sistema NAVTEX desde cuatro centros emisores de Salvamento Marítimo y transmisiones vía satélite a través de Inmarsat. También en la web de la AEMET (www.aemet.es) se puede acceder a su servicio Meteonav para la navegación marítima. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

Afectan a todas aquellas consultas, como la difusión de radioavisos locales y costeros, que no sean de urgencia o socorro

ESTACIONES COSTERAS VHF	CANALES ASIGNADOS
Pasajes	63
Bilbao	61
Santander	5
Cabo Peñas	65
Navia	62
Cabo Ortegal	2
A Coruña	61
Finisterre	22
Vigo	64
La Guardia	82
Cabo de Gata	5
Melilla	1
Cartagena	65
Cabo de la Nao	4
Castellón	63
Tarragona	1
Barcelona	60
Begur	23
Cadaqués	65
Menorca	4
Palma	7
Ibiza	3
Huelva	61
Cádiz	63
Tarifa	83
Málaga	61
Motril	81
La Palma	64
Hierro	23
Garafía	60
La Restinga	2
Gomera	1
Tenerife	65
Las Palmas	61
Fuerteventura	22
Yaiza	3
Arrecife	1

■ ESTACIONES COSTERAS AFECTADAS

SEAFOOD EXPO GLOBAL DE BARCELONA

La “Mobile Congress” del mar

Barcelona recogió el testigo de la Seafood Global Expo de Bruselas con ilusión. La presencia de más de 1.500 expositores procedentes de 76 países certificaba el interés que ha despertado la nueva sede de la feria mundial de productos del mar. Había ganas de encuentros, de estrechar manos y firmar acuerdos, de presentar innovaciones alimenticias y tecnológicas y de volver a la normalidad tras la pandemia. Grandes pabellones, color y mucho movimiento fueron la tónica del evento que se celebró en el recinto de la Fira Gran Vía.



La gran feria del mar ha llegado a Barcelona para quedarse. Los barceloneses tendrán que acostumbrarse a celebrar otro gran evento mundial, como lo es el Mobile International Congress. La primera edición en España de la Seafood Global

ha sido todo un éxito de participación, con más de 1.500 expositores procedentes de 76 países y representantes de empresas productoras, distribuidoras y comercializadoras deseando hacer negocios y encontrarse de nuevo cara a cara frente a proveedores y clien-

tes. Además, su celebración ha aportado a la economía local barcelonesa cerca de 100 M€, convirtiendo a la ciudad en el centro más importante para los negocios internacionales del sector de los productos del mar.

Se veía mucho movimiento por los pasillos del recinto de la Fira Gran Vía de L'Hospitalet de Llobregat y cierto aire festivo del que disfrutó el vicealcalde de la ciudad, Jaume Collboni, en su recorrido por los pabellones. "Es un motivo de orgullo que la Seafood se celebre aquí. Hemos trabajado para ello durante los últimos años porque queremos situarnos como una de las capitales más importantes en ferias alimenticias. Tenemos Alimentaria y un sector, como el pesquero, importante en nuestro país y en la economía azul que es una de las estrategias que queremos impulsar desde la ciudad", señaló.

Todos los sectores dedicados a la extracción y transformación de los productos de la pesca y de la acuicultura, así como sus industrias auxiliares estuvieron presentes en la 28ª edición de Seafood que, sin ninguna duda, ha supuesto la reactivación definitiva de los eventos presenciales de los productos del mar a nivel mundial. Tres años después del último certamen de Bruselas, Lizz Plizga, vicepresidenta del grupo de comunicación organizador del evento, manifestó "estamos muy contentos por el interés que esta nueva edición de la Seafood Expo Global y la Seafood Processing Global ha despertado en el sector y de la confianza que tantas empresas de todo el mundo han depositado en esta primera edición en Barcelona".

AMPLIA PRESENCIA NACIONAL

Un total de 59 pabellones nacionales estuvieron presentes en esta feria. Paí-

Los participantes españoles mostraron su satisfacción por el cambio de sede. Al estar en casa es más fácil asistir, dijeron

ses como Dinamarca, Ecuador, Grecia, Islandia, Holanda, Turquía o Estados Unidos contaban con más de un stand. La presencia española en la Seafood Global estuvo representada por muchas compañías y varios pabellones como el del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el de la Agencia Andaluza de Promoción Exterior, el del Gobierno del Principado de Asturias, el de la Promotora de Exportaciones Catalanas, el de la Cámara de Comercio de Pontevedra, Vigo y Vilagarcía, o los de Mercamadrid y Mercabarna, entre otros.

Bajo el paraguas institucional del MAPA se cobijaron compañías, cuyo domicilio social no estaba registrado en las regiones que vinieron a Barcelona con pabellón propio, y también asociaciones como APROMAR. "Aprovechando



Tiempo de hacer negocios cara a cara



Vista general de uno de los pabellones de la Seafood

el espacio que nos cede el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación hemos venido para presentar lo que hacemos bajo el contexto de Acuicultura de España. Estamos aquí para informar y comunicar qué es la acuicultura y dar a conocer nuestra Memoria de Sostenibilidad. La feria está siendo muy interesante porque, en sus diferentes espacios, las Comunidades Autónomas están promoviendo charlas, encuentros, presentaciones de productos y compañías en las que la acuicultura tiene un papel protagonista, algo que refleja la realidad de esta actividad en nuestro país”, comentó Javier Ojeda, gerente de la Asociación de Empresarios de Acuicultura de España.

La Generalitat de Catalunya organizó un espacio de conferencias en las que se trataron asuntos de interés pesquero y acuícola y se presentaron nuevos productos y modelos de gestión empresarial. Laurent Maynard, de Caviar Pirinea, presentó la nueva certificación de Bureau Veritas para la trucha reproducida,

La pasta de salmón de Pescanova ganó los premios Excellence a la innovación y al mejor producto retail

criada y transformada en sus instalaciones en el corazón de los Pirineos. “La Seafood es siempre un referente, un punto de encuentro con nuestros clientes desde hace muchos años. Siempre íbamos a Bruselas y ahora que estamos a dos o tres horas de coche no nos íbamos a perder”.

Por su parte, en el pabellón del Principado de Asturias, Teresa Rodríguez, responsable de exportaciones de Asturpesca, empresa que vende y exporta pescado de las lonjas de Avilés y Gijón a Francia, Italia, Portugal y Reino Unido, comentaba que el motivo principal de su presencia en la Seafood era “desarrollar el negocio. Hacer nuevos contactos y cerrar acuerdos. También encontramos con clientes y proveedores y ver las tendencias del mercado. Conocer de primera mano cómo está el sector. En dos o tres días nos podemos encontrar todos cara a cara sin problema. Estamos muy contentos de estar aquí y seguiremos viniendo. No queremos distinguir entre la Seafood y Conxemar,

iremos a las dos ferias porque pueden convivir. Se celebran en fechas distintas y Conxemar se centra más hacia el congelado”.

De entre todas las naciones presentes, hubo dos ausencias destacadas. China que por motivos sanitarios derivados de la pandemia no participó en la Feria y Rusia cuyas empresas no pudieron asistir debido al conflicto bélico que Moscú mantiene con Ucrania.

PREMIOS SEAFOOD EXCELLENCE

Uno de los actos que despertaron más curiosidad fue la entrega de los premios Seafood Excellence Global. El concurso, que viene a ser como los "Oscar" del mar, presenta y reconoce los mejores productos que participan en el certamen. La organización concede dos grandes premios: al mejor producto minorista (retail) y al mejor producto para el canal HORECA y otorga otros cinco premios más: a la Innovación, la Conveniencia, la Salud y Nutrición, el Envasado para ventas al por menor y la Gama de productos del mar. En la edición de este año se presentaron 81 candidatu-



El vicealcalde de Barcelona, Jaume Collboni, en su visita a la Feria

El nuevo recinto ferial de la Seafood

La experiencia de Barcelona en la celebración de grandes encuentros empresariales internacionales, unida a la infraestructura hotelera y de restauración de la Ciudad Condal, fueron las razones que llevaron al grupo Diverssified Communications, organizador de la Seafood Global Expo, a abandonar Bruselas que se había quedado pequeña para albergar un evento de estas características.

La nueva sede de la gran feria de productos del mar se localiza en la Fira Gran Vía, en L'Hospitalet de Llobregat. Se trata de un edificio contemporáneo, símbolo de una ciudad emprendedora que mira al futuro en sus aspiraciones para albergar ferias y acontecimientos de grandes dimensiones. El japonés Toyo Ito, premio Pritzker de Arquitectura, ideó este espacio de más de 240.000 m², con ocho pabellones interconectados entre sí, dos helipuertos y dotado de una tecnología puntera y sostenible.

La 28ª edición de la Seafood Global Expo ocupó casi 40.000 m² netos repartidos en cinco pabellones y la Galería, entre los pabellones 4 y 5, donde se expusieron los productos finalistas a los Seafood Excellence Global Awards.

ras y se seleccionaron 39 finalistas de 13 países (seis productos para el sector HORECA y 33 para el comercio minorista).

España fue el país con más productos seleccionados (18), consiguiendo premios en cuatro categorías. Los noodles de salmón, de Pescanova, obtuvieron premio al mejor producto retail y a la innovación, el carpaccio de atún rojo salvaje de JC Mackintosh, el premio a la Conveniencia, y el lomo de atún tojo de Balfegó, el premio de Salud y Nutrición. Los otros productos ganadores fueron algas para untar de Yuzu y Jengibre, de la empresa francesa GlobeXplore, y el Bangkok salsa fresca con hierba de limón y jengibre de Krijn Verwijs Yerseke B.V, de Holanda, que se llevó los premios de envasado al por menor y de gama de productos del mar.

Los alimentos saludables, sostenibles, respetuosos con el medio ambiente,



Representantes de las empresas con productos premiados

y fáciles de preparar fueron tendencia en la Seafood. Entre las candidaturas a premios destacaron las hamburguesas, los productos y sabores japoneses, así como los preparados sorprendentes como algas para untar o caviar prensado en forma de puro para rallar.

CICLO DE CONFERENCIAS

Sostenibilidad, acuicultura, negocios y liderazgo del sector o los impactos de la pandemia de Covid-19 en el comercio mundial de productos del mar fueron los principales temas abordados en las 20 sesiones divulgativas del programa de conferencias, que contó con la presencia de más de 60 expertos internacionales. La economista y columnista del Financial Times, Megan Greene, inauguró el ciclo explicando las “Perspectivas económicas para 2022”. En su intervención, arrojó luz sobre los retos actuales de la economía mundial, caracterizada por una fuerte crisis en la cadena de suministros, una tendencia

Sostenibilidad fue la palabra más vista y oída en el Salón. La protección de los mares y la gestión sostenible garantizan productos de calidad

inflacionista presente, especialmente en EEUU, y una Unión Europea que seguirá sufriendo el alza de costes en la energía a causa del conflicto en el continente. Respecto a la evolución de los productos del mar señaló que “pese a que los precios se están incrementando, la demanda global de estos productos se mantendrá robusta”.

Otro de los conferenciantes, Javier Garat, secretario general de Cepesca y presidente de Europêche y la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras (ICFA), expuso las razones por las que los productos del mar son la proteína animal más saludable del planeta. Garat argumentó que la pesca no es el problema sino parte de la solución. “Tenemos la proteína animal perfecta, la más saludable y la que deja menor impacto de huella de carbono en su producción”, dijo. Explicó la importancia de una buena gestión pesquera. “Cerca del 66% de las pesquerías del mundo están bien gestionadas pero hay un 34% sobreexplotadas. Tenemos que trabajar en la gestión de esas pesquerías. También necesitamos un equilibrio entre la protección de la biodiversidad, el uso sostenible de los recursos naturales y la seguridad alimentaria. Si intentamos separar esos objetivos y que se hagan de forma individual, mal nos irá”, dijo. Garat no olvidó a nuestros pescadores y la necesidad de cuidarlos con la ratificación del Convenio 188 de la OIT y de que todos los países cumplan las mismas reglas de juego. “No puede ser que unos cumplamos con estándares muy altos y costosos y tengamos que competir en las mismas aguas y los mismos mercados con países que no lo hacen”, indicó. ■

ANA DIAZ
TEXTO Y FOTOS



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

Dirigidos a mujeres y hombres del mar



Deposito Legal: M. 17037/2010

MIPCO-123-26-101-A

COFINANCIADOS POR EL FONDO SOCIAL EUROPEO

EL Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



YATES RUSOS EMBARGADOS

¿Quién paga el mantenimiento?

Se han incautado decenas de yates propiedad de oligarcas rusos en todo el mundo desde que comenzó la invasión rusa de Ucrania. El mantenimiento anual de estas embarcaciones puede alcanzar los 10 millones de euros. Esto es lo que cuesta, por ejemplo, el yate ruso embargado en Mallorca a petición de EEUU y cuyo coste debe ser asumido por los contribuyentes norteamericanos.



Puerto de Barcelona

Una de las medidas para ahorrar la economía rusa ha sido el embargo de parte del patrimonio de oligarcas rusos, entre ellos yates. Estas embarcaciones miden entre 48 y 156 metros de eslora y su valor puede superar los 700 millones de dólares.

En España el caso más conocido es el del “Lady Anastasia”, un yate de 48 metros de eslora, inmovilizado en Baleares, abanderado en San Vicente y Las Granadinas. El mismo yate que sufrió un intento de sabotaje por

En España y Francia el coste de los yates embargados repercute en los propietarios

parte de uno de sus tripulantes, el ucraniano Taras Ostapchuk. Taras trabajaba como jefe de máquinas en el yate Lady Anastasia, vio por televisión las imágenes del bombardeo con misiles de edificios de viviendas en Kiev y decidió actuar contra el dueño de la embarcación, un millonario ruso propietario, según él mismo manifestó, de fábricas de armamento y muy vinculado a Vladímir Putin. El marinero abrió dos válvulas en el interior de la nave, con la intención de hundir el yate. No lo logró,

aunque sufrió importantes daños. El juzgado de instrucción número 9 de Palma ha decretado el sobreseimiento provisional por la imposibilidad de localizar al marinero acusado de un delito leve de daños. Según comunicó, una vez fue puesto en libertad, sus intenciones eran viajar a Ucrania para luchar por su país. El lujoso yate, mientras tanto, permanece retenido en cumplimiento de las medidas del gobierno de intervenir los bienes de los oligarcas rusos.

Pero ¿quién se hace cargo de los gastos de mantenimiento de este y otros yates embargados? En el caso de España o Francia este coste repercute en el propietario.

PAGAN LOS CIUDADANOS

No es así en el caso de Italia, Alemania o EEUU, por ejemplo, donde el país que ordena el embargo es el que debe hacerse cargo del coste de su mantenimiento. Es el caso del yate de lujo “Le Tango”, actualmente retenido en Mallorca a petición de EE UU. Este barco es propiedad del magnate Víktor Vekselberg, uno de los hombres más ricos de Rusia, próximo al presidente Vladímir Putin y dueño de la primera empresa mundial de aluminio. Este yate tiene un coste de mantenimiento anual de 10 millones de euros que deben asumir los contribuyentes estadounidenses. Para evitar esto la cámara de representantes aprobó el 29 de abril un proyecto de ley de reparación que insta al presidente Biden a vender todos los bienes confiscados a oligarcas rusos, entre ellos el yate embargado en Mallorca.

Además de estos dos yates retenidos en Baleares, hay uno más en

El Consejo de Ministros ha articulado un mecanismo para agilizar estos embargos

Barcelona, el “Valerie”, un yate de lujo, de recreo privado, abanderado en San Vicente y Las Granadinas, de 85 metros de eslora, inmovilizado desde mediados de marzo.

La Dirección General de la Marina Mercante informó de otro buque investigado en Melilla cuya titularidad no está vinculada a una persona física, sino a varias empresas. Precisamente para hacer frente a esta eventualidad, el pasado 26 de abril, el Consejo de Ministros aprobó un mecanismo excepcional para agilizar el embargo de bienes que oligarcas rusos tienen en España pero que están a nombre de testaferros o empresas pantalla. Mediante un real decreto, el Ejecutivo ha articulado un sistema que permite a los registradores de la propiedad bloquear propiedades inscritas a nombre de personas interpuestas, en base a informes que consideren solventes y no solo en función de quién aparezca como titular en el Registro. ■

ANABEL GUTIÉRREZ



Yate de lujo “Valerie” retenido en Barcelona

CONOCER A FONDO EL PROGRAMA SANITARIO DEL ISM

Sanidad Marítima, en acción



La labor de médicos de sanidad marítima, enfermeros y auxiliares del Instituto Social de la Marina, a veces es una de las grandes desconocidas. Hoy queremos rendirles homenaje y que se conozca todo lo que hacen por nosotros.

El trabajo en el mar está catalogado como un empleo de alto riesgo, los problemas de morbilidad y accidentabilidad naval pueden surgir porque son tareas que se desarrollan en un espacio físico muy reducido, por la dureza de las condiciones a bordo y el alejamiento del hogar familiar entre otras muchas circunstancias, de ahí la necesidad de que exista un sistema de protección especial e íntegramente dedicado a la salud de los trabajadores del mar.

El ministro
Escrivá visitó
en mayo el
buque Juan
de la Cosa

La sanidad marítima es una de las competencias asignadas al Instituto Social de la Marina como medio para asegurar la atención integral, asistencial y preventiva, del trabajador del mar. Los equipos sanitarios están compuestos por auxiliares, enfermeros y médicos, así como el personal administrativo de apoyo.

El ISM dispone de 45 Centros de Sanidad Marítima ubicados en las direcciones provinciales y algunas direcciones locales, donde se realizan las tareas preventivas. El nivel asistencial se

desarrolla en los Centros en el Extranjero, los buques hospital y el Centro Radio Médico (CRM). Los médicos de los servicios centrales, radicados en Madrid, se centran en la elaboración de los marcos normativos.

En el apartado de medicina preventiva, los equipos médicos se aseguran de que el trabajador esté en las condiciones óptimas para el desarrollo de las tareas a bordo.

Llevan a cabo los Reconocimientos Médicos de Embarque Marítimo que tienen como objetivo garantizar que las condiciones psicofísicas del trabajador sean compatibles con las características del puesto de trabajo y no supongan peligro para la salud, la seguridad del individuo y del resto de la tripulación, ni para la navegación marítima. Además, se realiza un reconocimiento “ad hoc” para buceadores profesionales del REM.

Imparten formación sanitaria, ya que son los propios trabajadores a bordo quienes ejercen las distintas parcelas de responsabilidad sanitaria en los buques, siguiendo los consejos de los médicos.

Se encargan de la revisión de botiquines a bordo para garantizar que este instrumento, fundamental para la atención sanitaria, esté en buen estado.

También inspeccionan las condiciones higiénico-sanitarias del trabajo a bordo con visitas a la propia embarcación, sin olvidar su papel en la promoción de la salud laboral en distintas campañas de prevención y protección.

Asimismo, los médicos participan en los Equipos de Valoración de Incapacidades (EVI) cuando hay un expediente de un trabajador del mar

Actualmente los equipos médicos del ISM están formados por 109 facultativos, 54 enfermeros y 56 auxiliares de clínica

candidato a recibir una prestación económica por incapacidad.

La medicina asistencial se desarrolla a través de los buques hospital, el Centro Radio Médico y los Centros en el Extranjero.

El Centro Radio Médico, situado en Madrid, asesora, por radio o vía satélite, a embarcaciones en cualquier zona marítima del mundo en caso de emergencia sanitaria a bordo. Los médicos del CRM, que cuentan con el historial del paciente, atienden las consultas durante las 24 horas del día todos los días del año.

Los buques Juan de la Cosa y Esperanza del Mar son hospitales flotantes, únicos en Europa, que acompañan y asisten a la flota española en sus diferentes campañas. Brindan atención sanitaria y técnica “in situ” a cualquier barco que lo solicite y se encuentre dentro de su zona de operaciones, facilitando las evacuaciones de los pacientes que lo precisen.



El Esperanza del Mar en la recogida del premio “Anchoa de plata”



Quirófano del Juan de la Cosa

Los Centros en el Extranjero, situados en Seychelles, Walvis Bay (Namibia); Noadhibou (Mauritania) y Dakar (Senegal), están dedicados a la asistencia socio-sanitaria integral de los trabajadores del mar en aguas internacionales.

RECONOCIMIENTO SOCIAL

Esta ingente tarea amerita un importante reconocimiento social como ocurría este mes con la visita del ministro de Inclusión, Seguridad Social e Inmigración, José Luis Escrivá, al buque Juan de la Cosa en el Puerto de Santander y con el premio “Anchoa de plata” concedido por la Cofradía de Pescadores de Getaria al buque Esperanza del Mar.

“Es un orgullo conocer de primera mano vuestra labor -decía Escrivá a la tripulación- la complejidad de este trabajo y comprobar que España es una referencia internacional. Ningún país del mundo tiene, acompañando a su flota, unos barcos de atención de emergencias como estos”.

El Programa de Sanidad Marítima está considerado uno de los mejores planes de atención al trabajador del mar a bordo y en el extranjero

Desde su entrada en servicio en el año 2006, el Juan de la Cosa ha atendido a casi 1.900 trabajadores del mar, la mayoría españoles, pero también de otros países. Cada año acompaña al cerca del millar de buques y 10.000 profesionales que faenan en el Atlántico Norte, Golfo de Vizcaya e Islas Azores.

El ministro también destacaba un importante hecho diferencial del ISM como es su labor protectora, y es que “todos pensamos en la Seguridad Social como la entidad que paga nuestras pensiones, pero su tarea en el caso de las gentes del mar va mucho más allá, como muestra el trabajo de los dos buques hospital”.

A la par, el Esperanza del Mar atracaba en el Puerto de Pasaia donde recibía el reconocimiento de los pescadores de la Cofradía de Getaria.

Desde su puerto base en Las Palmas, este buque hospital opera en la cornisa cantábrica y el Atlántico norte. Desde su entrada en servicio ha atendido a casi 3.000 trabajadores del mar. Cada año el Esperanza del Mar acompaña al cerca del millar de buques y los 11.000 profesionales que operan en su área.

Este premio viene a reconocer su labor de acompañamiento a la flota y la seguridad que ofrece a los marineros y sus familias de tener siempre cerca a un gran equipo de profesionales.

El galardón lo recogía el capitán, Gonzalo de la Vega quien, acompañado de la directora del ISM, Elena Martínez Carqués, destacaba las circunstancias difíciles en las que se ha trabajado en estos dos últimos años de pandemia. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



La enfermera Inés Martínez en un reconocimiento en Almería

Equipo Médico de los Centros de Sanidad Marítima

- Reconocimientos médicos de embarque marítimo
- Revisión de botiquines e inspecciones en materia higiénico-sanitaria
- Campañas de vacunación en colaboración con las Comunidades Autónomas
- Campañas de promoción e información de salud
- Formación sanitaria básica y avanzada

Médicos del Centro Radio Médico

- Telemedicina las 24 horas del día todo el año
- Asistencia en emergencias
- Revisión de tratamientos
- Seguimiento de pacientes
- Orden de evacuación de enfermos o accidentados en conexión con Salvamento Marítimo



El doctor Raúl Benito atendiendo una consulta



El doctor Filippini en la repatriación de un paciente desde Seychellesh

Médicos en los Centros en el Extranjero

- Campañas de vacunación en coordinación con los gobiernos locales
- Cursos de entrenamiento a los sanitarios de a bordo y protocolos protección frente al Covid-19
- Atención médica presencial en consulta y a bordo
- Acompañamiento del enfermo en caso de hospitalización
- Repatriaciones a España u otro país para asegurar un tratamiento definitivo

Equipo médico en los buques hospital

- Telemedicina mediante consulta telefónica o por radio
- Consulta ambulatoria en el buque hospital o en el barco del demandante
- Consulta hospitalaria en el propio buque
- Hospitalizaciones
- Evacuaciones



El doctor José Luis González en el quirófano del Juan de la Cosa



Arantxa Morala, jefa de servicio del Área de Sanidad Marítima y la doctora Rosa Gandía

Equipo médico en los Servicios Centrales

- Diseños curriculares de los cursos y guía sanitaria
- Elaboración de marcos normativos para su tramitación. Documentación para inspecciones
- Convenios con otros estamentos sanitarios y no sanitarios
- Desarrollo de las aplicaciones informáticas que sustentan las actividades de los equipos sanitarios
- Gestión de gastos y autorizaciones de material

P.R.A.

MIGUEL JOVER CERDÁ, DOCTOR INGENIERO AGRÓNOMO

“La acuicultura española debe competir en calidad”

Miguel Jover Cerdá es doctor ingeniero agrónomo y catedrático de Acuicultura y Pesca Continental en la Universitat Politècnica de València (UPV). Conoce de cerca la evolución de nuestra producción acuícola. Fue el primer presidente electo de la Sociedad Española de Acuicultura (SEA) entre 2003 y 2005 y actualmente compagina la actividad docente e investigadora en la UPV. En esta entrevista cuenta los resultados de un primer estudio sobre piensos ecológicos al que seguirán futuras investigaciones en la materia. Cree que el futuro de nuestra acuicultura está en la calidad.



Vivimos tiempos difíciles e inciertos ¿Necesita la acuicultura europea más apoyo para crecer?

La acuicultura europea, particularmente la española, tiene problemas de gobernanza que limitan su desarrollo. Con más ayuda por parte de las administraciones se podrían solucionar algunos pero es difícil competir con países que tienen mejores condiciones geográficas y climáticas y una mayor economía de escala. Por eso, según mi opinión, la única alternativa es la apuesta por la calidad, la frescura y la proximidad, si fuera posible su reconocimiento en el punto

de venta y, por supuesto, la etiqueta orgánica europea.

La acuicultura en España no puede competir por precio ya que sus costes son superiores a los de otros países

¿Y así seríamos más competitivos?

La acuicultura en España no puede competir por precio ya que sus costes son superiores a los de otros países. Como he dicho, únicamente podría competir en calidad como, por ejemplo, la frescura. También por las garantías de producto de proximidad, control sanitario y compromiso medioambiental. Estas características son difíciles de plasmar en una etiqueta comercial convencional que lleguen al consumi-

dor. En cambio, la alternativa ecológica, cuyo sello oficial es reconocido en toda Europa, ofrece una garantía superior de calidad de los productos acuícolas en cuanto al empleo de sustancias y procesos naturales, prácticas ambientales y bienestar animal, que el consumidor ya conoce y valora. Ahí es donde hay que insistir, desde mi punto de vista.

La UPV ha presentado recientemente los resultados de un estudio sobre piensos ecológicos. ¿Cómo surgió la idea?

La idea de estudiar los piensos ecológicos para acuicultura la llevábamos madurando desde el año 2018 cuando realizamos una prueba dentro del proyecto ECOLUBAL, del Programa Pleamar. Fue en 2019 cuando decidimos solicitar un proyecto específico, dados los buenos resultados obtenidos. El Proyecto Pien100EcoAcui ha sido financiado por la Fundación Biodiversidad, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a través del Programa Pleamar, cofinanciado por el FEMP.

Lo ha desarrollado el grupo de Acuicultura y Biodiversidad del Instituto de Ciencia y Tecnología Animal de la UPV en colaboración con la empresa ACCISA, de Cantabria, que ganó el concurso para el desarrollo de la prueba de alimentación de trucha, y la empresa NATURIX, en cuyas instalaciones de Valderrebollo (Guadalajara) se desarrolló la prueba. Por otra parte, aunque no participaban en la solicitud inicial, también han colaborado el grupo Sea2Pasta, de la Universidad de Zaragoza en las pruebas sensoriales de los pescados y el Gut Modelling Work Group, de la Universidad de Almería, en los estudios enzimáticos y de digestibilidad. La investigación, prevista inicialmente para dos años, se ha alargado un poco más

La alternativa ecológica, con un sello oficial reconocido en Europa, ofrece una garantía superior de calidad a los productos acuícolas

por la pandemia, desde el 1 de enero de 2019 hasta el 30 enero de 2022.

¿Con cuáles especies habéis trabajado? ¿Utilizabais la misma dieta en todas ellas?

En principio, se plantearon lubina, dorada y trucha, las especies de peces más producidas en España. Posteriormente se incluyó el langostino o camarón blanco (*L. vannamei*) que es la especie de mayor valor económico de la acuicultura mundial y con buenas perspectivas de desarrollo en Europa, como producto fresco y ecológico. Para cada especie se diseñaron y formularon dietas específicas, con niveles de proteína y lípidos adecuados.

¿Qué ingredientes tenían los piensos?

Los piensos se formularon con ingredientes ecológicos vegetales (trigo, gluten de trigo, soja, guisante, y aceite de soja) e ingredientes procedentes de subproductos de animales ecológicos, bien de origen marino como el fileteado de trucha y lubina, o bien de origen terrestre como harina de ave o insecto, así como subproductos de vísceras de



Muestreos realizados para la investigación



cerdo ibérico. Estos se compararon con un pienso control conteniendo harina de pescado. En todos los casos utilizamos aceite de pescado, al no haber una alternativa viable ecológica.

¿Qué pretendáis en la investigación?

El objetivo del proyecto era conseguir eliminar la harina de pescado sustituyéndola por otros subproductos ecológicos animales, de forma que se mejore la sostenibilidad de la alimentación acuícola, al no usar el pescado como ingrediente y reutilizando los subproductos animales, integrándolos en la economía circular.

El mayor problema que hemos encontrado ha sido la disponibilidad de subproductos animales eco, pues no se separan ni gestionan selectivamente ni siquiera los subproductos de la acuicultura ecológica, por lo que ha sido necesario obtener el subproducto a partir de pescado entero y procesarlo previamente a la formulación, lo que ha supuesto un gran trabajo pero que puede ser un nicho de negocio futuro.

La harina de pescado mundial no es suficiente para todos. Hay que buscar nuevos ingredientes con los que alimentar a los peces de crianza

¿Se prescindirá algún día de la harina de pescado en los piensos para los peces de crianza?

Hay diversos trabajos para sustituir la harina de pescado por ingredientes vegetales, pero no ha sido factible hacerlo a un coste asequible. Nuestro proyecto buscaba sustituir el pescado por otros ingredientes animales.

Las harinas de ave y de insecto no dieron buen resultado pero el subproducto de trucha o lubina, utilizado solo o mezclado con subproducto de vísceras de ibérico, sí fue positivo. Hemos conseguido, aunque a menor ritmo, que los peces crezcan con piensos 100% ecológicos, sin harina de pescado. Esto es un gran avance hacia la mejora de la sostenibilidad.

Con unas materias primas cada vez más caras, ¿Cómo aceptan las empresas productoras la alimentación ecológica?

Los ingredientes vegetales “eco” son más caros y la harina y el aceite de pescado han sufrido importantes incrementos en el primer trimestre del año. Los subproductos animales deberían ser más baratos. Esa es una ventaja adicional porque su empleo abarataría las dietas ecológicas.

Los piensos ecológicos para acuicultura son 0,3 o 0,4 €/kilo más caros, lo que supone un mayor coste de producción. En muchos casos, especialmente con dorada y lubina en Europa, el extra de precio obtenido por un pescado “eco” no compensa el extra del coste en su producción. Sin embargo, en la trucha sí que compensa, con un beneficio del orden de 0,5€/kilo.

El empleo de subproductos animales puede rebajar el coste de los piensos ecológicos, el índice de conversión económico y aumentar el beneficio

aunque, en estos momentos, existen problemas de disponibilidad y logística para su suministro.

En mi opinión, las empresas productoras ven a la acuicultura ecológica como una alternativa interesante pero el consumidor no la valora o no la conoce suficientemente aún, de ahí que el precio de venta no compense el esfuerzo de producción. Por eso, varias empresas han abandonado la producción de pescado “bio” en los últimos años.

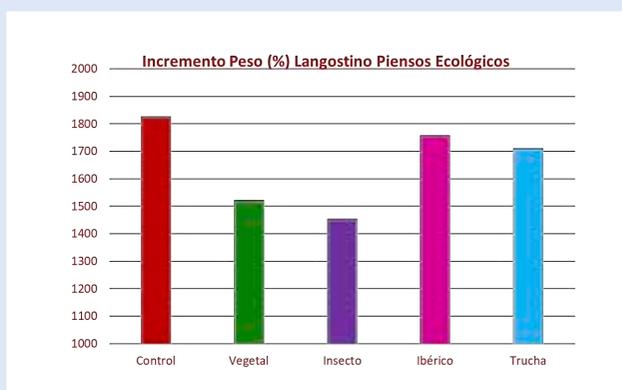
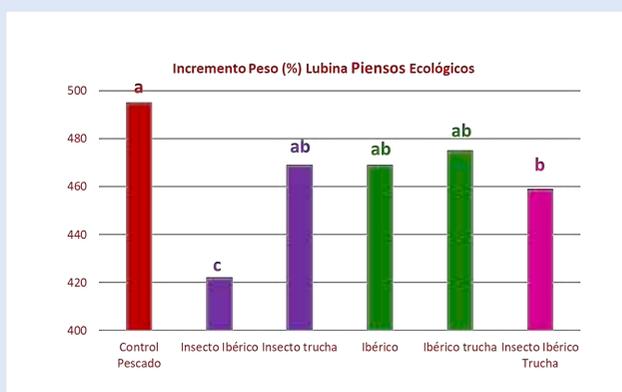
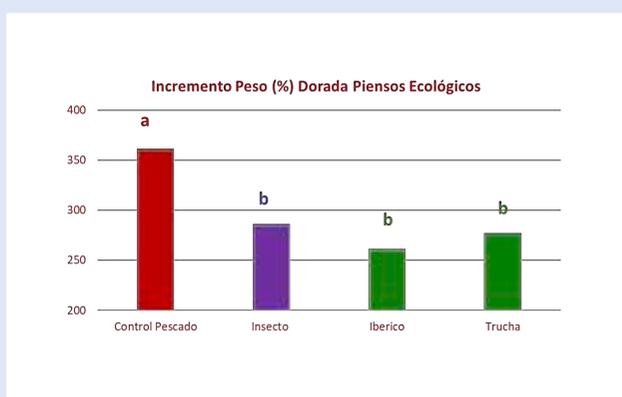
Se está investigando con levadura de cerveza o con harina de insectos para que los piensos de acuicultura sean más sostenibles. ¿Vamos en buena dirección?

Estos ingredientes se han ensayado y se siguen ensayando, aunque particularmente no les veo mucho futuro en acuicultura, por los resultados y por el coste. La harina de pescado mundial no es suficiente para toda la acuicultura, por lo que hay que buscar nuevos ingredientes proteicos y lipídicos para alimentar a los peces de granja. Los vegetales creo que han llegado a su límite en peces carnívoros, por lo que hay que buscar ingredientes de origen animal, y lo que seguro revolucionará la alimentación acuícola es la proteína microbiana obtenida a partir de subproductos, tanto ecológicos como convencionales, y nuevas fuentes de HUFAs, para eliminar el aceite de pescado de las dietas.

En el caso de la alimentación con piensos ecológicos, el proyecto Pien100Eco Acui, ha sido el primero en abordar esta problemática, por lo que, a pesar de haberse obtenido resultados esperanzadores, son todavía necesarias nuevas investigaciones para probar nuevos ingredientes y nuevos procesados para optimizar los piensos. ■

ANA DÍAZ

RESULTADOS DEL PROYECTO



MUSEO MARÍTIMO DE BARCELONA

Buen plan para disfrutar



Si usted o su familia están de paso o de vacaciones por Barcelona, les interesa este plan. También si viven en la Ciudad Condal. La capital catalana alberga un Museo Marítimo (MMB) cuya visita les impresionará. Situado en un enclave privilegiado al final de la Rambla junto al monumento a Colón, la terminal de cruceros, el puerto y la playa es, sin duda alguna, el mejor lugar para descubrir el mar, imaginar que embarcamos en una nave, izamos las velas de una galera o surcamos el mundo entero a bordo de un trasatlántico.

El 18 de mayo se conmemora el Día Internacional de los Museos. Desde la revista MAR queremos celebrarlo invitándole a conocer uno de los más importantes de nuestro país de temática marinera. Nos referimos al Museo Marítimo de Barcelona (MMB), considerado bien de interés cultural, que es todo un homenaje a la gente del mar. A pescadores, navegantes, comerciantes, aventureros, deportistas, viajeros, construc-

tores, inventores, militares. Su visita no deja indiferente porque, paseando por sus salas, descubrimos la importancia que el mar y la navegación han tenido en la historia, no solo de Barcelona y de Cataluña sino también de la humanidad.

La ubicación del Museo, en el edificio de las Atarazanas Reales, y su cercanía al monumento a Colón, al puerto y la playa nos acerca ya al océano. Las atarazanas fueron espacios dedicados a la

construcción de barcos entre los siglos XIII al XVIII. Consideradas uno de los edificios del gótico civil más importantes del mundo, las Atarazanas Reales de Barcelona datan del siglo XIII y albergaron la construcción de galeras y barcos de guerra al servicio del rey de Aragón Pedro, el Grande.

De las atarazanas originales se conservan dos torres con almenas, algunos tramos de muralla y el portal de la Drassana o Santa Madrona. El interior del Museo se divide en diez naves góticas formadas por pilas-tras rectangulares de unos seis metros de altura. De cada una de ellas salen cuatro arcos de sillería para formar el apoyo de la techumbre a dos aguas. Las medidas de algunas naves son espectaculares: 120 metros de longitud y entre 8,4 y 13,5 metros de anchura, aunque hay una más estrecha.

Tras las restauraciones de los arquitectos Adolf Florensa (entre 1957 y 1966) y Esteve y Robert Terrades (en 1985), el MMB ocupa actualmente un espacio de 10.000 m² dedicados a exposición, 1.500 a servicios y 2.200 a jardines.

Buceando en la historia, descubrimos que el 23 de octubre de 1936, por decreto de la Generalitat, se crea el Museo Marítimo de Cataluña. Poco antes, la Junta del Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo, impulsó la creación de un espacio marítimo con biblioteca naval, ya que la Escuela Náutica de Barcelona disponía desde 1769 de una colección de maquetas e instrumentos con el nombre de Museo o Gabinete Naval. Esta muestra sería la base del recinto que se crearía a

El Museo Marítimo de Barcelona se ubica en el edificio histórico de las Atarazanas Reales, muy cerca del mar

posteriori y, a la entrega de las atarazanas a la ciudad por el abandono de las instituciones militares que las ocupaban, se decidió que el edificio albergara el actual Museo.

Durante la Guerra Civil, la Generalitat evacuó las piezas más importantes trasladándolas al Mas Figarola, en la localidad barcelonesa de Seva. Estas circunstancias, unidas al cambio de régimen, retrasaron la inauguración oficial del Museo al público hasta el 18 de enero de 1941 que abrió sus puertas con el nombre actual.

El Patronato del MMB se creó en 1974 con una composición paritaria del Ayuntamiento y la Diputación y en 1993 se constituyó el Consorcio de las Dársenas Reales y Museo Marítimo de Barcelona por acuerdo entre el Ayuntamiento, la Diputación y la Autoridad Portuaria de Barcelona.

JOYAS FLOTANTES

El barco es el gran protagonista en este Museo que muestra la evolución del mundo de la navegación desde la propulsión a remo y vela,



De la comunicación por banderas, al uso de la radio

al vapor y finalmente al fuel. También homenajea a los oficios marineros como los pescadores, los carpinteros de ribera, los calafates y los maestros de velas.

Paseando por las salas, contemplamos restos arqueológicos de principios de la era cristiana como ánforas, cepos de anclas y muelas, así como armas y piezas de artillería. Acuarelas y óleos de veleros, retratos de armadores, fotografías de la Barcelona más pesquera, documentación y cartas marítimas, uniformes de la Marina, broches y colgantes, instrumentos de comunicaciones e instrumental marino como sextantes y octantes, barómetros, ballestillas... De las Escuelas de Náutica catalanas del siglo XVIII se reproducen los vele-

Los fondos que conserva el MMB son auténticas joyas de arte flotantes y muestran la evolución de la navegación a lo largo de la historia

ros más característicos como la fragata Barcelona y la maqueta de un navío de dos puentes y cincuenta cañones. También podemos ver recuerdos de transatlánticos como el lavabo de un camarote o el equipaje de los pasajeros y maquetas de barcos de la compañía Transmediterránea.

En el techo flotan naves de recreo y náutica deportiva reales así como una tabla de windsurf, una moto acuática, embarcaciones de vela ligera y una lancha de alta velocidad. Pero la pieza que más asombra es la réplica a tamaño natural de la Galera Real de Juan de Austria, barco insignia de la batalla de Lepanto construido aquí mismo en 1571. La galera mide 60 metros de eslora y era propulsada por una treintena de



Maquetas de la nao Victoria y del navili de 80 cañones

remeros a cada lado de la embarcación. La construcción de la réplica con la que se conmemoró el IV Centenario de la batalla duró cuatro años.

La visita no termina en el interior del edificio. En los jardines exteriores podemos ver una réplica del submarino Ictineo I, ideado por Narcís Monturiol y el puente de mando del Sayremer I, que llegó a Barcelona en el pailebote Santa Eulalia, embarcación que puede visitarse en el puerto. Construida en Torrevieja (Alicante) en 1918, el MMB la adquirió para recuperar patrimonio marítimo en peligro de desaparición.



CENTRO DE INVESTIGACIÓN

Por otra parte, el Museo Marítimo de Barcelona impulsa proyectos de investigación propios, ofreciendo apoyo a investigaciones realizadas por personas particulares e instituciones con las que comparte intereses. Una de las principales herramientas para la promoción de la investigación es el Observatorio Permanente de Historia Cultura Marítima del Mediterráneo, creado en 2007, al que se añadió la Universidad de Barcelona

El pailebote “Santa Eulalia”, amarrado en el puerto, también puede visitarse

(UB). Alrededor de esta iniciativa, los programas y actividades realizadas por el museo en el campo de la investigación se vinculan a la universidad y ofrecen al mundo académico una plataforma de difusión y contacto con la sociedad. El Observatorio impulsa, entre otras cosas, el Premio Antón de Capmany para trabajos de Máster de alumnos de la UB. Comparte desde 2014 la coordinación de la Red de Historia Marítima del Mediterráneo y participa en el consejo editorial de la revista “Drassana”. El Museo también tiene alianzas temporales o permanentes con otras instituciones culturales y de investigación con las que realiza proyectos conjuntos como el Observatorio del Patrimonio Histórico Etnológico e Inmaterial, el Instituto Ramón Muntaner o la Coordinadora de Centros de Estudio de habla catalana. ■

ANA DIAZ
TEXTO Y FOTOS

Si te interesa el MMB debes saber...

- El Museo abre de lunes a domingo de 10 AM a 20 PM (último acceso 19 PM). Cierra los días 25 y 26 de diciembre y el 1 y 6 de enero. Los días 24 y 31 de diciembre el cierre se adelanta a las 15 PM
- La entrada combinada con visita al pailebote Santa Eulalia es general 10€, reducida 5€ y grupos 8€. Sólo la visita al pailebote cuesta general 3€, reducida 1€ y grupos 1€. Los domingos, a partir de las 15 PM, es gratis. Para descuentos y demás actividades propuestas por el MMB consulte www.mmb.cat
- Para consultas en la biblioteca y colecciones y fondos históricos, se debe llamar concertando una cita al 933 429 920

Seguridad marítima: Marsec 22

El simulacro Marsec, de vigilancia y control de riesgos para la salud pública en las fronteras marítimas, se ha centrado este año en ensayar el protocolo de actuación ante una emergencia vírica a bordo. Desde el año 2017, el Centro Radio Médico del ISM participa en este ejercicio, ofreciendo las primeras indicaciones para la asistencia de enfermos.



En mayo, la Subdirección de Sanidad Exterior organiza desde 2006 ejercicios de simulación de emergencias simultáneamente en diferentes puertos españoles. En esta ocasión el Puerto de Alicante fue escenario de un simulacro de amenaza por el virus ébola a bordo.

La coordinación corre a cargo de la Armada y ha tenido lugar al mismo tiempo en otros doce puertos. El simulacro consistía en ensayar el protocolo de actuación ante una supuesta llegada a los muelles del Puerto de Alicante de un carguero español procedente de Nigeria con un tripulante enfermo y otro fallecido por el virus del ébola.

La actuación del Instituto Social de la Marina se basa en la participa-

ción del Centro Radio Médico que es alertado por el propio capitán del carguero antes de atracar y que recibe las primeras recomendaciones de actuación tanto para asistir al enfermo, el tratamiento de un cadáver en circunstancias de posible brote contagioso, los cuidados para evitar una mayor transmisión de la enfermedad al resto de la tripulación o si fuera pertinente ordenar una evacuación antes de la llegada a puerto.

El protocolo incluye la constitución de un gabinete de crisis que analiza el riesgo que comporta la enfermedad y todas las posibles opciones para atender a los enfermos minimizando los riesgos para la población local.

En el simulacro multidisciplinar,

con la intervención de más de 200 personas, han participado todos los organismos que estarían implicados en esta emergencia: Sanidad Exterior, Armada, el Instituto Social de la Marina, Samur, Cruz Roja, Instituto de Medicina Legal, Protección Civil y Policía Portuaria, entre otras instituciones.

El objetivo principal de estos simulacros es evaluar la coordinación entre las instituciones implicadas, comprobar en persona los protocolos para subsanar posibles fallos y adiestrar al personal en escenarios considerados de alta complejidad como son las operaciones relacionadas con el narcotráfico, guía del tráfico marítimo, rescates en la mar y control sanitario de personal a bordo de buques. ■



GALICIA

Radiografía del sector naval

Navalia, que se celebró en Vigo del 24 al 26 de mayo, ha reunido a unas 900 empresas del sector naval, ha superado los 20.000 visitantes y se ha consolidado como la tercera feria más importante a nivel europeo.

Su Majestad el Rey Felipe VI ha inaugurado Navalia, la Feria Internacional de la Industria Naval. Lleva cuatro años sin celebrarse, desde 2018, y que lo haga con 400 expositores y 900 empresas representadas demuestra el interés del sector por recuperar la normalidad. Se ha celebrado del 24 al 26 de mayo en Vigo y se ha consolidado como la tercera feria más importante a nivel europeo. Navalia ha contado con dos aulas dentro del recinto, Aula Puerto de Vigo y el Aula Cepsa. En estos dos espacios, con capacidad para cien personas, se han celebrado casi un centenar de encuentros. Diseño naval, financiación, barcos eléctricos, turismo náutico, análisis de averías, alternativas a la soldadura, transformación digital en los buques, innovación y pesca, ciberseguridad naval, digitalización del sector naval, sostenibilidad o logis-

tica han sido los temas principales de las jornadas técnicas. Además, el Auditorio de IFEVI acogió una jornada de la Armada sobre modelización de sistemas navales y el Summit Internacional de Aclunaga, cuatro ponencias sobre hidrógeno, GNL y buques no tripulados. La feria ha incrementado las cifras de participación internacional, con un 20% de expositores extranjeros más que en 2018. Cabe destacar la novedosa presencia de Irán, Lituania, Australia, Sri-Lanka, China, Eslovenia, Turquía o Croacia y de los habituales Cabo Verde, Paraguay, Argentina, Colombia y Países Bajos. En cuanto a la presencia nacional destacó la participación de los clústeres nacionales del sector de Andalucía, Canarias, Cantabria, Galicia, el Foro Marítimo Vasco y el Clúster Marítimo Español. La organización ha superado los 20.000 visitantes. ■

Contra la contaminación

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y el Organismo Público Puertos del Estado, ambos organismos dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, firmaron el 12 de mayo en Almería la adenda al Acuerdo Marco de colaboración entre las Autoridades Portuarias (AA.PP.) y Salvamento Marítimo para racionalizar la contratación en la prestación del servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario, así como para la realización de labores de asesoramiento en materias de protección, coordinación y de respuesta a sucesos de contaminación marina en situaciones de emergencia.

Tarragona, en el Top 10

Port Tarragona fue el puerto que más creció durante 2021, con un crecimiento de tráficos de un 18,3% que lo sitúa en el 5º lugar del ranking estatal de puertos en tráfico marítimo. El puerto tarraconense cerró el ejercicio 2021 con 31,16 millones de toneladas de mercancías movidas impulsado por importantes incrementos en las tres categorías de mercancías: líquidos a granel, sólidos a granel y mercancía general.

Veda del pulpo y el centollo

La veda del pulpo en Galicia se extiende desde el 20 de mayo hasta las 5:00 horas del próximo 4 de julio, según el plan experimental para la gestión de esta especie en la campaña 2022-2023. En menos de un mes comienza también la veda del centollo. El balance de la temporada, a falta de concretar todavía el día exacto de cierre, puede tildarse de histórico. En las dos últimas décadas generó en las lonjas más de 71 millones de euros. O Grove repite como el puerto más rentable.



BREVES

Redes de pesca en el fútbol

El Centro Obra Social de Abanca (Santiago de Compostela) fue sede del encuentro entre la presidenta de redeiras de Malpica, Ángeles Millet, y jugadores del Celta, del Lugo y el Depor (Brais Méndez, Edu Campabadal y Álex Bergantiños, respectivamente). El proyecto Redes Vivas, que impulsa la entidad bancaria desde 2021, entregó 15 juegos de redes recicladas a los tres equipos gallegos, lo que permitirá renovar 30 porterías de sus campos de entrenamiento (algo menos de la mitad de las que tiene planteado arreglar con esta iniciativa a lo largo de 2022).

Pescadores comprometidos

El Palma International Boat Show, el Salón Náutico Internacional, reconoce la labor de la Cofradía de Pescadores de Sant Pere (La Palma) otorgándole el Premio Marcial Sánchez-Barcáiztegui en reconocimiento a los 30 años de colaboración de esta Cofradía con el salón náutico. Comprometidos también los pescadores que participaron el pasado 16 de mayo en el concurso de Pesca Submarina a favor de la Asociación Elena Torres para la Investigación Contra el Cáncer. Los pescadores consiguieron capturar entre 60 y 70 kilos de pescado que donaron a la Asociación para una cena o comida solidaria.

Constituida Pesca España

Se ha constituido la Asociación de Organizaciones de Productores Pesca España con el fin principal de promocionar el consumo de pescado y mariscos y potenciar la promoción de esta actividad como sector esencial y estratégico para nuestro país. Javier Garat y Julio Morón han sido elegidos presidente y vicepresidente, respectivamente, de esta asociación.



Museo Elder de la Ciencia, sede del Foro

Foro de turismo mariner

CANARIAS

La Consejería de Turismo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias, a través de la Dirección General de Promoción y Ordenación Turística, y Hecansa (Hoteles Escuela de Canarias) organizaron los pasados 17 y 18 de mayo el I Foro de Turismo Mariner de las Islas Canarias en el que participaron profesionales, empresas y agentes relacionados con el sector.

El Museo Elder de la Ciencia de Las Palmas de Gran Canaria fue el marco para la celebración del evento. Además de conocer las oportunidades que las actividades de Pesca Turismo y Turismo Mariner pueden generar en las islas, los organizadores pretendían concienciar a las instituciones de la importancia de apoyar al sector pesquero con proyectos que aseguren su continuidad, promoviendo la cooperación entre los agentes implicados y generando sinergias y redes de contactos. Este I Foro de Turismo Mariner refleja el deseo de cambiar desde la base el principal sector económico de las islas, favoreciendo un modelo turístico que promueva prácticas sostenibles, responsables, que beneficien a todos y permita,

a través de la economía azul, el desarrollo integral del territorio. Los indicadores evidencian que la pesca es una profesión poco atractiva para los jóvenes, de ahí que las opciones turísticas pueden mejorar las economías locales al ser una fuente de ingresos extra para las zonas costeras. Para incidir en el fomento de la vocación marinera, el director provincial del ISM de Las Palmas, J. Julián Suárez, intervino con una ponencia acerca de la relación entre la actividad de Pesca-Turismo y el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. Los alumnos del IFP Marítimo-Pesquera de Las Palmas, ya inmersos en los primeros pasos para un futuro profesional en el mar, fueron espectadores aventajados del Foro. ■

40 años de excelencia

El centro de investigación AZTI está de doble enhorabuena, en el año en que conmemora 40 años de historia, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación renueva con su fundación el convenio de colaboración en actividades de análisis, estudio y generación de información científica para la gestión sostenible de la pesca.

La Fundación AZTI cumple 40 años aportando al sector pesquero y a la economía información científica del más alto nivel destinada a mejorar la eficiencia pesquera desde diferentes enfoques.

El personal de la fundación encabeza los listados de la producción científica a nivel mundial en el grupo temático de pesquerías, que además participa en diferentes comités científicos en ámbitos relacionados con campos de investigación y gestión de pesquerías.

Uno de sus proyectos más notables ha sido la optimización de la probabilidad de captura del pescado (descartes) que redundan en

la reducción del tiempo de trabajo y de consumo energético, con proyectos como Marine View, Bonicho, Gestoil, o Itsasdrone.

El aniversario coincidía en el tiempo con la firma de un nuevo convenio con el Ministerio de Agricultura (MAPA), un acuerdo con el que se reafirma el interés de ambas instituciones en impulsar trabajos relacionados con la investigación marina y de sus recursos.

El MAPA destinará al centro científico y tecnológico vasco más de dos millones de euros en los próximos dos años, como parte del programa del Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia. ■



BREVES

Buques de última generación

La flota marisquera andaluza ha encargado a los astilleros asturianos Armon la construcción de tres nuevos buques arrastreros de última generación. Los barcos, que utilizan dos tipos de artes de pesca (arrastre clásico y tangones) están dotados de las últimas tecnologías para asegurar la explotación sostenible de los recursos y una actividad eficiente.

Mares limpios

Ecologistas en Acción ha reanudado su participación en la campaña internacional "Limpiemos el mar". Durante los días 13, 14 y 15 de mayo, 100 activistas han limpiado las playas en ocho municipios de Alacant, Cádiz, Castelló, Málaga, Melilla y València. En total se han recogido 760 kilos de basura. Por otra parte, decenas de alumnos de 5º de primaria de los colegios del municipio de Carboneras (Almería) han participado en una actividad organizada por Carbopesca que ha incluido la recogida y separación selectiva de residuos. Una iniciativa similar ha sido la organizada por ARVI, la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, bajo el siguiente título: "Jóvenes y pescadores trabajando juntos por los océanos".

Protección de la poseidonia

Desde el pasado 1 de junio ha comenzado el servicio marítimo de protección de las praderas de poseidonia, en Dénia (Valencia). La consellera de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, Mireia Mollà, avanzó que este Servicio de Vigilancia Marina, "irá corrigiendo los fondeos, advirtiendo, haciendo educación ambiental y divulgación a cualquier persona que este interfiriendo en las praderas de poseidonia". Contará con un total de ocho equipos.



REDUCCIÓN DEL ESFUERZO

De pesca de bajura



Es unánime la preocupación por mantener el nivel óptimo la producción pesquera y conseguir precios remuneradores en primera venta en lonja. No ocurre lo mismo con la puesta en práctica de los procedimientos. (...)

Los inferiores resultados en las capturas que se han venido registrando en muchos puntos han venido, en parte, siendo compensados por una serie de factores nuevos, como ampliación y mejora de la cadena de distribución, progresos en los métodos de conservación, nivel económico del consumidor, re-

ducción paulatina del número de tripulantes (...).

Pero es un hecho evidente que mientras los medios de captura siguen una línea ascendente de incremento y perfección, los recursos a explotar son los que naturalmente se producen con las limitaciones que le son propias. (...)

LAS VEDAS

Tantas veces propugnadas y consignadas (...), a la hora de su aplicación práctica no tienen tanto éxito. La reducción del esfuerzo de pesca se basa en normas sobre mallas y fondos y, últimamente,

en horarios límite. Si así se cumpliera, y lo saben bien los patronos que mandan y los hombres de a bordo, estimamos que en fase actual de producción sería suficiente. Pero todos conocen por experiencia que las medidas que en la práctica reducen el esfuerzo de pesca, sin necesidad de vigilancia alguna, son la veda y el horario. Y ello para ganar más trabajando menos. (...)

El pescador ha ganado en esta mar en su jornada laboral. Su vida familiar ha evolucionado. Sus ingresos son mejores que antes de las vedas. (...)

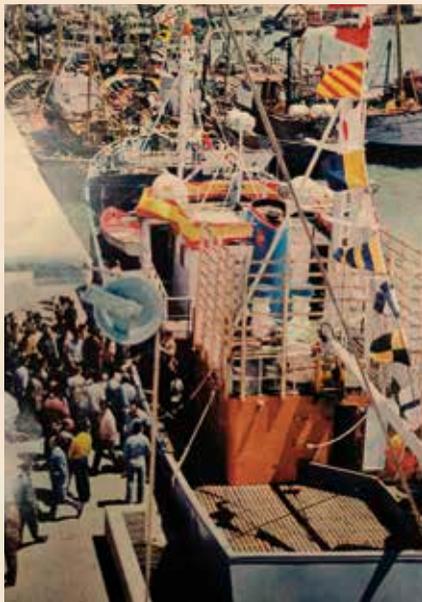
En la actual fase de evolución de la industria se observa que ello puede ser adecuado en pesqueras selectivas (trasmallo, palangre, mariscos, etcétera), pero se duda de su futuro en la modalidad de arrastre. Las mismas normas sobre fondos, mallas, horarios; la constante evolución de la instalación de motores de potencia óptima van desplazando a la flota de poco tonelaje y potencia. Muchos pescadores-patronos-armadores ganan en su embarcación menos que otros pescadores a bordo de embarcaciones de tipos actualizados. La experiencia de las cooperativas es, a este respecto, muy interesante. (...)

LUIS MILLÁN ROCA

DE VALENCIA

El Santo Cristo del Grao

El día 1 de mayo tuvo lugar en El Grao de nuestra ciudad, junto a la Escalera Real del Puerto, un acto emotivo de singular trascendencia marinera (...), que rememora una bella tradición y reaviva la fe en el Santísimo Cristo del Grao. (...) Pero, ¿por qué no damos un paso a la Historia? Vamos allá. Era un caluroso día del verano de 1413, el 15 de agosto, y los habitantes de Villanueva del Grao (...) se hallaban dedicados a sus faenas, cuando (...) se corre la voz de la llegada de un navío de porte majestuoso, alto bordo y velas desplegadas en dirección a la playa. Baján todos presurosos hacia el mar, cuando quedan perplejos, asombrados, al comprobar que desaparece el navío; llegan al lugar, junto a la embocadura



del Turia, y solamente ven una escalera flotando, y sobre ella, la imagen del Crucificado. Estupor, emoción de los presentes, sensación de milagro. Recogen la imagen y la llevan a la parroquia de Santa María del Mar. (...)

Astilleros en Huelva

Han culminado felizmente las gestiones llevadas a cabo por diversos empresarios onubenses encaminadas a dotar a Huelva de unos astilleros. Con el nombre de Astilleros Neptuno, e integrados

con las empresas Varaderos del Río Odiel y Talleres Varaderos, dicha empresa ya es una realidad, que llenará el vacío, hasta ahora existente, de la construcción naval en la zona Sur-atlántica.

Medalla al mérito social marítimo

(...) La Medalla al Mérito Social Marítimo, distinción creada para premiar la dedicación activa, ejemplaridad, constancia o desinterés de las personas o entidades que de algún modo colaboran en el cumplimiento

de los fines encomendados al Instituto Social de la Marina por las Leyes de 30 de diciembre de 1969 y 18 de octubre de 1941, constará de tres categorías: medalla de bronce, medalla de plata y medalla de oro. (...)

Cofradía de pescadores

La Federación Sindical de Cofradías de Pescadores celebra sus reuniones periódicas en distintos lugares del litoral. Es como llevar las inquietudes provinciales, los comunes problemas que a todos atañen, a cada uno de los rincones costeros en que el vivir condiciona por los acontecimientos marítimo-pesqueros. (...)

Crónicas de Walvis Bay

Hace ya más de un mes que se han notado muchos problemas para los marineros españoles en Walvis Bay. Algunas tensiones ha habido siempre, por el distinto carácter español y africano, por el lenguaje (...). Cuando algún español se ha visto con dos copas ha habido alguna pelea en los bares. (...) Otra de las causas de roces de los marineros españoles y africanos ha sido por las chicas. En Walvis Bay hay una chica por dos chicos. Si además se añade que los marineros que llegan al muelle: españoles, italianos, griegos, ingleses, naturalmente vienen a aumentar esa diferencia, resulta que cuando se quiere organizar un baile en algún hotel o en el club para marineros los problemas aumentan y los roces son aún mayores. (...)

Subvención del ISM

El Instituto Social de la Marina ha concedido una subvención de 225.000 pesetas a la Cofradía de Pescadores de Mazarrón para que las distribuya entre los damnificados por un reciente temporal ocurrido en aquel puerto.

NO PIERDAS LOS RIESGOS DE VISTA

Las enfermedades diabéticas del ojo



La diabetes, la llamada “enfermedad silenciosa”, que afecta a alrededor de seis millones de personas en nuestro país, es mucho más que tener “un poco de azúcar en la sangre”. Si no se trata de forma adecuada y a tiempo, sus consecuencias pueden ser muy graves para quienes la padecen y afectar también a las personas de su entorno cercano, puesto que algunos de sus efectos, como la pérdida de visión, son incapacitantes.

Entre los principales signos que alertan sobre la afección ocular por diabetes hay uno que se reconoce, literalmente, a simple vista: la visión borrosa. Otros “avisos” a los que se debe prestar atención son: dificultad para leer, pérdida de visión periférica, visión doble, visión de puntitos o destellos de luz, percibir los colores atenuados, enrojecimiento constante de la córnea o ver manchas y elementos flotantes que no desaparecen. El

30 % de las personas con diabetes tiene problemas de visión y es importante conocerlo para prevenir problemas.

La diabetes afecta a los ojos si el nivel de glucosa en la sangre permanece alto por mucho tiempo, puede dañar los pequeños vasos sanguíneos en la parte posterior de los ojos. Estos vasos sanguíneos pueden sangrar en la parte media del ojo, formar tejido cicatricial o hacer que la presión suba a un nivel

peligroso en la parte interna del ojo. Las cuatro enfermedades de los ojos que pueden representar una amenaza para la vista son: retinopatía diabética, edema macular diabético, glaucoma y cataratas. Durante la etapa temprana de la retinopatía diabética, los vasos sanguíneos pueden debilitarse, abultarse o filtrar líquido hacia la retina. Esta etapa se conoce como la retinopatía diabética no proliferativa. Si la enfermedad progresa, algunos

vasos sanguíneos se cierran, lo que causa la formación o proliferación de nuevos vasos sanguíneos en la superficie de la retina, pudiendo causar problemas graves de la vista. Esta etapa se conoce como la retinopatía diabética proliferativa.

El edema macular diabético normalmente se desarrolla en las personas que ya presentan otras señales de la retinopatía diabética. La parte de la retina que se necesita para leer, conducir y ver los rostros se conoce como la macula, situada en la parte central de la retina, y la diabetes causa su hinchazón debido a la acumulación de líquido. Con esta patología se pierde agudeza visual y capacidad de percibir los detalles.

El glaucoma por diabetes ocurre cuando los vasos sanguíneos de la parte frontal del ojo están dañados, crecen nuevos vasos sanguíneos cerca del iris (la parte de color del ojo) y bloquean el espacio por donde sale líquido, acumulándose y aumentando la presión dentro del ojo. La diabetes duplica las probabilidades de tener glaucoma, lo que puede causar pérdida de la vista y ceguera si no se trata a tiempo.

Las cataratas ocurren cuando el cristalino transparente en la parte frontal del ojo se vuelve opaco. Las cataratas son comunes a medida

que las personas envejecen. Pero las personas con diabetes tienen más probabilidades de tener cataratas más jóvenes y más rápido que quienes no la padecen. Los investigadores creen que los niveles altos de glucosa hacen que se acumulen depósitos en el cristalino de los ojos.

Cualquier persona con diabetes puede llegar a tener una enfermedad diabética del ojo. Su riesgo aumenta si ha tenido diabetes durante mucho tiempo, no tiene un buen control de su nivel de azúcar en sangre, presión arterial alta, colesterol alto en sangre, fuma tabaco o durante el embarazo.

TRATAMIENTOS Y PREVENCIÓN

El tratamiento de la retinopatía diabética puede reparar el daño a los ojos e, incluso, prevenir la ceguera en la mayor parte de las personas. Los tratamientos pueden comenzar antes de que la retinopatía diabética le afecte la vista lo que ayuda a prevenir la pérdida de visión.

- Terapia con láser (también llamada fotocoagulación). Esto crea una barrera de tejido cicatricial que desacelera el crecimiento de vasos sanguíneos nuevos.
- Medicamentos llamados inhibidores del factor de crecimiento

del endotelio vascular (VEGF, por sus siglas en inglés).

- Cortar y extraer todo o parte del contenido de la cámara vítrea (vitrectomía).
- Reparación del desprendimiento de retina (en casos de desprendimiento de retina, una complicación de la retinopatía diabética).
- Inyección de medicamentos llamados corticosteroides.

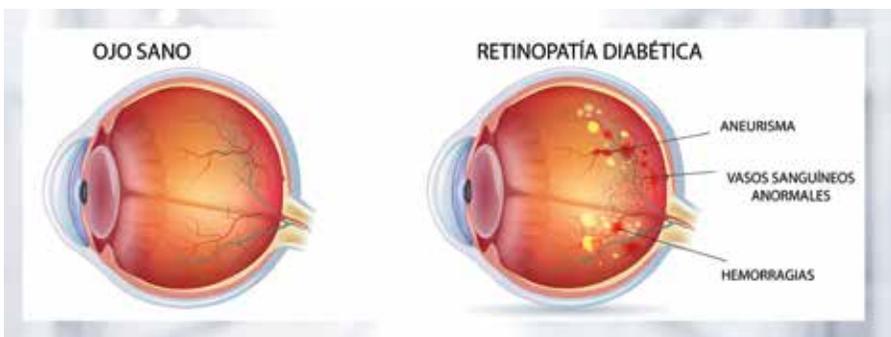
Se puede proteger la vista y reducir las probabilidades de pérdida de visión tomando estas medidas:

- Exámenes regulares con dilatación pupilar. Muy importantes ya que, en las primeras etapas, los problemas de los ojos relacionados con la diabetes generalmente no presentan síntomas.
- Mantener niveles de azúcar en la sangre, los niveles de presión arterial y colesterol dentro de sus rangos objetivos.
- Dejar de fumar reduce el riesgo de tener enfermedades de los ojos relacionadas con la diabetes y también mejora la salud de muchas formas.
- Actividad física. El ejercicio protege los ojos y ayuda a controlar la diabetes.
- Revisión con su médico para recibir servicios de educación y apoyo para el automanejo de la diabetes.

La detección y el tratamiento de la retinopatía diabética en etapa temprana puede reducir el riesgo de ceguera en un 95 %.

PURIFICACIÓN VEGA

MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID



Campaña Segumar 2021

Ya se conocen los resultados de la campaña de seguridad marítima (Segumar 2021). Desde hace años, el ISM, la Dirección General de Marina Mercante y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social desarrollan esta campaña de inspección a buques de más de 8 metros de eslora para comprobar la situación de los botiquines, las condiciones sanitarias y laborales a bordo, el estado de los equipos y la validez de la documentación de los barcos. Gracias a estas campañas se ha mejorado la seguridad de tripulantes y embarcaciones. En 2021 se programaron 221 actuaciones en todo el litoral y 78 a buques arrastreros, al ser esta modalidad pesquera la que registra mayores índices de siniestralidad. La pandemia afectó al desarrollo de la campaña y

solo se realizaron 118 inspecciones. Las direcciones provinciales del ISM con mayor número de inspecciones fueron Cádiz (16), Castellón (14), Málaga (12) y Alicante (10). Las mayores deficiencias detectadas por los médicos del ISM tuvieron que ver con las instalaciones sanitarias (16,53%), la formación sanitaria de los marineros (13,56%) y la zona de cuidados médico-sanitarios (11,02%). Los inspectores de Trabajo y Seguridad Social detectaron fallos en las máquinas y equipos (14,60%) y los de Marina Mercante en certificados y documentación de los buques y problemas en la estabilidad de las embarcaciones (7%). Un total de 203 inspecciones se han previsto para la campaña Segumar de este año. ■

ICO-SAECA

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha suscrito con el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria (SAECA) un convenio que facilita el acceso a la financiación de las explotaciones del sector pesquero y acuícola para paliar el incremento de los costes de producción. El convenio contempla dos líneas de actuación, compatibles entre sí y financiadas por el MAPA, que aportará 12,7M€ para dar liquidez a las explotaciones y pymes del sector. El plazo de presentación de solicitudes para la línea MAPA-ICO-SAECA está abierto hasta el 1 de diciembre y el de la línea MAPA-SAECA termina el 20 de septiembre. La convocatoria de estas ayudas puede consultarse en el BOE del 19 de mayo de 2022. ■

Ayudas a paradas temporales

La Conferencia Sectorial de Pesca del 18 de mayo dio luz verde a la transferencia a las Comunidades Autónomas de 6,2M€ para ayudar a la flota de cerco, arrastre y palangre del Golfo de Cádiz y a la de arrastre del Mediterráneo por las paradas que han tenido en 2022.

Las ayudas están financiadas por la Administración General del Estado y por el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP). ■



Personal del IFP Marítimo-Pesquero de Las Palmas participaron en la Feria Internacional del Mar (FIMAR 2022) celebrada recientemente en la isla. El Instituto presentó la oferta educativa que ofrece para el próximo curso escolar. ■

GUÍA SOBRE ENCUADRAMIENTO EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



ISM EN TU BOLSILLO

Siempre a tu lado

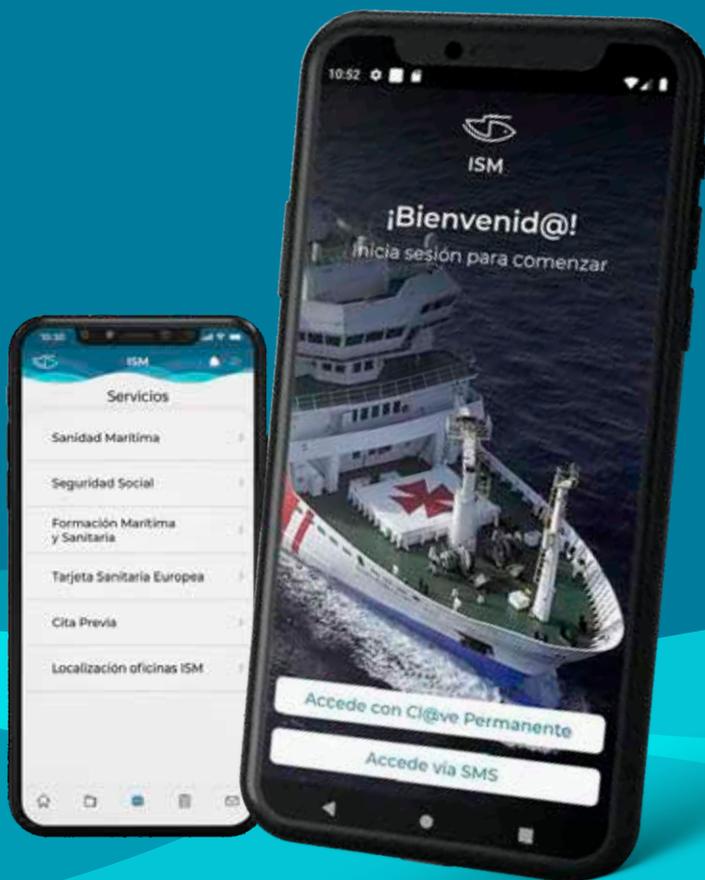
¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



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



IDENTIFICARTE



MIS DOCUMENTOS



SERVICIOS



REGISTRO



BUZÓN DE CONSULTAS



AVISOS

Descárgate la app



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

FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA