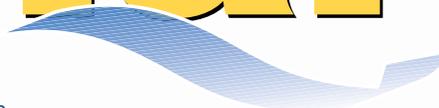


Mar



Nº 513

Marzo 2012

NIPO: 273-12-001-3

Los puertos sortean la crisis

Astilleros, sin pedidos

**El sector pide otra reforma
de la política de pesca**

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:
Centro Nacional Formación Marítima de Bamio
C/ O Salgueiral nº 43, Bamio
36618 Vitegarcía de Arriba
(Fondevéa)
Tel: 986 56 66 41 • Fax: 986 50 61 11

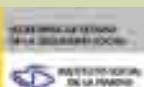
BAMIO

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Gasóleo e independencia energética

Problemas de índole política en algunos de los principales países productores de los que se suministra el crudo para España, junto a la evolución de las cotizaciones del dólar en relación con el euro, se han traducido en las últimas semanas en una escalada de los precios de los combustibles. En el caso de la pesca, la evolución de las cotizaciones del gasóleo es especialmente importante si consideramos que se trata de un gasto que puede suponer entre un 40% y un 60% de los costes de explotación de un barco, lo que puede poner en peligro la rentabilidad de la actividad.

Aunque en el caso de las cotizaciones del combustible hace décadas que no se puede hablar de periodos reales de bonanza, la última escalada de los precios del gasóleo va ya para los cuatro años. Aquella situación dio lugar a una serie de medidas de apoyo, tanto desde la Administración española como de la comunitaria, encaminadas a paliar los efectos de la subida, pero a la vez para llevar a cabo actuaciones de cambios, reformas y ajustes en la estructura las flotas junto al desarrollo de programas para rebajar la dependencia de un sector de las cotizaciones del petróleo.

De los tipos de gasóleo existentes en el mercado, el pesquero es el más barato en función de la política de fiscalidad aplicada sobre el mismo desde la Administración. Por esa vía, es difícil rebajar los

precios del mismo de acuerdo con la reglamentación comunitaria. Vía ayudas “de minimis” se mantiene una puerta abierta para apoyar la actividad de un sector, aunque la actual situación de crisis y ajuste de fondos en el conjunto de las Administraciones hacen hoy difícil una asignación directa de fondos para compensar las actuales subidas

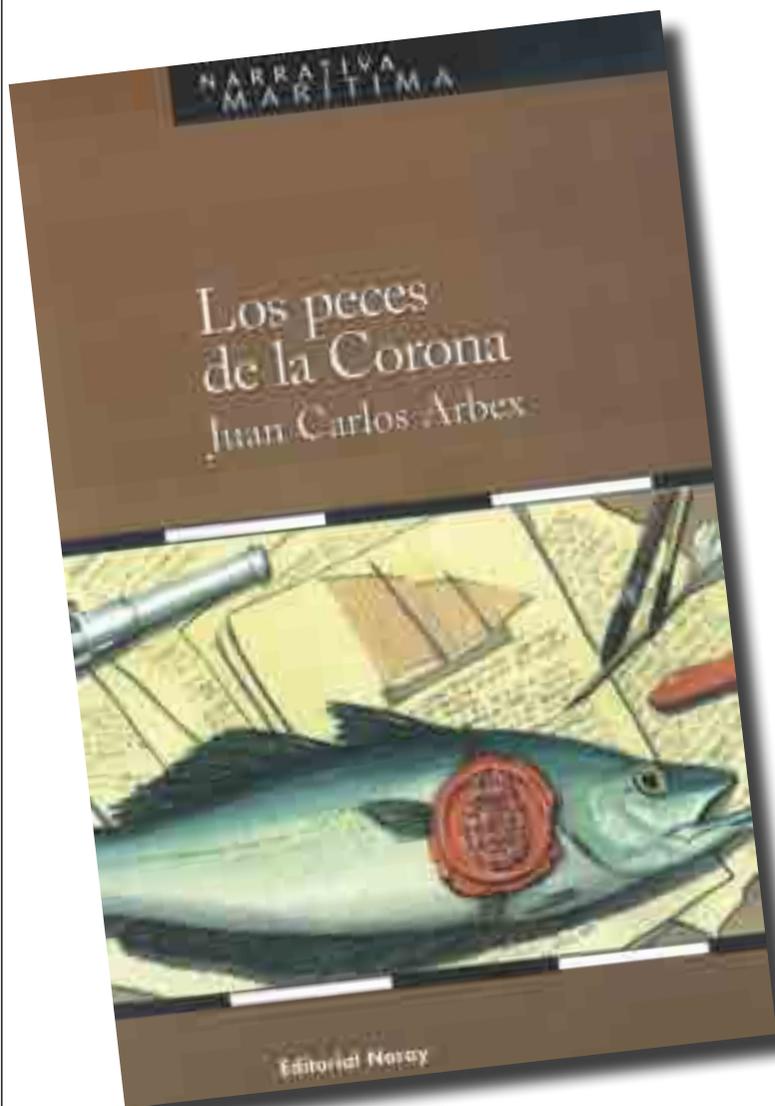
La escalada de los precios del petróleo que hoy aparece y desaparece de forma cíclica, es una situación con la que deberá convivir el sector, ahora en tiempos de crisis, pero todo los indicios apuntan que no se va a rebajar, sino que incluso se podría aumentar cuando se produzca una recuperación económica en el mundo y haya una mayor demanda. En consecuencia, las respuestas a la subida de los precios del combustible para la flota deberían venir por otras vías. En primer lugar, logrando una mayor eficiencia en el uso del combustible en la actividad de cada barco que va desde el mantenimiento de los motores hasta el desarrollo de la pesca. En segundo término parece indispensable avanzar en las políticas de innovación y aplicación de energías alternativas al uso del gasóleo en toda la actividad de un barco. Hay experiencias pioneras en esta política que han funcionado en los últimos años en el sector desde la crisis anterior de los precios del gasóleo. Pero, es indispensable que esas experiencias se generalicen para evitar la total dependencia de ese combustible y que el gasóleo deje de ser ese eterno problema. ■



Los peces de la corona

Autor: Juan Carlos Arbex

Edita: Noray



Analista y consultor en política ambiental comunitaria y Fondos europeos, Juan Carlos Arbex, vuelve a publicar en la colección Narrativa Marítima, de la Editorial Noray, una nueva novela bajo el título “Los peces de la corona”, en el que prosiguen las aventuras de los personajes protagonistas de su anterior publicación en esta colección, “El dibujante de peces”. En esta ocasión, la trama transcurre entre los años 1787 y 1789, a caballo entre los reinados de Carlos III y de Carlos IV. Época en la que el conde de Floridablanca continúa guiando al reino e impulsando un nuevo modelo de política pesquera “que aporte marinos experimentados a los barcos de la Real Armada”.

Partiendo de documentos pertenecientes al Archivo Histórico Nacional, el autor plantea esta entretenida aventura de sus protagonistas que les llevará hasta tierras de India.

Juan Carlos Arbex Sánchez es un especialista en gestión pesquera, medio ambiente marino e integración y evaluación ambiental de políticas sectoriales. Esta actividad profesional ha quedado reflejada en los dieciséis libros publicados tanto por organismos públicos como privados, sobre pesca profesional española, la construcción de embarcaciones pesqueras, historia y realidad del salvamento marítimo, instrumentos financieros europeos para el medio ambiente. También ha escrito numerosos guiones y dirigido documentales sobre los océanos de todo el mundo y la pesca internacional tanto para cadenas públicas españolas como para producciones francesas y de la BBC.

Este nuevo libro, en el que, como se señalaba anteriormente, el autor prolonga y concluye la aventura narrada en su anterior obra “El dibujante de peces”, tiene 424 páginas y puede adquirirse al precio de 22,50 euros en librerías o a través de la web de la propia editorial, www.noray.es. ■

Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

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

Fotos:

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

Secretaría:

Concha Serrano.

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2.

Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1.

Tel. 950 62 02 11.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.

Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Casa del Mar. C/Albareda, 1.

Tel. 93 443 96 00.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n.

Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza,

s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. C/Pez, 1.

Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris

y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20.

Tel. 956 50 02 40.

Gijón (Asturias): Casa del Mar. Avda. Príncipe

de Asturias, 76. Tel. 98 532 71 00.

Guipúzcoa: Casa del Mar. C/Marinos, 1.

Pasaia (Guipúzcoa). Tel. 943 40 40 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9.

Tel. 959 25 74 11.

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 1.

Tel. 981 28 70 00.

Las Palmas: Casa del Mar. C/León y Castillo, 322. Tel.

928 49 46 45.

Lugo: Oficina Administrativa. Carril dos Loureiros,

17. Tel. 982 22 50 10.

Madrid: Oficina Administrativa. C/Churruca, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

(Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina

Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda.

de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/Fernando IV, 1.

Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/Francisco Bastos, 19.

Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300.

Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Ollamar, 51.

Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de la Marina,

23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra).

Tel. 986 50 17 81.

Vizcaya: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña,

32. Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 412 61 00.

Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

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

Fax: 91 591 99 19. revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC

www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-12-001-0

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

Descárgate la revista en tu smartphone



6

DEMANDAS EN POLITICA DE PESCA

El sector de la pesca planteó sus demandas ante las Administraciones de España y de Bruselas.



34

LA ACTIVIDAD PORTUARIA SE MANTIENE

En 2011 se mantuvo la actividad en los puertos, a pesar de la crisis.



46

ASTILLEROS EN HORAS BAJAS

La carga de pedidos en los astilleros se halla bajo mínimos.

- 6 Cepesca, demandas de pesca
- 10 Las peticiones de las Cofradías
- 14 La subida del gasóleo
- 16 Gestión de la política pesquera
- 22 Adiós al FROM
- 26 Ferias de cercanía
- 30 Controles sanitarios en la acuicultura
- 34 Balance de puertos
- 41 La evolución de la mercante
- 44 Multa de Competencia a las navieras
- 46 Los astilleros sin pedidos
- 52 Sanidad Marítima del ISM
- 58 Convenio en los buques del ISM
- 60 Mejoran las cotizaciones en la S.Social
- 62 Más mujeres ocupadas
- 64 Inmigración y emigración
- 66 La negociación colectiva
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

UN FUTURO para la pesca

La Confederación Española de Pesca, Cepesca, ha trasladado a las autoridades españolas y comunitarias las medidas que se deberían adoptar para asegurar un futuro para el sector de la pesca español. Estas medidas afectan tanto a decisiones que se pueden adoptar en el marco de la política nacional y otras que dependen exclusivamente de las autoridades comunitarias.



Para el secretario general de la organización, Javier Garat, en este momento, la prioridad de la Administración debe ser la negociación para la reforma de la Política Pesquera Común de la que va a depender a corto, medio y largo plazo el futuro del sector de la pesca. Desde Cepesca se defiende que, para el desarrollo de unas buenas negociaciones, es indispensable la elaboración de un

documento consensuado entre el sector y la Administración donde se contemplen todos los aspectos contenidos en la misma, desde una correcta evaluación de las posibilidades de pesca en cada caladero, pasando por los aspectos de gestión de los recursos, como la estabilidad relativa, los descartes, a las transferencias de los derechos de pesca, la aplicación del rendimiento máximo sostenible, el futuro de la pesca artesanal, a los acuerdos con



Javier Garat, secretario general de Cepesca. Raúl Gutiérrez

terceros países o la actividad en las organizaciones regionales de pesca y los mercados. Estos planteamientos fueron expuestos por el secretario general de Cepesca, tanto al secretario general de Pesca, Carlos Domínguez, como al ministro de Agricultura, Miguel Arias Cañete, a la comisaria de Pesca María Damanaki, y en el seno del Parlamento Europeo.

Cepesca defiende la necesidad de unos derechos transferibles de pesca que no sean de aplicación sólo para un país, sino en todos los Estados miembros, poniendo limitaciones para evitar una excesiva concentración de posibilidades de pesca en una sola mano y proteger la actividad de la pesca artesanal. El sector ha recordado a la comisaria la necesidad de actualizar los criterios sobre la estabilidad relativa que fue un concepto clave aprobado en 1983 para la distribución de cuotas y que se considera es injusto, obsoleto, rígido e irreal, como un paso previo al establecimiento de un mecanismo interior de concesión de derechos individuales transferibles de pesca. Para la organización pesquera española, que agrupa a 51 organizaciones de armadores, con más de 1.600 empresas y cerca de 2.000 barcos, es preciso que la toma de decisiones en la política de pesca se haga de abajo hacia arriba, con el fin de lo-

gar una mejor gobernanza y la participación de todos los sectores afectados. Se entiende que ese proceso se debe basar en el consenso entre pescadores, Administración y los científicos, de cara a aplicar en cada caladero los criterios más adecuados para la sostenibilidad de los mismos.

De acuerdo con estos planteamientos, los armadores españoles apuestan por una reducción progresiva de los descartes en línea con los planteamientos de la FAO, no de una forma automática, potenciando además el papel de las organizaciones de productores. En lo que se refiere a la aplicación de los rendimientos máximos sostenibles para todas las especies pesqueras desde 2015, Cepesca apoya esa medida, pero no para su aplicación automática en ese año, sino para alcanzarlo en varias campañas, sobre todo en determinadas pesquerías mixtas. Para la organización pesquera española, no se puede obviar que en los últimos años, gracias a los esfuerzos hechos desde el sector, han mejorado las poblaciones de peces y se ha reducido la sobreexplotación de los caladeros en un 32%. Cepesca entiende que con las medidas planteadas por la Comisión se corre un grave peligro para la pérdida de empleo en las zonas hoy dependientes de la costa, unos

Cepesca presentó a las Administraciones sus prioridades para los próximos años

20.000. Bruselas aboga por el desarrollo de planes medio o largo plazo para lograr los objetivos defendidos en la propuesta.

DIEZ MEDIDAS

Para Javier Garat, además de las negociaciones sobre la reforma de la Política Pesquera Común, el conjunto de las demandas planteadas por el sector se podrían concretar en diez medidas:

La primera se resume en la necesidad de que se elabore conjuntamente con el sector, un Plan estratégico que fuera como una hoja de ruta para cada uno de los segmentos de las flotas, con la participación de los científicos donde se analizara el presente y el futuro de cada pesquería. Desde el sector se ha criticado frecuentemente la adopción de medidas sobre gestión de los caladeros sin disponer de la suficiente información. En los últimos años ha acometido importantes ajustes de flotas consecuencia de la situación de los caladeros y se pretende que, en el futuro, las medidas se adopten con todos los datos fiables en la mesa para lograr unas flotas viables y ajustadas a las posibilidades de pesca.

Una situación que hoy ha vuelto a preocupar al sector es la subida en los últimos tiempos de los precios del gasóleo consecuencia de diferentes razones como el cambio de cotización

del euro y el dólar o por las tensiones que se están generando en una parte de los países productores. Frente a una media de precios pagada entre los años 2007 y 2011 de 0,48 euros/litro, en los meses de este año los precios se han disparado hasta los 0,70 euros, con un incremento del 40%. Los precios actuales del gasóleo se sitúan en unos niveles similares a los de 2008 cuando la Administración adoptó una serie de medidas para paliar esos efectos sobre la actividad de las flotas. Cepesca llama la atención al Gobierno sobre esta nueva coyuntura para considerar la posibilidad de articular algún mecanismo encaminado a beneficiar a las empresas pesqueras. Desde la organización pesquera se informa a la Administración que este comportamiento alista de los precios del gasóleo, en una actividad donde los carburantes llegan a suponer como media el 40% de los costes de explotación de un barco, coinciden además con un periodo de bajos precios para los productos de la pesca, hoy un 50% más reducidos que hace cinco años. Entre otras especies, al pasado mes de enero, Cepesca señala un precio para la merluza en origen de 5 euros/kilo, 0,58 euros para el jurel o 5,78 euros para el gallo, según los datos elaborados por la propia Administración.

Un tercer punto importante para Cepesca es el desarrollo de los acuerdos de pesca

Hay que elaborar una estrategia negociada con el sector para el debate sobre la reforma de la PPC



Maria Damanaki, comisaria de Pesca.



negociados por Bruselas. Desde la organización pesquera se reclama la máxima coordinación entre la Administración y el sector para lograr unos resultados más positivos para cada una de las flotas. En la actualidad, los acuerdos más importantes sobre la mesa para las flotas españolas son los de Marruecos y Mauritania.

De cara a la flota atunera y palangrera, se reclama la puesta en marcha de un registro especial donde se contemplen una serie de bonificaciones fiscales y en materia de Seguridad Social para facilitar la actividad de las mismas en competencia con las flotas de otros países con quienes comparten capturas, caladeros y mercados. Cepesca recuerda que ya se logró un compromiso en la legislación anterior con los partidos políticos para elaborar un real decreto para el que se urge su publicación.

En relación con el diario electrónico a bordo, la organización reclama una coordinación con el resto de los países miembros para que el mismo se aplique de una forma homogénea y a la vez en toda la Unión Europea. Cepesca reclama una mayor flexibilidad en la política de sanciones en tanto se siga trabajando en la mejora del sistema. Igualmente se reclama que se aclare la utilización del diario electrónico en el Mediterráneo, así como evitar la duplicidad en la flota que opera en aguas de terceros países.

En defensa de la pesquería de los tiburones se reclama la máxima coordinación entre la Secretaría General de Pesca, el IEO y el sec-

tor para frenar la propuesta de la Comisión de aplicar la política de aletas adheridas en el Parlamento y en el Consejo.

Para una mejor defensa de los intereses de las flotas en los caladeros nacionales, comunitarios e internacionales, se estima es importante una mayor coordinación con los trabajos que desarrolle el Instituto Español de Oceanografía a la hora de hacer estudios sobre recursos y posibilidades de capturas.

En materia de tripulaciones, por un lado se quieren retomar los contactos con el Instituto Social de la Marina y con la Seguridad Social para tratar de dar soluciones a las diferentes casuísticas sobre tripulantes extranjeros. A su vez, Cepesca entiende que la Dirección General de Marina Mercante y las Capitanías Marítimas deben aceptar la inclusión en el Rol de los marineros impuestos por la obligación de los acuerdos de pesca.

Cepesca estima que es necesario abordar toda la problemática de las descargas en los puertos españoles por la aplicación del reglamento de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. La organización pesquera defiende retomar los contactos iniciados en su día con Sanidad Exterior para analizar la problemática de la flota española que transborda en terceros países sin manipulación de las capturas.

Finalmente, Cepesca pide que se mantenga la financiación pública para seguir en su actividad de colaboración con las Administraciones en defensa de los intereses de la pesca. ■

V.M.

La elaboración de un Plan estratégico para la pesca es una prioridad

La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores pide a Bruselas

Flexibilidad en la definición DE PESCA ARTESANAL

La Comisión Europea ha propuesto un nuevo fondo para las políticas marítimas y pesquera (FEMP) de la UE para el período 2014-2020 que pretende impulsar la pesca sostenible y diversificar la economía de las comunidades costeras. Para ello, establece concesiones de pesca transferible, prohíbe los descartes, busca el rendimiento máximo sostenible y borra del fondo las ayudas estructurales para los barcos considerados por Bruselas industriales—más de 12 metros de eslora. Así, esta política de apoyo a los principios mediambientales y sociales, coloca a las cofradías en una difícil posición al clasificar de forma diferente, a la hora de repartir ayudas, a barcos que cuentan con el mismo número de tripulantes, faenan en el mismo caladero, aplican los mismos planes de regulación y venden las capturas en la misma lonja.





Reunión de los representantes de las cofradías con el Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Apocas semanas de la asamblea general, que los representantes de las cofradías de pescadores de todo el litoral tendrán en Madrid el primer fin de semana de mayo, parece que las negociaciones sobre la Política Común Pesquera (PPC) serán el centro del debate. Y, de forma especial, temas como descartes, rendimiento máximo sostenible, concesiones transferibles y la definición de la pesca artesanal.

Para los dirigentes de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) la reforma, a pesar de que se viene diciendo en todas las reuniones con miembros de la Comisión que beneficiará a la pesca artesanal, genera inquietud en el sector. Y así se lo han trasladado a María Damanaki, comisaria de Pesca, en la asamblea general de Europeche a principios del pasado diciembre, ya que en realidad no es fácil explicar a los pescadores que un barco de 12,5 metros de eslora será considerado pesca industrial frente a otro de 11,5 metros que será considerado artesanal, aunque embarquen el mismo número de tripulantes, pesquen en el mismo caladero, utilicen la misma modalidad de pesca, tengan su base y vendan sus capturas en el mismo puerto.

El nuevo fondo entrará en vigor en 2014 y contará con 6.567 millones de € hasta 2020

Este tema ya estuvo presente en el encuentro que tuvieron los pescadores en noviembre de 2009 con César Debén y Juan Carlos Martín Fragueiro, entonces director de Política de Desarrollo y Coordinación de la Dirección General del Mar de la Unión Europea (EU) y secretario general del Mar del MARM respectivamente. En aquel encuentro Manuel Albiol, secretario de la Cofradía de Castellón, ya señaló que el único requisito requerido por el Reglamento europeo para que los barcos formen parte de la flota artesanal de litoral es tener 12 metros o menos de eslora y no utilizar artes de arrastre. Entonces, desde las cofradías se pidió que Bruselas tuviera también en cuenta si los barcos, aunque sobrepasen esta eslora, forman parte de un plan de regulación, o la realidad socio-económica de la región, o su cultura de la sostenibilidad.

No parece fácil que la definición pueda variar, pues aunque queda pendiente una reunión entre los representantes de las cofradías y la comisaria en la que se analizarán posibles soluciones a esta problemática definición de pesca artesanal, Damanaki ha subrayado que si algún Estado miembro quiere introducir otra definición podrá hacerlo, pero para los fondos europeos y dentro del instrumento financiero, la definición será igual para todos (menos de

12 metros de eslora y no inclusión de artes de arrastre). Para el presidente y el secretario general de la FNCP, la solución está en dejar a cada Estado miembro definir y considerar qué tipo de criterios son más idóneos para diferenciar la flota industrial de la artesanal, ya que en caso contrario, podrían producirse divisiones entre los propios pescadores generando tensión en los puertos.

DESCARTES

Otro de los temas que preocupan a las cofradías es la eliminación de los descartes, tal y como se lo expusieron a la comisaría en Bruselas a principios de febrero durante reunión de Europeche. Para los representantes de la cofradías, si la Comisión Europea aconseja eliminar los descartes por la mala imagen que dan al sector pesquero en la sociedad, se debería haber creado primero las medidas necesarias para cumplir el marco jurídico de la prohibición y no a la inversa como está ocurriendo. Así, la Comisión debería haber dispuesto de un marco de actuación con criterios claros sobre en qué especies y pesquerías podría iniciarse esta práctica, cuál sería el destino de las especies no comercializables o de tamaño inferior al autorizado, una vez desembarcadas en puerto, qué sistema de incentivos se pondrían en marcha, qué repercusiones conllevaría el desembarco en puerto de especies sin cuota o con cuota agotada, etc. Una vez establecidos los criterios de actuación se debería implementar el marco jurídico de la prohibición de los descartes, los cuales, para estos dirigentes no son culpa de los pescadores, sino consecuencia de políticas pesqueras europeas diseñadas por la Comisión sobre la base de sistemas rígidos y estancos como los TAC y las cuotas.

También se abordó en la reunión el asunto de las concesiones de pesca transferibles. Estos derechos se presentan por Bruselas como una herramienta para reducir el exceso de capacidad que, por otro lado, fuerza a los pescadores a responsabilizarse planificando sus capturas de acuerdo con las necesidades del mercado. Estas concesiones, al ser los recursos marinos bienes públicos, estarían limitadas en el tiempo, que una vez transcurrido se devolverían a los Estados.



EL FONDO EUROPEO MARÍTIMO Y DE LA PESCA

El fondo pretende reorientar las ayudas a la pesca convirtiéndose en un instrumento que alivie la presión sobre las poblaciones dejando tiempo para su recuperación y fomentando fuentes alternativas de ingresos en las comunidades que viven de la pesca promoviendo formas innovadoras que añadan valor a sus capturas y diversifiquen su economía. Con este objetivo, las organizaciones pesqueras recibirán ayudas para planificar su producción, satisfacer las demandas del mercado y comercializar sus productos respondiendo a las expectativas del consumidor. En esta línea, el fondo subvencionará proyectos para sustituir redes de pesca por artes más selectivos para reducir los descartes, fomentará la colaboración entre científicos y pescadores, impulsará proyectos para la ordenación del espacio marítimo y será asignado dependiendo de la importancia que tenga el sector y del programa operativo elaborado por el país. Por otro lado, también pretende ser una herramienta que haga cumplir el programa social de la Comisión.

Es necesario flexibilizar la definición de flota artesanal, *Genaro Amigo*



Novedades:

- Se centra en las personas y comunidades dependientes de la pesca fomentando el empleo y la cohesión territorial.
- Pretende un sector pesquero innovador, competitivo y basado en el conocimiento fomentando la pesca sostenible y eficiente.
- El presupuesto del FEMP es de 6.567 millones de euros.
- La ayuda financiera estará supeditada al cumplimiento por parte de los Estados y los operadores de los objetivos y normas de la PPC, en particular las obligaciones de control.
- Elimina ayudas por paralización temporal de la actividad pesquera.
- Suprime ayudas financieras por construcción y modernización de lonjas.
- Contempla los sistemas de concesiones de pesca transferibles.
- Reconoce el trabajo desempeñado por los cónyuges — mayoritariamente mujeres — en las empresas pesqueras familiares.
- Define la flota pesquera artesanal como la practicada por los buques de eslora total inferior a 12 metros que no utilicen los artes de arrastre.

Para la FNCP los recursos pesqueros son un bien común, que se pesca mediante autorización y no, como pretende la reforma, un bien mercantil que se reparte entre los pescadores. Estos derechos podrían quedar como ocurre en algunas pesquerías en manos de unos pocos armadores con grandes barcos que darían trabajo a un grupo reducido de marineros lo que llevaría a la desaparición del tejido social de las sociedades costeras. Estos derechos no son necesarios en zonas que ya han optado por realizar una pesca rentable y sostenible.

Otro motivo de disensión para la FNCP es la eliminación del Fondo de los recursos para la construcción o renovación de lonjas y para los refugios pesqueros. Desde la FNCP no se entiende la eliminación de las paradas biológicas ya que están consensuadas entre pescadores, científicos y administraciones. Y ponen como ejemplo el caso de la Isla del Hierro. Una situación excepcional en la que por las erupciones bajo el agua los pescadores de la cofradía no pueden pescar. Con la reforma, los pescadores no podrían acogerse a una parada temporal subvencionada.

Estos temas serán debatidos en la próxima Asamblea Nacional que reunirá a las cofradías en Madrid y cuyas conclusiones serán trasladadas tanto la comisaría de Pesca como al recién nombrado secretario general de Pesca para que apoye las reivindicaciones de las cofradías.

De todos estos temas hablaron el presidente y el secretario general de la FNCP Genaro Amigo y José Manuel González con el ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Miguel Arias Cañete, quien estuvo acompañado del secretario general de Pesca, Carlos Domínguez, en la primera reunión el 15 de febrero en la que transmitieron la complicada situación de la pesca española, más difícil que con la que se encontró el ministro en su anterior etapa al frente de Pesca. Los representantes de la FNCP hablaron sobre los tres reglamentos que están ocasionando graves problemas a la flota: reglamento de control, el de desarrollo de control y el de medidas técnicas en el Mediterráneo. Además, trataron los temas que más preocupan en la reforma de la PPC ya mencionados y sobre la desaparición de las subvenciones directas al combustible. ■

J.M.S.

El sector reclama una rebaja del IVA al 4% en los productos de la pesca para reactivar la demanda

EL GASÓLEO PESQUERO rompe las cuentas del sector



Los precios del gasóleo han constituido tradicionalmente uno de los problemas más importantes a los que se ha enfrentado el conjunto del sector de la pesca al suponer entre un 40% y el 60% de los costes de explotación de un barco. Esta circunstancia ha hecho que en los últimos años se hayan desarrollado diferentes programas de investigación para lograr una mayor eficiencia energética en el conjunto de la actividad de un pesquero con resultados favorables. Sin embargo, se trata de un problema que aparece periódicamente en función de la evolución de los precios del crudo.

La última situación de gran preocupación en el sector provocada por la subida de los precios del gasóleo se produjo en 2008 cuando las cotizaciones ascendieron a una media de 0,69 euros/litro. Esa circunstancia se ha

repetido en las últimas semanas con unos precios que, en algunos puertos, han llegado incluso a superar esa cifra en medio de la preocupación de los armadores y la demanda de medidas de ayuda a la Administración central. Los precios del gasóleo, junto a los ajustes en las capturas y los precios de venta a la baja de la pesca, han vuelto a romper las cuentas de las empresas del sector

En 2008, la subida de los precios del gasóleo desembocó en un amarre de la flota en España y en otros países comunitarios, seguida de unas negociaciones y un acuerdo por el que las autoridades de Bruselas dieron luz verde a un importante paquete de medidas para las flotas de todos los países a través del Fondo Europeo de Pesca. Como actuaciones de emergencia se aplicaron paralizaciones temporales de las flotas, planes de adaptación y de reestructuración, primas por desguace o desmantelamiento y apoyos para la sustitución de motores y artes en el mismo objetivo de reducir costes de explotación. Hoy, de momento, en Bruselas se guarda silencio ante las peticiones del sector.

Junto a un importante paquete de medidas de política de gestión y reestructuración de la flota y de la actividad de la pesca, el sector dispuso igualmente de apoyos directos en el marco de la política comunitaria vía la ayuda "de minimis" en función de los litros suministrados a un armador. La ayuda "de minimis" es el montante de pagos directos que puede hacer un país en un determinado sector, sin tener que solicitar permiso a las autoridades comunitarias y que los mismos no afecten a la política de competitividad en un mismo mercado. En el conjunto de la política comunitaria de ayudas directas, ese tope es de 100.000 euros para un periodo de tres años. Sin embargo, su aplicación es diferente en cada uno

Ha superado el techo de los 0,690 euros litro de 2008

de los sectores. Así, en el agrario se estableció en 3.000 euros. En el caso de la pesca, un reglamento de julio de 2007, estableció esa ayuda en un máximo de 30.000 euros para un periodo de tres años. Las ayudas de esa vía nunca podrán ser para apoyar a una empresa en crisis, para la adquisición y construcción de un barco, para aumentar la capacidad de una flota, para apoyar la utilización de productos nacionales en lugar de los importados, para apoyo a la actividad exportadora o las que se puedan establecer sobre la base de un precio o el volumen de un producto comercializado.

Objetivo de la Administración comunitaria es que el conjunto de ayudas que se puedan aplicar a una flota, con la subida de los precios del gasóleo como principal protagonista, se otorguen en una situación de máxima transparencia con los mecanismos de control para que, en cualquier momento, se puedan sumar ayudas concedidas por las diferentes Administraciones. De acuerdo con ese compromiso, en 2011 el Ministerio de Medio Ambiente procedió a la constitución por un real decreto del Registro “de minimis”

Hay margen para ayudas “de minimis” bajo el tope de los 30.000 euros en tres años, pero no hay recursos

para regular el cumplimiento de esa normativa, controlar que cada empresa sólo pueda recibir una ayuda bajo este concepto de 30.000 euros en el marco de un montante máximo de ayudas nacionales para ese mismo periodo de tres años de 127,88 millones de euros.

Según los datos manejados por el sector, en este momento el conjunto de las ayudas concedidas por este concepto no han superado ese techo fijado en su día por Bruselas, por lo que serían factibles nuevas medidas de ayuda para compensar la subida de los precios de los combustibles. Sin embargo, en medios del sector se reconoce que la actual situación económica supone una dificultad para acceder a este tipo de apoyos, aunque ya se han reclamado negociaciones con la Administración pesquera para tratar de buscar alguna salida. Desde el sector, entre otras medidas, se apunta la necesidad de reactivar la demanda mediante la rebaja del actual IVA del 8% hasta un IVA reducido del 4%.■

V.M.



Protección de reproductores y áreas marinas

UN NUEVO ENFOQUE

En estas páginas de MAR, el biólogo José Manuel Martín de la Sierra propone un cambio en el actual modelo de gestión pesquera, planteando un enfoque alternativo que debería guiarnos hacia una pesca sostenible. Unas

propuestas que se convierten en necesarias y de urgente aplicación en el contexto actual de sobreexplotación y, especialmente, ante los desastrosos resultados del sistema de gestión aplicado estos últimos años. Y este cambio vendría de la mano de la creación de Áreas Marinas Protegidas, imprescindibles para salvaguardar a los grandes reproductores y un pilar básico para alcanzar una gestión pesquera sostenible así como un aumento del rendimiento económico de las flotas.

en la gestión pesquera

Son cada vez más numerosos los científicos y expertos que afirman que es necesario un cambio en el modelo de gestión de pesquerías. Científicos estadounidenses de reconocido prestigio internacional, como los doctores en Ciencias George Sugihara y David Conover, así lo afirman. La propuesta más polémica trata de cambiar el modelo actual de protección de juveniles por otro que se asiente en la protección de los peces adultos reproductores, basándose en las últimas investigaciones científicas.

En la actualidad, la política de la Unión Europea centra sus esfuerzos de conservación en



Reserva marina de Islas Columbretes. José Manuel Martín

Un sector de los científicos está proponiendo un nuevo enfoque en la gestión de pesquerías basado en la protección de los peces adultos en lugar de los juveniles

medidas técnicas dirigidas a la conservación de sólo una fase de la etapa biológica de la especie, que es la fase juvenil. En cambio, se olvida de proteger a los grandes reproductores. Mediante la aplicación de normativa básica -como el Reglamento (CE) 850/98, para aguas del Atlántico, y el Reglamento (CE) 1967/2006, para aguas del Mediterráneo-, se establecen las medidas protección de los organismos marinos juveniles, principalmente mediante el establecimiento de tallas mínimas y el aumento de selectividad mediante el tamaño de los anzuelos y las mallas en las redes de pesca.

Estas medidas se dictaron bajo la argumentación de que se debía garantizar que

una parte de la población de peces pueda reproducirse al menos una vez, permitiéndole llegar a la madurez sexual o talla de primera reproducción. Dichas normas han provocado una selectividad dirigida en exceso hacia los ejemplares inmaduros, aumentando la presión pesquera sobre los ejemplares más grandes de la población.

MEDIDA INEFICAZ

Por desgracia, la experiencia ha demostrado que todas estas medidas no han servido para frenar la situación actual de sobreexplotación de los recursos. En las aguas europeas en la actualidad, a pesar de la reducción de parte de la flota, la sobreexplotación persiste debido al aumento de capacidad de pesca de los nuevos buques construidos que, desde hace pocos años, disponen de tecnologías cada vez más accesibles y avanzadas para la detección y localización de peces. Como consecuencia, nuestras flotas se enfrentan, cada vez más, a una mayor escasez de recursos y a la pérdida de calidad en las capturas (reducción de tamaños y de especies de alto valor comercial), lo que está provocando una pérdida considerable de rentabilidad económica.

Si retrocedemos en el tiempo, al inicio de la historia de las pesquerías humanas, observamos cómo el tamaño medio de los peces se ha ido reduciendo por la presión humana, de forma que lo que consideramos hoy como el tamaño natural es francamente erróneo. Un ejemplo lo encontramos en el gráfico que muestra la reducción de tamaño del bacalao del Báltico a lo largo del tiempo.

A continuación, trataremos la problemática de aplicar los principios tradicionales de la gestión basada en la protección de ejemplares más jóvenes, proponiendo un enfoque alternativo para una gestión pesquera más sostenible. Asimismo, se exponen las medidas alternativas que garantizan la aplicación de este nuevo enfoque.

1- PROTECCIÓN DE LOS EJEMPLARES REPRODUCTORES

Este nuevo enfoque en la gestión de pesquerías va en contra de la actual política de gestión, como se ha señalado anteriormente, basada tradicionalmente en la protección de los ejemplares juveniles. Lo cierto es que la política actual de protección de peces inmaduros parece haber sido un desastre, dado el elevado nivel de



Comparación de fecundidad según talla y sus respectivas huevas. Estas imágenes están extraídas del artículo Baltic Sea Fisheries. Selective fishing and discards. National Institute of Aquatic Resources. Martina Bleil.

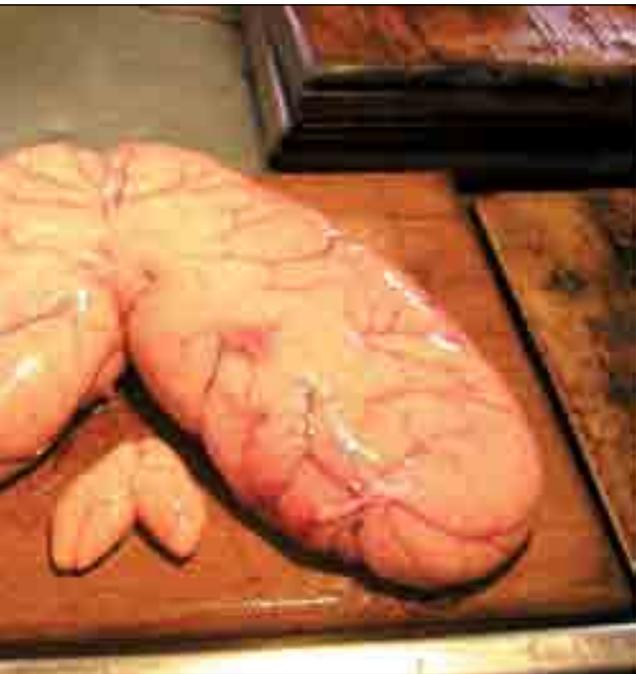
sobreexplotación de las poblaciones de peces. Por ello, habrá que replantearse muy seriamente el modelo de gestión pesquera que queremos para recuperar nuestras pesquerías.

Para entender la aplicación de este nuevo enfoque, primero hay que tener en consideración la biología de las especies marinas. En este sentido, los peces, al contrario que los mamíferos, mejoran su capacidad reproductiva (fecundidad) conforme van aumentando de tamaño y de edad (ver Imagen 1 y 2). Por ejemplo, el atún rojo puede poner desde los 5 millones de huevos al principio de su madurez hasta los 40 millones tras varios años de crecimiento. De esta forma, los ejemplares de menor tamaño reproductor aportarán menos a la regeneración de la población. Al mismo tiempo, también se va incrementando la calidad de la puesta y, por tanto, con la edad también aumenta la probabilidad de supervivencia de la descendencia. Por otro lado, los peces nunca dejan de crecer a lo largo de toda su vida, pudiendo llegar algunas especies hasta los 50 años de vida o más.

Sin embargo, en las pesquerías españolas no existe todavía esta preocupación e inte-

rés por hacer una gestión basada en la protección de poblaciones mínimas de peces adultos reproductores. No es éste el caso de EEUU, donde tienen unas pesquerías mucho más saneadas que en Europa. Precisamente, fue en este país donde surgieron científicos que, con sus investigaciones, sentaron las bases de un nuevo enfoque para la gestión de pesquerías.

Los científicos David Conover y George Sugihara demostraron, en su trabajo de investigación, que los peces pueden evolucionar muy rápidamente y que los seres humanos son la causa de importantes cambios evolutivos en los peces. Estos científicos señalan que en la actividad pesquera se tiende a capturar primero a los ejemplares adultos más grandes y que el exceso de actividad pesquera provoca una reducción de los individuos de mayor tamaño de la población. De esta forma, con la pesca se está involuntariamente seleccionando aquellos peces de tamaños más pequeños, los cuales tendrán más probabilidad de reproducirse; es decir, la pesca estaría realizando una selección artificial que influiría sobre la evolución genética de los peces. Estos investigadores afirman



que esto no es lo ideal, puesto que podrían ir desapareciendo los “buenos genes” de aquellos grandes ejemplares con mayor fecundidad y capacidad de reproducción. Dicen que los grandes peces del pasado han desaparecido, sin embargo creen que dicha situación se podría revertir si se tomaran medidas de gestión pesquera apropiadas.

Los científicos estadounidenses también creen que la disminución en el tamaño y edad de los individuos es la razón por la cual las poblaciones explotadas se vuelven cada vez más variables y pueden fluctuar más en el tiempo, lo que las pone en un mayor riesgo de colapso. Esto es debido a que una actividad pesquera prolongada deja como resultado un amplio sector poblacional integrado por individuos muy jóvenes que son menos capaces de lidiar con problemas medioambientales (situaciones naturales adversas como reducción de alimento, temporales, catástrofes naturales...) que los ejemplares adultos. Esto sugiere que la industria pesquera necesita ser gestionada no sólo para mantener un nivel determinado de volumen de pesca o de nivel total de biomasa, sino también para conservar una cierta estructura de edades en las reservas de peces.

Es decir, basándose en el principio de que los ecosistemas marinos no son estables, por ejemplo, ante una escasez de alimentos, podría resultar en la muerte de miles de individuos jóvenes debido a que tienen menos grasa almacenada

en el cuerpo. Sin embargo, ante este tipo de circunstancias imprevistas los peces más grandes tendrían más capacidad de supervivencia. Por estos motivos, se demostró que para mantener una población lo más estable posible se hace necesaria la preservación de ejemplares adultos.

PROTEGER A LOS GRANDES

Las consecuencias prácticas del trabajo de estos investigadores son claras. La normativa vigente de la pesca sobre límites de tamaño mínimo para proteger los peces más pequeños debe cambiarse, ya que afirman que *son los peces más grandes y con más edad los que deben protegerse*, ya que son estos los que estabilizan la población y proporcionan “más y mejor calidad de descendencia”, y no al revés.

Esta afirmación, que nos podría parecer controvertida, no ha sido formulada a la ligera. Si trasladamos esta teoría a tierra firme, podemos pensar en una granja de cría de animales. Por ejemplo, sabemos que las explotaciones ganaderas mantienen y seleccionan aquellos ejemplares reproductores más grandes y fuertes, los cuales mantienen una producción constante de animales permitiendo la viabilidad económica de la granja. Si volvemos al medio marino, de forma análoga a lo que pasa en una explotación ganadera, deberíamos mantener sin pescar aquellos grandes peces reproductores que actuarán de garantes de la regeneración de las poblaciones. Por desgracia, en el mar estamos precisamente haciendo todo lo contrario.

Ya tenemos ejemplos prácticos de la protección de especies marinas adultas reproductoras en algunas pesquerías de EEUU. Estos son los casos de los grandes atunes rojos del Golfo de México (donde se utilizan anzuelos “flexibles” en las pesquerías de palangre de superficie) o la pesca de la langosta americana del Estado de Maine, que dispone de una talla máxima de captura para proteger a los súper reproductores.

La propuesta de estos científicos pasaría por cambiar las reglas comerciales para exigir a los pescadores que capturen peces más pequeños y medianos. Lo cierto es que, con el enfoque de gestión tradicional, a pesar de los grandes esfuerzos destinados a la erradicación de la pesca y comercialización de inmaduros, ha sido prácticamente imposible a fecha de hoy acabar con este problema (prueba de ello son las sanciones europeas a España por la captura y comercialización de inmaduros en el Golfo de Cádiz). Luchar contra esta tendencia sólo es posible

La presión pesquera ha ido reduciendo el tamaño medio de los peces, haciendo más vulnerables a las poblaciones. La fecundidad de los peces aumenta con la edad y tamaño



Grandes reproductores de bacalao de pesquerías del pasado.

destinando ingentes cantidades de dinero en medidas de control en puertos, lonjas, comercios, controles de transportes en carreteras, etc... Medidas que se han demostrado hasta la fecha ineficaces para frenar la captura de inmaduros. La causa de ello es la incesante demanda de pescado de estas características. Por ejemplo, la merluza importada legalmente en grandes cantidades desde EEUU y Canadá, conocida como merluza de Boston, posee un tamaño pequeño-mediano de comercialización, con calibres que van desde los 80 gramos a los 300 gramos, adaptados a la demanda del consumidor.

Para conseguir la protección efectiva de peces adultos reproductores, las reservas marinas pueden ser la mejor herramienta,

aunque también se pueden adoptar medidas técnicas de selectividad específica en los artes de pesca a fin de permitir la fuga de los grandes ejemplares (dispositivos de escape para grandes peces y otros animales marinos dispuestos en los artes de arrastre, los conocidos como Fishbox, fisheye, TED...)

En el siguiente apartado hablaremos de las Áreas Marinas Protegidas como medida para garantizar una gestión basada en el mantenimiento de poblaciones mínimas de grandes reproductores.

2- CREACIÓN DE ÁREAS MARINAS PROTEGIDAS

La protección de los grandes ejemplares reproductores viene necesariamente vinculada a la creación de Áreas Marinas Protegidas (AMPs). Es hora de sembrar en el mar y no sólo de recoger, como hasta ahora hemos hecho con la actividad extractiva. Podemos decir que con las Reservas Marinas estaríamos sembrando para recoger en el futuro.

La instauración de zonas protegidas es uno de los pilares básicos para alcanzar la gestión pesquera sostenible. Científicos apuntan a que sería necesario proteger entre un 20% y un 40% de la superficie marítima para garantizar la sostenibilidad de la actividad pesquera. Sin embargo, actualmente en aguas españolas sólo está protegido alrededor del 1% de su superficie, una cifra claramente insuficiente para velar por el futuro de la pesca y la biodiversidad marina, además de incumplir el compromiso firmado en el Convenio de la Biodiversidad de alcanzar el 10% para el año 2012. Esta falta de cumplimiento en la protección de una superficie mínima de espacios marinos está teniendo consecuencias desastrosas para la sostenibilidad de las pesquerías.

La creación de Áreas Marinas Protegidas no es algo nuevo. En el año 1975 Nueva Zelanda ya creó la primera Reserva Marina del mundo. Este país, precisamente, goza de unas pesquerías prósperas y sostenibles. El hecho, es que los beneficios de las reservas marinas parece que han sido tenidos muy en cuenta por países avanzados como EEUU, Australia, Reino Unido y Nueva Zelanda, ya que parecen estar inmersos en una especie de carrera por crear la mayor reserva marina del planeta.



Anzuelos "flexibles", para facilitar el escape de grandes atunes rojos, utilizados en el Golfo de México. Fuente: NOAA.

El aumento de AMPs puede garantizar la regeneración de las poblaciones de peces y el aumento de la biomasa. Se han demostrado científicamente sus beneficios a través del *efecto reserva*, que consiste en la *exportación de biomasa* fuera de estas zonas protegidas, con el consiguiente beneficio de aumento de las capturas de especies de interés pesquero por parte de las flotas que operan en sus proximidades.

Con la protección de zonas marinas se conseguiría aumentar el rendimiento económico de las flotas, garantizando una actividad sostenible, a la vez que se aumentaría considerablemente el número de puestos de trabajo en los sectores pesquero y turístico asociados a las actividades en torno a las AMPs. Asimismo, se conseguiría evitar una drástica reducción de la capacidad de la flota mediante el actual y dramático proceso de desguace de buques españoles al que estamos asistiendo.

Otra de las funciones esenciales de las AMPs es la de actuar como "*bancos de genes*", al salvaguardar grandes ejemplares de peces adultos reproductores que tienen la capacidad de regenerar constantemente las poblaciones pesqueras sometidas a explotación. En este sentido cabe reseñar que científicos

Es necesario proteger a una población mínima de ejemplares reproductores para garantizar la regeneración de la población y las AMPs son la mejor herramienta para lograrlo

del Instituto Español de Oceanografía han demostrado que la fecundidad de la langosta roja en las Reservas Marinas es 30 veces superior que en los caladeros de pesca.

En España aún nos queda mucho trabajo por hacer para cumplir el compromiso de proteger el 10% de la superficie marítima. Por lo tanto, desde las Administraciones Públicas se requieren más medios e inversiones a fin de acometer urgentemente esta ampliación necesaria y beneficiosa en todos los sentidos. Por otro lado, la visión tradicional de proteger a los peces inmaduros debería ir sustituyéndose por una visión más próxima a la protección y salvaguarda de los ejemplares más grandes dentro las poblaciones de peces.

Como conclusión de las investigaciones a las que hacemos referencia en estas páginas, es necesario un cambio en el enfoque actual de gestión si se quiere alcanzar una actividad sostenible y un sector pesquero rentable. De esta forma, la protección de unas poblaciones mínimas de peces adultos reproductores vinculados al incremento de AMPs se muestran como dos de los pilares básicos sobre los que se debería asentar el futuro modelo de gestión de pesquerías.■

JOSÉ MANUEL MARTÍN

ADIÓS AL FROM



Desaparece el Fondo de Regulación y Organización de los Mercados de los Productos Agrarios (FROM) tras 31 años de existencia. La nueva estructura de Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente aprobada por el Gobierno el pasado mes de febrero supone, entre otros cambios, la eliminación del FROM como organismo autónomo integrado en la Secretaría General de Pesca. Esta decisión se enmarca en el nuevo escenario de contención presupuestaria impuesto por el Gobierno en un momento de crisis. Sus competencias pasarán a ser desempeñadas por la Dirección General de Industria Alimentaria. En lo que afecta a la gestión de los fondos comunitarios que recibía ese organismo, las competencias se han asignado al Fondo Español de Garantía Agraria. El FROM, al margen de su peso e implicaciones con el sector como organismo en materia de apoyos o actuaciones en los mercados, ha generado además en todo este tiempo una importante imagen como marca en el mundo de la alimentación y el consumo de los productos de la pesca.

El FROM fue creado por una Ley de junio de 1980 en el marco de la subsecretaría de Pesca y Marina Mercante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como un organismo autónomo. La función esencial de este organismo era el fomento y la asistencia a las asociaciones, cooperativas y empresas extractivas de cultivos marinos, así como a la flota que habitualmente opera en la pesca de bajura y a otras que, con las mismas características, lleva a cabo la pesca costera y de litoral. Su primer presidente fue Lázaro Rosa Jordán, un hombre muy ligado al sector de la acuicultura.

ORDENAR MERCADOS

De acuerdo con estos objetivos, al nuevo ente se le encomendaron, entre otras funciones, la posibilidad de proponer a los organismos competentes la relación de acciones de propaganda para el consumo de los produc-

tos pesqueros y la promoción de los mismos, tanto en el mercado interior como en el exterior. Igualmente disponía de la capacidad de propuesta para realizar las acciones necesarias para erradicar situaciones de monopolio y cualquier otra práctica que pudiera encarecer el mercado, así como para reducir las diferencias entre los precios en primera venta y los precios finales pagados por el consumidor. En definitiva, lo que en la actualidad se conoce como lograr el equilibrio de la cadena alimentaria para que haya una mejor y mayor distribución del precio final de un producto entre todas las partes que participan en el proceso.

En función de esos retos, al FROM se le daba la posibilidad de proponer medidas de control y vigilancia, tanto de los precios como de las calidades de los productos que hubiera en las lonjas con la mirada puesta en el mercado interior y en el exterior.

En lo que afecta a los mercados exteriores, al margen de los estímulos existentes para la exportación, el FROM podía acordar otras medidas de apoyo para favorecer las acciones exportadoras. En el mismo escenario, el organismo tenía la capacidad para informar sobre el desarrollo de las importaciones de pescado y marisco proponiendo las medidas que considerara necesarias para mantener un equilibrio en el mercado interior.

En materia de la pesca costera y de litoral, el FROM tenía entre sus competencias la de proveer a las Cofradías de Pescadores, a las cooperativas y asociaciones, de los medios financieros en forma de créditos, subvenciones o ayudas con el fin de mantener los precios mínimos de venta. Igualmente era su competencia el facilitar créditos de campaña al sector de la pesca, del marisqueo y de los cultivos marinos para favorecer su actividad y, sobre todo, tener una mayor posición de competitividad en los procesos de la primera venta, así como el desarrollo de funciones de orientación, regulación y ordenación del mercado interior favoreciendo el desarrollo de contratos intersectoriales entre productores, transformadores y distribuidores en volúmenes, precios y calidades.

Para su funcionamiento, el FROM disponía fundamentalmente de un presidente, ahora nombrado por el Ministerio de Agricultura en el marco de la Secretaría General de Pesca, y un Consejo General donde, junto a los representantes de la Administración, se daban cita miembros de las Cofradías de Pescadores, de asociaciones extractivas, de las cooperativas del mar, de los trabajadores y de los consumidores. El organismo ha contado para su funcionamiento con los recursos asignados en los Presupuestos Generales del Estado, junto a los fondos procedentes de la Unión Europea especialmente para las campañas de promoción.

En 1996 se articuló una nueva estructura orgánica básica en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación donde el FROM permanece adscrito a este departamento en el marco de la Secretaría General de Pesca. Sin perjuicio de las competencias de la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesque-



Desaparece este organismo creado en 1980 en el seno del Ministerio de Transportes

ros, al organismo se le asignan competencias para el fomento de las asociaciones, cooperativas y empresas de carácter extractivo, transformador y del comercio de los productos de la pesca y de los cultivos marinos; la realización de campañas para la promoción del consumo de los productos de la pesca, la promoción de nuevos productos de origen marino o de la acuicultura, la promoción de los sistemas de identificación y presentación de los productos de la pesca; la gestión, si fuera necesario, de los procedimientos para la concesión de ayudas nacionales o las comunitarias derivadas de la aplicación de la Organización Común de Mercados, la realización de estudios e informes de los planes económicos de la producción nacional de la pesca; las derivadas de su papel como organismo pagador a nivel nacional del Feoga Garantía o el desarrollo de las funciones de orientación del mercado propiciando la aplicación de contratos previos intersectoriales referidos a volúmenes, precios y calidades. En conjunto, con redacciones diferentes, los mismos objetivos que se contemplaban en la constitución del organismo.

DE LA INTERVENCIÓN AL CONSUMO

Una de las competencias y actuaciones más importantes del FROM, está referida a



la ordenación y regulación de los mercados, con la posibilidad de desarrollar actuaciones de retirada o almacenamiento de los productos excedentarios de acuerdo con las normativas comunitarias y en base a las ayudas dispuestas en cada caso por Bruselas. Sin embargo, ese tipo de actos se fueron reduciendo hasta prácticamente desaparecer en la actividad del organismo.

Frente a este campo de actuaciones, el FROM se ha volcado sin embargo en este tiempo en otros escenarios relacionados fundamentalmente con la promoción la imagen y el consumo para contribuir a una mejor ordenación de la oferta y la demanda y con ello, regular los mercados y elevar los precios en origen.

Con estos objetivos, el FROM puso en marcha en 1985 su primera campaña de divulgación e información al ciudadano sobre el consumo responsable de los productos de la pesca con la campaña de "Pezqueñines no, gracias", campaña que se ha venido repitiendo en los años siguientes con diferentes argumentos, siempre abogando por un consumo responsable. De acuerdo con las diferentes disposiciones que se han generado en el seno comunitario y en España sobre las tallas mínimas por especies o exigencias en cada caladero, desde el FROM se desarrollaron campañas específicas con llamamientos permanentes a los consumidores para no adquirir pescado por debajo de esas dimensiones.

Sus funciones pasan a ser competencia del Fondo Español de Garantía Agraria y de la Dirección General de Industria Alimentaria

Para una mejor regulación de la oferta, el FROM ha sido igualmente protagonista de múltiples campañas, unas ya programadas cada año en función de los periodos de capturas de cada especie, y, en otros casos, cuando se producía puntualmente una situación de hundimiento de los mercados. Los efectos de las mismas tuvieron, con carácter general, unos buenos resultados en el comportamiento de los precios. Desde su constitución, el FROM ha desarrollado más de una veintena de campañas promocionales de este tipo, como la Guía Nutricional de los productos pesqueros, plan de recuperación del atún, población infantil, etiquetado, el pescado azul, la acuicultura marina, la trucha, el atún, el mejillón o los pescados de Cantabria. Con el fin de diseñar correctamente esas campañas, desde el FROM se han acometido numerosos estudios y análisis sobre el comportamiento de la demanda por tipos de población, nivel adquisitivo, edades, poblaciones, etc... El primer estudio en este campo lo realizó en 2003 y se trata de una política que se ha mantenido hasta la actualidad. Desde el organismo se han llevado a cabo encuestas sobre determinados colectivos de la población, trabajos de investigación y también de promoción en



colegios y escuelas. En este mismo escenario realizó múltiples trabajos y publicaciones relacionadas con la cocina como otro instrumento para apoyar el consumo de una serie de especies.

Otra parcela donde ha trabajado el organismo ha sido en el objetivo de concienciar, tanto a los consumidores como a los operadores, sobre la necesidad de que se cumplan las normas sobre el etiquetado de los productos de la pesca y que los consumidores lo exijan a la hora de acudir a las pescaderías. Se trata de un reto donde el papel del FROM se limitaba fundamentalmente a

de la Administración se entiende que la eliminación del organismo no va a cambiar esa línea de trabajo, sino que simplemente los mismos profesionales lo van realizar desde otras estructuras y en el seno de toda la política alimentaria.

En medio de tantas actuaciones positivas desarrolladas en estos 30 años, tampoco se puede ocultar que, en ese periodo, se han llevado a cabo inversiones en diferentes campañas sólo desde el interés de grupos o personas para manejar unos fondos en su día elevados en acciones poco eficaces. Con la nueva estructura se considera que habrá más coordinación tanto en



informar sobre la cuestión, pero donde la responsabilidad para el cumplimiento de esas exigencias corresponde a los mecanismos de inspección.

Finalmente, y entre todo lo que ha hecho el FROM en estas tres décadas, cabría señalar la presencia del organismo en todo tipo de eventos en España y en el exterior en la promoción y defensa de los productos de la pesca españoles pegado a la industria de las conservas.

En medios del sector, la decisión sobre su desaparición como organismo se ha recogido con sorpresa y preocupación. En medios

campañas como en el gasto de fondos.

El FROM, al margen de su eliminación como organismo autónomo y la asignación de personal y sus competencias en otras instancias de la Administración en el seno de Agricultura, son unas siglas que en las últimas décadas han tenido una imagen íntimamente ligada al sector de la pesca desde la perspectiva de la defensa de un consumo responsable o la salud. Al cierre de este número, en medios de la Administración no se tenía muy claro si en las campañas que se desarrollen en el futuro se mantendrá o no el FROM como marca.■

V.M.

Cada año son extraídas de los océanos unos 80 millones de toneladas de pescado y marisco. Las flotas industriales llegan a todos los rincones del planeta lo que, unido a un incremento sin precedentes de la capacidad pesquera, está llevando a los caladeros a una situación crítica. Y una forma de frenar esta sangría es potenciar la pesca sostenible a través de un consumo responsable. Así surgió Slow Fish, derivada del movimiento Slow Food, a fin de fomentar una gastronomía marítima basada en productos regionales y de temporada, obtenidos mediante una pesca y acuicultura sostenibles.



Raúl Gutiérrez

Feria gastronómica Slow Fish

De la pesca sostenible

AL CONSUMO RESPONSABLE

Slow Fish celebró, el pasado año 2011, su quinta edición. Una edición que contó con la participación de la Comisión Europea a través de una caseta de información. Y es que muchos de los temas incluidos en la campaña dirigida al gran público en esta Feria se complementan en la propuesta de reforma de la Política Pesquera Común. La propia comisaria de Pesca, María Damanaki, hizo acto de presencia en esta Feria

y recordó que “el pescado seguía siendo un alimento saludable e indispensable para nuestra salud”.

El primer certamen se celebró en 2003, en Génova, Italia. Y desde entonces, cada dos años, esta ciudad italiana acoge una nueva feria siempre con la misma idea: dar prioridad a los productos procedentes de la pesca sostenible e incitar a los consumidores a que aprovechen la amplia gama de productos que puede ofrecerle

el mar. Aunque se trata, esencialmente, de una feria gastronómica, siempre están presentes los modos de producción y, en la última edición, la atención se centró en la pesca costera. Además de las empresas y de los circuitos de comercialización, también tienen una gran importancia en ella los cocineros, ya que se trata de ofrecer una gama de posibilidades de cómo elaborar estos productos.

Defender la calidad y la diversificación, para que las especies más perseguidas no lleguen al colapso, es uno de los objetivos de Slow Fish. Recientemente, y con motivo del Día Marítimo Mundial, la organización Ecologistas en Acción señaló que “el aumento del consumo de pescado, la industrialización de las flotas y unas políticas pesqueras inadecuadas han conducido a una sobreexplotación de los recursos”. Pone de relieve, asimismo, que “dos de cada tres pescados que consumimos en España provienen de caladeros de terceros países o de aguas internacionales”. La organización ecologista destaca que el 80% de los recursos pesqueros europeos están sobreexplotados, “por lo que debemos recuperar urgentemente la salud ambiental de los ecosistemas marinos”, en la línea que defiende Slow Fish.

La preservación de las poblaciones de peces sanas y los ecosistemas marinos en general, así como replantearse qué se está consumiendo, debería de ser un objetivo prioritario de los pescadores. “Sin peces no hay pesca ni pescadores”.

LA HUELLA DE LA PESCA

Como señala Paul Greenberg en un artículo publicado en National Geographic, en la década de 1950 se explotaba un área menor de los océanos para cubrir nuestras necesidades. Desde entonces, se ha ido incrementando el área de trabajo para mantener el suministro. Unos territorios que ya alcanzan todos los rincones del planeta y que son, técnicamente, unos territorios sin dueño. Las capturas se han multiplicado casi por diez en estos últimos 60 años y han sido compradas, en su mayor parte, por los países ricos, con lo que se puede afirmar que dichas capturas están privatizándose (la empresa Mitsubishi, por ejemplo, concentra el 60% del comercio de atún rojo Atlántico).

En este trabajo de National Geographic se destaca que dentro de la huella pesquera se consi-



Raúl Gutiérrez

La preservación de las poblaciones de peces sanas y los ecosistemas marinos en general, así como replantearse qué se está consumiendo, debería de ser una prioridad de los pescadores

dera, erróneamente, que el impacto que produce un país en el mar es igual a la cantidad de toneladas de pescado y marisco que captura. Esa es una imagen distorsionada del impacto real sobre la vida marina. “El problema es que cada pez es diferente -como señala el investigador Daniel Pauly, de la Universidad de Columbia Británica, en un estudio sobre “la huella de la pesca” en el que también interviene el investigador español Enric Sala-, y un kilo de atún tiene una huella cien veces mayor que un kilo de sardinas”. La razón, se señala en el estudio, es que el atún es un gran depredador que consume grandes cantidades de peces (un ejemplar adulto de unos 450 kilos necesita unos 15.000 peces al año).

Los investigadores denuncian, tras calcular la huella de cada especie comercial, que los países poderosos suelen comprar mucho pescado, sobre todo depredadores de máximo nivel, como el atún. En esa línea, y teniendo en cuenta los consumos de países como Japón, China y EE.UU., Pauly señala que “la huella de la pesca de estos tres ejemplos es insostenible”.

El incremento desmesurado de la capacidad pesquera representa una amenaza real de llevar al agotamiento a los caladeros pesqueros. Es



Isidoro Mora

algo que todos reconocen, menos los que están explotando los recursos marinos sacando pingües beneficios sin importarles si mañana seguirá habiendo vida en el mar. Así pues, excepto los que se lucran de esta situación, todos reconocen que los recursos oceánicos no sólo no son ilimitados, sino que se encuentran en un estado de degradación más que preocupante. El mismísimo Banco Mundial y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) han elaborado un informe en el que señalan que “en el océano no hay suficientes peces para resistir el actual ritmo de explotación. De hecho, aunque redujéramos a la mitad los barcos, anzuelos y redes, la pesca seguiría siendo excesiva”. Y cuanto más disminuyen las reservas de pesca, tanto más agresivas y destructivas son sus técnicas (pesca de arrastre, descartes, venenos, explosivos...).

Defender la calidad y la diversificación de los productos, para que las especies más perseguidas no lleguen al colapso, es uno de los objetivos de Slow Fish

En este análisis, también hay un hueco para la acuicultura. Estos expertos señalan que el cultivo de peces no puede solucionar el déficit pesquero mundial, puesto que la inmensa mayoría de los peces de piscifactoría consumen en su alimentación piensos y aceites derivados de otros peces más pequeños. Es decir, se cultivan especies carnívoras de rápido crecimiento. Y algunas, de dudosa rentabilidad, desde el punto de vista de la relación de kilos consumidos por cada kilo de engorde, como el salmón.

ESPECIES MENOSPREGIADAS

En este contexto, se entiende mejor el objetivo de Slow Fish, tratando de recuperar los “sabores tradicionales de la pesca artesanal y valorar a especies menospreciadas en la actualidad”. Cada dos años, en Génova, celebran una feria en la que se estimula una reflexión sobre el estado y la gestión de los recursos pesqueros. Por ello, dedican un gran espacio a la información de los consumidores y al intercambio de ideas entre los protagonistas de la pesca sostenible.

Los consumidores somos los que tenemos en nuestra mano parte de la corrección a la situación que se acaba de describir. Y es a través de la adquisición de pescado “bueno, limpio y justo”: “Bueno”, a través de alimentos frescos y de temporada (que hayan sido pescados fuera de las épocas de reproducción), que además permanezcan unidos a nuestra cultura e identidad; “limpio”, a partir de métodos de producción respetuosos con la salud humana; “justo”, precios accesibles para los consumidores y beneficios justos para los intermediarios.

El consumidor puede evitar la adquisición de pescados que supongan un fuerte impacto en el



medio. Si se trata de un pescado local, mejor, ya que además ahorraremos en su transporte. Hay muchas especies que antaño fueron muy consumidas pero que, a día de hoy, han dejado de estar entre las demandadas por los consumidores. Slow Fish intenta que el consumidor deje de lado las especies más consumidas y que sufren una mayor presión pesquera, como el atún rojo, el pez espada, o los “pescaitos fritos”, que suelen ser inmaduros; y que se decante hacia especies “olvidadas”, pero de gran calidad gastronómica.

También se deben seleccionar aquellos ejemplares que sobrepasen la talla mínima, a fin de asegurarse de que hayan podido reproducirse al menos en una ocasión.

EL PODER DEL CONSUMIDOR

Naturalmente, como señalan desde esta organización, es necesario que los cambios se produzcan en las instituciones políticas. Es preciso que se implante una mejor reglamentación y, lo que es más importante, que se cumpla. Pero, al final de la cadena, está el consumidor. El poder sancionador de éste es muy importante, tanto como para obligar a que se empiece a preservar lo que nos queda en los océanos.

De momento, y a tenor de las decisiones adoptadas en el último Consejo de Ministros de Pesca de la UE, no parece que las Administraciones vayan a poner mucho de su parte para evitar que sigan deteriorándose los caladeros. Según sostiene la organización Marine Conservation Society (MSC), los ministros respetaron las recomendaciones científicas en 14 de las 75 decisiones adoptadas para los stock en aguas de la UE. En líneas generales, según esta organización, los límites de captura fijados están por encima de las recomendaciones de los científicos. Denuncian que en 53 de los stock la diferencia entre la recomendación científica y lo aprobado es de cerca del 10%.

Deborah Crockard, funcionaria de la Política Pesquera de la MCS, señala que los ministros europeos han decidido hacer oídos sordos a las recomendaciones de los científicos “a favor de la ganancia económica a corto plazo”. Y añade que algunas cuotas que se han visto incrementadas corresponden a especies clasificadas como “en peligro”. “Tal es el caso de la solla, la platija y el fletán del Atlántico, una especie que figura en las listas de especies en peligro de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza

(UICN) en el mismo nivel que los osos panda”.

Como señala el biólogo José Manuel Hernández a esta revista, es curioso observar cómo en aguas internacionales, sujetas a organismos de países diferentes a la UE, acatamos las recomendaciones científicas (NAFO, NEAFC...), mientras que en aguas europeas siguen predominando las decisiones políticas, a pesar de que el 75% de las poblaciones europeas de peces están sobreexplotadas.

La MSC propugna mares saludables, diversos y sustentables, “un objetivo que puede lograrse si se administran bien los stock”. Sin duda que para lograr esos objetivos, medios como Slow Fish serán de gran utilidad. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

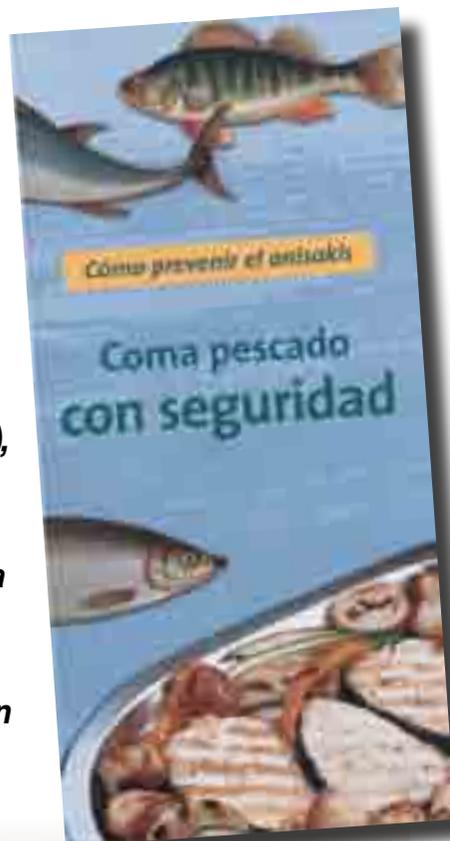


Raúl Gutiérrez

Pescado de crianza

GARANTÍA DE CONTROL SANITARIO

La Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR), con la colaboración del Instituto de Ciencia y Tecnología de los Alimentos y la Nutrición, del Centro Superior de Investigaciones Científicas y la Agrupación de Defensa Sanitaria de Acuicultura de la Comunitat Valenciana (ADS ACUIVAL), ha llevado a cabo un exhaustivo estudio para comprobar si el pescado marino de crianza está libre de anisakis. Tras analizar 1.077 muestras de pescados procedentes de 45 granjas de todo el litoral no se han encontrado parásitos en ninguna de las especies estudiadas. El trabajo de APROMAR se suma a otros que en la misma línea están realizando otros Estados de la Unión Europea con el fin de retirar la obligación de congelar el pescado de crianza en los establecimientos profesionales de hostelería y colectividades antes de ser consumidos.



Representantes de APROMAR y CTAQUA junto a los científicos participantes del estudio dando a conocer sus resultados. Foto cedida por CTAQUA

Científicos del Instituto de Ciencia y Tecnología de los Alimentos y la Nutrición y de la Agrupación de Defensa Sanitaria de Acuicultura de la Comunitat Valenciana acaban de finalizar el estudio que la asociación empresarial APROMAR les encargó para probar si los peces criados en condiciones controladas por técnicas de acuicultura reducen, prácticamente a cero, las posibilidades de infectarse por anisakis.

Javier Ojeda, director gerente de dicha Asociación, asegura que el objetivo del trabajo era comprobar que los pescados de crianza están libres de anisakis. “Esta hipótesis la suponíamos, pero no teníamos ninguna prueba científica que la avalara. Ahora tenemos los datos y los resultados esperados que demuestran la ausencia de anisakis en los pescados de acuicultura españoles”.

Bajo el título “Evaluación de la presencia de nematodos del género Anisakis en los pescados de

acuicultura marina españoles” se han analizado un total de 1.077 muestras de dorada, lubina, rodaballo y corvina, procedentes de 45 granjas distribuidas por las Comunidades Autónomas de Andalucía, Canarias, Cataluña, Galicia, Murcia y Valencia. La Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, ha financiado parte del proyecto mediante una ayuda para Acciones Colectivas de interés público.

Para realizar el estudio, lo primero que hicieron los científicos del CSIC fue determinar el número de ejemplares que tenían que analizarse y el de granjas de las que debían obtenerse muestras. En esta primera fase se siguieron criterios estadísticos valorándose la producción de cada especie y el número de granjas existentes. La cantidad total necesaria quedó de este modo fijada en 1.077 muestras de 45 granjas, de las que se obtuvieron 24 ejemplares en primavera y otoño.

Fuentes del CSIC aseguran que se trata de un “buen trabajo” ya que las granjas están distribuidas por todo el litoral y algunas se encuentran localizadas en zonas donde es abundante la presencia de mamíferos marinos o aves acuáticas, lo cual podría incidir en los resultados del estudio.

RECOGIDA DE MUESTRAS

La Agrupación de Defensa Sanitaria de Acuicultura de la Generalitat Valenciana (ADS ACUI-VAL) fue la encargada de recoger las muestras. Jordi López, técnico de dicha Agrupación, explica a MAR que, tras recoger los peces en las granjas seleccionadas, “procedíamos a su procesado en las 48 ó 72 horas siguientes a la captura para reproducir lo más exactamente posible las condiciones en las que los peces llegan a la cocina de las amas de casa”.

De este modo, se podía observar si, en el caso de que hubiera un pez infestado, el parásito podía emigrar de las vísceras a los músculos aún estando muertos. “Antes de enviar los peces al CSIC, se les quitaban las vísceras (hígado y aparato digestivo), se fileteaban los lomos ventrales y dorsales y se separaban la cabeza y las espinas. Todas las partes se envasaban al vacío y se congelaban hasta que desde el CSIC nos pedían nuevas muestras para analizar, aproximadamente cada 15 días”, dice Jordi López.

A Margarita Tejada, responsable del estudio en el CSIC, le llegaban las muestras congeladas. En primer lugar se analizaban a través de luz ultravioleta y después con digestión con

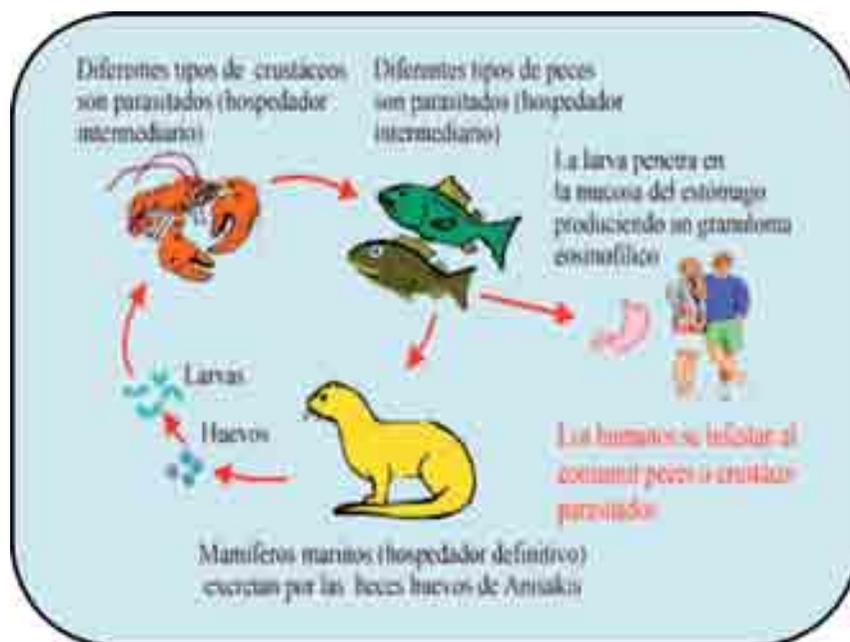
Por primera vez en España, un estudio científico ha probado que los peces de crianza apenas pueden contagiarse con anisakis

pepsina en medio ácido. Esta investigadora asegura que “en las condiciones bajo las que se ha realizado el estudio, no se ha encontrado anisakis en ninguna de las especies de peces analizados”.

ALIMENTOS SEGUROS

Estos resultados demuestran que el consumo de pescados procedentes de la acuicultura marina española no presenta un riesgo significativo de infestación por anisakis, ya que la presencia del parásito en ellos prácticamente no existe, lo que reduce al mínimo el peligro de infestación en las personas que los consumen.

Las causas por las que el pescado de acuicultura marina español no contiene este parásito re-



Fuente APROMAR

siden en el control de la producción y en las buenas prácticas en la gestión. Los peces criados en cautividad durante toda su vida son alimentados con dietas basadas en piensos, que no contienen anisakis. A ello se suma la existencia de programas sanitarios y veterinarios implantados en las granjas de acuicultura, que permiten controlar la calidad de los peces durante todo su ciclo vital.

Los resultados del estudio coinciden con el realizado en 2010 por la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria con el salmón atlántico procedente de piscifactorías.

Desde la Asociación Empresarial de Productores de Pescados Marinos aseguran que las conclusiones del trabajo llevarán a que el pescado de acuicultura “sume activos” ante los consumidores. “Lo que queremos -dice su gerente,

Javier Ojeda-, es que los consumidores se acerquen a las pescaderías sabiendo que, al adquirir pescados de crianza, eligen un alimento completamente seguro”.

La alimentación que reciben los peces y los controles veterinarios a los que se someten durante todo su ciclo de vida dificultan la presencia de anisakis en los pescados de crianza. Sin embargo, a pesar de los datos científicos aún queda una batalla legal. Los pescados procedentes de acuicultura deben cumplir las normas de congelación dictadas por las autoridades sanitarias para evitar la anisakiasis en los seres humanos, cuando consumen cualquier tipo de pescado en crudo o poco cocinado.

Los estudios científicos que varios Estados miembros de la Unión Europea están realizando en este sentido van dirigidos a conseguir que los productos procedentes de la acuicultura europea no tengan que congelarse antes de ser consumidos y a resaltar el valor de seguridad alimentaria de estos pescados para que puedan consumirse en forma cruda como sushi o poco cocinada.

GUSANO REDONDO

El anisakis simplex es un nematodo; es decir, un gusano redondo con cuerpo sin segmentar. Tiene un tamaño reducido – de unos tres centímetros de longitud, de color blanquecino

y translúcido. Aunque pueden apreciarse a simple vista, en ocasiones pasan desapercibidos, llegando a ingerirse.

Margarita Tejada, en su trabajo “Seguridad alimentaria en pescados: anisakis” explica que el ciclo biológico de la familia Anisakidae “está constituido por un estadio de huevo, cuatro fases larvianas y adulto con sexos separados. Las fases adultas del género anisakis se localizan en el estómago de los mamíferos marinos y aves ictófagas”

El ciclo de vida del anisakis sigue el esquema que reproducimos en estas páginas. Los huevos sin embrionar son excretados con las heces por los mamíferos marinos al medio acuático donde se desarrollan hasta convertirse en larva. En esta etapa puede permanecer en el huevo embrionario o, si se rompe, sobrevivir hasta tres meses en el agua donde pueden ser ingeridas por crustáceos (primer hospedador intermedio) que, a su vez, pueden ser ingeridos por peces y cefalópodos (segundo hospedador intermedio). Es en éstos donde la larva L3 se desarrolla y fija en distintas partes del aparato digestivo, cavidad peritoneal, vísceras, gónadas y en la musculatura en forma de espiral. Cuando los mamíferos acuáticos ingieren a los hospedadores intermedios, las larvas se desarrollan hasta llegar a la fase adulta, completándose de nuevo el ciclo.

Los seres humanos somos hospedadores paratéticos o accidentales ya que no somos

El trabajo se ha realizado con 1.077 muestras de dorada, lubina, rodaballo y corvina procedentes de 45 granjas de todo el litoral



necesarios para completar el desarrollo de las larvas y nos infestamos al comer peces o crustáceos ya infestados.

Según Margarita Tejada la presencia de larvas L3 de *anisakis simplex* se detecta en la actualidad en la mayoría de las especies marinas que se consumen en España, siendo la prevalencia en el pescado que llega a las lonjas entre un 25% y un 80%. En algunos casos se han detectado anisakis en las vísceras y músculos de peces cultivados, aunque al criarse éstos en condiciones controladas, son muy pocos los casos descritos.

“Los parásitos –afirma esta científica- se localizan principalmente en las vísceras de los peces (80%) y en los músculos (20%), siendo mayor su prevalencia en los músculos ventrales que en los dorsales”.

ALERGIAS Y PROBLEMAS DIGESTIVOS

La anisakiasis es un problema emergente de salud pública de singular relevancia en España. Los primeros casos registrados datan de los años 90. Se trata de la infestación por anisakis de manera ocasional al haber consumido pescado infectado con este parásito de forma cruda o cocinado con técnicas culinarias que no matan las larvas.

Los síntomas más comunes asociados a la enfermedad son problemas gastrointestinales tales como epigastria, vómitos, náuseas, dolor abdominal y diarrea que pueden ser de distinta intensidad y presentarse hasta 24 a 72 horas, lo que en algunos casos dificulta el diagnóstico.

También son frecuentes los procesos alérgicos asociados a la exposición al parásito en respuesta a distintos alérgenos. Los síntomas más comunes son angioedema, urticaria e incluso anafilaxia.

La doctora M^a Angeles Alonso, especialista en aparato digestivo de la Policlínica del ISM de Madrid, explica que “cuando los síntomas son agudos, la forma de tratar la anisakiasis es con dieta blanda y antiácidos. A veces, se ha utilizado el mebendazol (flagyl) e incluso corticoides. En ocasiones se ha detectado la presencia de anisakis mediante endoscopias, procediéndose a su extirpación y, en los casos más graves, se recurre a la cirugía”. Los procesos alérgicos, según esta doctora, se producen porque el paciente se ha sensibilizado a una proteína termosensible del gusano causando síntomas que a veces impiden volver a



comer pescado. “Lo más importante –asegura- es la profilaxis”.

PREVENCIÓN

Ante esta situación, el Gobierno –a propuesta de la entonces ministra de Sanidad y Consumo, Elena Salgado- aprobó el Real Decreto 1420/2006, de 1 de diciembre, sobre prevención de la parasitosis por anisakis en productos de la pesca suministrados por establecimientos que sirven comida a los consumidores finales o a colectividades.

Este, que entró en vigor a comienzos del 2007, obliga a los dueños de estos establecimientos a congelar, durante al menos 24 horas, cualquier producto del mar que se consuma en crudo o poco cocinado, a una temperatura igual o inferior a -20° en todo el producto para destruir así posibles larvas de anisakis.

A la entrada en vigor de esta normativa, en línea con los Reglamentos CE 853/2004 del Parlamento y el Consejo europeos y CE 2074/2005 de la Comisión, siguió una campaña informativa dirigida a los consumidores en la que se nos recomendaba que, además de congelar el pescado, retiráramos las vísceras y cocinarlo en su totalidad a más de 60° para evitar la infestación por anisakis.

El estudio que ha realizado APROMAR pretende, en última instancia, conseguir que los pescados procedentes de la acuicultura marina española no tengan que congelarse antes de consumirse en crudo o poco hechos al demostrar científicamente que la ausencia de anisakis en los pescados procedentes de la acuicultura marina apenas pueden infestarse con este parásito. ■

ANA DÍAZ

Pese a las conclusiones del estudio, los peces de crianza aún deben cumplir las recomendaciones sanitarias para no transmitir anisakis

Balance de 2011

Se afianza la recuperación del TRÁFICO EN LOS PUERTOS

Las veintiocho Autoridades Portuarias han cerrado el ejercicio de 2011 con unos tráficos que superan los 457 millones de toneladas. Esta cantidad supone un crecimiento casi del 6 por ciento respecto del ejercicio anterior afianzando a las dársenas españolas, tras dos ejercicios positivos, en la senda del crecimiento después de dos ejercicios de marcados descensos. Por segmentos se consolida el movimiento de mercancías y el de pasajeros con crecimientos por encima de los dos dígitos. Por el contrario, la caída más dura se produce en el segmento de tráfico interior que desciende cerca del 22 por ciento; a pesar de esta cifra, el balance final pone de manifiesto la progresiva recuperación del tráfico portuario que mueve el 85% de las importaciones y el 50% de las exportaciones de nuestro país.



Los cuarenta y seis puertos de titularidad estatal cerraron el pasado ejercicio con 457 millones de toneladas, lo que supone un incremento casi del 6 por ciento respecto a 2010. Este crecimiento experimentado por las dársenas coordinadas por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) se suma al incremento del tráfico del 4,4 por ciento producido en 2010 poniendo de manifiesto que se afianza la recuperación aunque todavía no se ha logrado alcanzar el récord que marcó el ejercicio de 2007 cerrando con 483 millones de toneladas (MT). Estas cifras, que contrastan con los cifras ma-

croeconómicas de nuestra economía, se deben en parte a la buena ubicación de nuestros puertos en las rutas intercontinentales y a la mejora de la eficiencia portuaria que atrae y fideliza a las empresas navieras. A la segunda circunstancia ha contribuido la política portuaria que permite reducciones en las tasas y bonificaciones que hagan más atractivas nuestras dársenas frente a la competencia.

AUTORIDADES PORTUARIAS

La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras lidera un ejercicio más el ranking de tráfico portuario con casi 83 MT. Este buen resultado es-

establece dos marcas: supone el mayor crecimiento de su historia (18 por ciento), y, además, establece un récord histórico por volumen.

El segundo puesto es para la Autoridad Portuaria de Valencia instalada desde hace unos ejercicios en esta posición, que ha cerrado el ejercicio con más de 65 MT. Este tráfico significa un 2,7 por ciento más que el ejercicio pasado. Barcelona ocupa el tercer puesto con poco menos de 44 MT. En los puestos siguientes están las Autoridades de Bilbao y Tarragona con 32 y 31,9 MT respectivamente. Estas dos autoridades, al contrario que las tres que lideran el ranking, han cerrado el ejercicio decreciendo un 7,7 y un 2,5 por ciento respectivamente.

De acuerdo con estos datos y considerando los tres últimos ejercicios, los resultados señalan que las grandes dársenas de nuestro litoral están afrontando el temporal de la crisis mejor que las de menor tamaño. Así, dársenas como Pasajes y Pontevedra son las que han visto decrecer sus tráficos de forma más drástica—la vasca -16,5 y la gallega -6,6 por ciento—. Todo parece indicar que la política portuaria articulada en la Ley 33/2010, al dotar de flexibilidad a las autoridades portuarias respecto de las tasas—siempre y cuando mantengan el principio de autofinanciación—, ha permitido a los responsables de los puertos con una situación económica y financiera saneada bonificar las tasas de las empresas que ya operaban en su puerto fidelizándolas o recuperar otras que se habían trasladado a otros emplazamientos. Ésta parece ser la explicación de los buenos resultados de Bahía de Algeciras, que, con unas finanzas saneadas, se ha permitido reducir sus ingresos por tasas mejorando su competitividad frente Tánger-Med. Esta circunstancia, entre otras, ha propiciado la vuelta a sus diques de la primera naviera del mundo en tráfico de contenedores (Maersk).

TRÁFICO POR SEGMENTOS

El tráfico de mercancía general es, un ejercicio más, el principal activo de las dársenas españo-



Récord histórico de Bahía de Algeciras al superar los 82 MT

las al alcanzar más de 213 MT, que significan un incremento del 12 por ciento respecto de 2010 y representa cerca del 47 por ciento del total de los movimientos del sistema portuario. La mercancía convencional alcanza casi los 56 MT con un incremento del 6,5 por ciento y la mercancía en contenedores superó los 157 MT con una mejora superior al 14 por ciento. Entre los puertos que lideran el ranking destaca Bahía de Algeciras con 49,5 MT de mercancía general, casi un 23 por ciento más que el año anterior.

El tráfico de mercancía en contenedores ha alcanzado los 157 MT. En este capítulo, hay que resaltar el incremento experimentado por el tráfico de contenedores en las dársenas españolas impulsadas por el buen comportamiento tanto del número de contenedores medido en TEU's (unidad estandarizada de contenedores de 20 pies), que ha cerrado el año con 13,9 millones de unidades, como de los contenedores import-export. Dentro de este sub-segmento, hay que señalar los tráficos de exportación que han cerrado el ejercicio con cerca de 4,6 millones de contenedores (Teus). Estas cifras representan un incremento del 11 por ciento en cuanto al número de contenedores, y del 7 por ciento respectivamente.

El puerto de Valencia lidera un ejercicio más el tráfico de contenedores con más de 4,3 millones de TEU's y un incremento casi del 3 por ciento. El segundo puesto es para Bahía de Algeciras que ha pasado de los 2,8 a los 3,6 millones de unidades. Esta extraordinaria subida del 28 por ciento a pesar de la crisis se debe



a la considerable reducción de las tasas portuarias—anteriormente mencionada—, que ha permitido a esta autoridad portuaria hacer frente a la fuerte competencia que supone la presencia de Tángier-Med al otro lado del Estrecho. La autonomía de la Autoridad Portuaria para reducir las tasas ha podido ser un buen incentivo para que la mayor naviera del mundo (Maersk) volviera a operar en la dársena andaluza.

El puerto de Barcelona también aumenta en un 4,3 por ciento el número de contenedores sobrepasando los 2 millones de TEU's. El puerto catalán está negociando con las empresas

estibadoras que las terminales de contenedores estén abiertas por el lado de tierra —por mar ya lo están— los fines de semana para ganar eficacia fidelizando a los cargadores e intentando captar nuevos en su cartera de clientes. Además, la multinacional asiática Hutchison invertirá 500 millones de euros para disponer de una terminal de contenedores semiautomática en el muelle del Prat idéntica a la que utiliza la coreana Hanjin en el puerto de Algeciras. En esta línea, la dársena andaluza negocia en estos días con la naviera coreana si opta o no a la fase B de Isla Verde Exterior. Todos estos movimientos muestran la trascendencia que desde las autoridades portuarias se da a las decisiones actuales para garantizar su integración en las cadenas de suministros globales. Valga como ejemplo el hecho de que los tres puertos mediterráneos que lideran el tráfico de contenedores acaparan casi 10 millones de los 13,8 millones de TEU's que entraron o salieron por los 46 puertos de titularidad estatal. A pesar de estas cifras, los responsables de las autoridades portuarias tienen trabajo por delante si se tiene en cuenta que únicamente cuatro terminales del sistema portuario están en la lista de las cien primeras del mundo y ninguna entre las 25 más importantes. Nuestro puerto líder, Valencia, ocupa el puesto número 26 y sus 4,2 millones de TEU's están todavía lejos de los 8,5 millones de Amberes o los 11,2 de Rotterdam que lideran la clasificación europea.

El tráfico de contenedores medido en TEU's ha alcanzado 13,9 millones de unidades

GRANELES

El segmento de los graneles sólidos—carbón, cereales, áridos y cementos principalmente— cerró el año con 79,2 MT. Esta cifra mejora

TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL

	Táfico total (Millones de toneladas)	Crecimiento (%)
2003	380	3,72
2004	410	7,44
2005	441	7,49
2006	461	4,79
2007	483	4,49
2008	473	-2,2
2009	412	-12,9
2010	431	4,4
2011	457	5,9

TRÁFICO PORTUARIO (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2010	2011	Var %
Bahía de Algeciras	70.275.993	82.848.726	17,89
Valencia	64.028.807	65.767.162	2,71
Barcelona	43.678.608	43.936.353	0,59
Bilbao	34.666.185	32.002.547	-7,68
Tarragona	32.772.822	31.945.482	-2,52
Las Palmas	22.674.227	25.359.616	11,84
Huelva	22.252.175	26.834.558	20,59



en un 0,7 por ciento la de 2010 y es la misma que en 2009. Pero hay que tener en cuenta que la cifra de tráfico de 2009, a su vez, había sufrido un descenso del 22 por ciento respecto de 2008. Esta evolución da una idea de lo estancado que está este segmento debido al parón que registran en nuestro país sectores relacionados con la obra civil y la construcción de vivienda tras años de incrementos constantes. La caída de la demanda de carbón y metal también se ha dejado notar en este segmento.

El puerto asturiano de El Musel lidera este segmento con 12,6 MT que representan un descenso del 6,1 por ciento sobre los 13,4 MT acumulados en 2010. Este segmento, pieza clave de la dársena, vuelve a perder tráficos, de forma especial, los relacionados con el mineral de hierro. En lo relativo al carbón térmico, las previsiones para 2011, que no contaban con aumentos significativos debido a la incertidumbre que rodea al este mineral, se han cumplido.

A esto se añade que el transporte de mineral de hierro para Acelor Mittal ha decrecido, especialmente la dunita, por la escasa demanda. El puerto sigue líder como puerto carbonero y con la entrada en servicio de la nueva regasificadora pretende diversificar su oferta haciéndose un hueco entre los puertos energéticos, pero no es un camino fácil pues Algeciras, Tarragona, Bilbao y Cartagena lideran este segmento por el tráfico de petróleo debido a la alta demanda de su hinterland.

Tarragona, el segundo puerto en este segmento, también ha experimentado un descenso del 1,7 por ciento en el tráfico de graneles sólidos pasando de 9,5 MT a 9,3 MT. Sin embargo, la tercera dársena en la lista ha tenido un resultado muy bueno, como muestra el incremento de casi 17 puntos de Ferrol-San Cibrao. Esta circunstancia se debe a la reactivación de las descargas de carbón de importación para la planta de Endesa que han alcanzado casi los 4 MT.

Los graneles líquidos se mantienen en la senda de la recuperación aunque crecen menos que lo hicieran durante el ejercicio anterior. El crecimiento del año 2011 ha sido del 1,3 por ciento en los puertos españoles lo que se ha traducido en un tráfico total de 150 MT. Los principales puertos en este apartado son: Bahía de Algeciras con 23 MT; Huelva con 21,7 MT; Tarragona con 18,7 MT; Cartagena y Bilbao con 17,8 MT. Hay que señalar el remarcable aumento que ha tenido el puerto de Huelva en este tipo de tráfico, pasando de los 16 MT de 2010 a los casi 22 MT actuales que significan una subida del 35,3 por ciento. Esta subida se suma al 27 por ciento que el puerto andaluz mejoró en 2010 respecto de 2009, estableciendo a

GRANELES SÓLIDOS (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2010	2011	Var %
Gijón	13.393.994	12.573.625	-6,12
Tarragona	9.452.177	9.286.099	-1,76
Ferrol-S. Cibrao	7.435.083	8.685.748	16,82
Huelva	5.332.743	4.502.009	-15,58
Bilbao	4.451.911	4.000.347	-10,14
Barcelona	3.535.445	3.538.852	0,10
Almería	3.213.116	3.930.994	22,34



esta dársena como uno de los referentes en este tráfico. Tampoco es despreciable el 18 por ciento que ha crecido Cartagena.

La otra cara de la moneda, entre los puertos que lideran el tráfico de graneles líquidos, está representada por Barcelona que sufre un descenso del 7,7 por ciento que se suma a la caída que ya experimentó el ejercicio anterior respecto de 2009.

El incremento de los graneles líquidos durante el primer semestre de 2011 alcanzó el 7 por ciento de media en las dársenas del sistema portuario, quedando frenado en el segundo se-

mestre al 1,2 por ciento. Esta tendencia muestra el frenazo que ha sufrido el tráfico de graneles líquidos —productos químicos y abonos, gas y productos relacionados con la actividad de las refinerías del país— indicador evidente de la situación económica que en parte se asienta en el consumo de estos tráficos.

CRUCEROS Y PESCA

Un segmento en alza es el del tráfico de pasajeros de crucero que ha crecido casi un 12 por ciento, tras el incremento entorno al 18 por ciento experimentado en 2010. Este sector ha pasado en algo más de una década de unos 2 millones de personas a los casi 8 millones de cruceristas que llegan o salen de nuestros puertos en los más de 3.900 buques de crucero.

Los últimos datos a nivel europeo muestran la ventajosa posición que ocupan los puertos de nuestro país, especialmente los del Mediterráneo, como receptores de pasajeros de crucero tanto a nivel europeo como mundial. De entre los mediterráneos destacan Barcelona y Baleares, aunque el crecimiento que han experimentado Bahía de Cádiz y Málaga es notable.

Entre los treinta principales destinos europeos, que sumaron más de 25 millones de pasajeros, los puertos españoles recibieron algo más de 5 millones, que suponen un 23 por ciento. El im-

GRANELES LÍQUIDOS (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		Var %
	2010	2011	
Bahía de Algeciras	23.637.935	23.036.745	-2,54
Huelva	16.026.822	21.689.313	35,33
Tarragona	19.493.592	18.726.218	-3,94
Cartagena	15.121.726	17.862.896	18,13
Bilbao	19.763.269	17.860.890	-9,63
Barcelona	11.575.032	10.692.839	-7,62
Castellón	7.667.474	7.693.653	0,34

pacto que tienen estos viajeros es muy positivo en el sector turístico, ya que, de acuerdo con las estimaciones realizadas por distintas instituciones, se establece el gasto medio por persona entre los 50-75 euros, si proceden de cruceros que hacen escala, y entre 200 y 300 euros si el crucero utiliza el puerto como base.

Barcelona lidera este segmento con más de 2,6 millones de personas que supone un ascenso casi del 13 por ciento. Estos pasajeros han llegado a la ciudad para embarcarse en un crucero o porque el crucero haya hecho escala en el puerto. El segundo puesto corresponde a los puertos de las Islas Baleares con 1,6 millones que suben un 5 por ciento. Le siguen los puertos de Santa Cruz de Tenerife con 828 mil viajeros (+12%); Las Palmas con 760 mil (+19%); y Málaga con 638 mil (retrocede casi un 3%).

El número de pasajeros que utilizaron nues-

puerto de Vigo continúa liderando este segmento con más de 84 mil toneladas, aunque ha sufrido caídas tanto en 2011 (-4,6%) como en 2010 (-0,5%). A pesar de este ligero descenso el puerto olívico concentra más del 35,4% del total de la pesca fresca que entra y sale por nuestras dársenas. Todo parece indicar que la reducción de las tasas que cargan las cargas y descargas de la pesca fresca en un 12% no ha servido para aumentar el volumen de tráfico, aunque sí ha posibilitado al puerto mantener su hegemonía en este segmento que genera mucho valor añadido, ya que este sector representa, en lo que respecta a puestos de trabajo directo, más de 7.000 empleos, siendo uno de los motores económicos más importantes de Vigo. Como lo demuestra el valor económico acumulado interanual de la pesca fresca, que superó los



tros puertos—para llegar a las islas o a la península o durante la operación “paso del estrecho”— se ha mantenido prácticamente igual que en 2010 (27,3 millones). En este segmento son los puertos de las Canarias y las Baleares los que lideran con 6,6 y 5,6 millones respectivamente. Bahía de Algeciras está en tercera posición con 4,4 aunque, en su caso, esta cifra sufre un descenso respecto a 2010 y 2009.

PESCA FRESCA

El tráfico de pesca fresca cierra el año con 238 toneladas que representan un crecimiento del 1,34 por ciento en relación a 2010. El

Nº DE CONTENEDORES EN TEUS

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		
	2010	2011	Var %
Valencia	4.206.937	4.327.371	2,86
Bahía de Algeciras	2.806.884	3.602.631	28,35
Barcelona	1.931.033	2.013.967	4,29
Las Palmas	1.117.948	1.287.389	15,16
Bilbao	531.457	572.784	7,78
Málaga	298.401	476.997	59,85
Santa Cruz de Tenerife	357.472	338.622	-5,27

210.138.000 euros. Esta cifra supuso un 4,4% más que el ejercicio precedente.

El puerto gallego batió el pasado ejercicio el récord histórico absoluto en movimiento de pesca al superar las 834 toneladas, frente a las 827 de 2010. El mayor movimiento corresponde a la suma de pesca fresca y congelada que supone más de 776 mil toneladas, a las que hay que añadir un total de 58 mil toneladas de movimiento de pescado en conserva.

En segunda posición, en cuanto a pesca fresca, se encuentra un año más A Coruña con 41.698 toneladas que suponen un descenso del 3,3% respecto a 2010. La tercera posición tampoco cambi: el puerto de Pasajes, con 23.329 mil toneladas —casi un 10% del total de movimientos de pes-

Los puertos españoles están en el grupo de cabeza de la Unión Europea en cuanto a competitividad

ca fresca—, mantiene la tercera posición. El puerto vasco se anota un incremento de casi un 25% que se añade a la subida del 18% experimentada en el ejercicio precedente. Así pues, este puerto es el que mejor trayectoria presenta en los últimos años. La suma del volumen de carga y descarga de estos tres puertos acumula en torno al 65% de este tipo de tráfico.

Entre los grandes puertos pesqueros hay que señalar el mal año que ha tenido Santander que ha sufrido un retroceso superior al 30% en sus descargas de pesca fresca pasando de las 9.538 de 2010 a poco más de 6.600 mil toneladas de 2011. Bahía de Algeciras, aunque no es un puerto líder en este segmento, también retrocede por encima del 20%.



PESCA FRESCA (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Acumulado del año		Var %
	2010	2011	
Vigo	88.344	84.264	-4,62
A Coruña	43.154	41.698	-3,37
Pasajes	18.700	23.329	24,75
Bahía de Cádiz	17.497	18.692	6,83
Avilés	13.566	14.163	4,40
Gijón	9.406	8.785	-6,60
Santander	9.538	6.607	-30,73

A la vista de este balance de 2011, que no puede calificarse de malo en las actuales circunstancias, hay que señalar que los puertos españoles se han colocado en el grupo de cabeza de la Unión Europea en cuanto a competitividad, por delante de países como Reino Unido, Italia o Francia y únicamente superados por Alemania, Holanda, Bélgica, Suecia, Finlandia y Dinamarca según las conclusiones del “Informe sobre Competitividad Global 2011-2012” del Foro Económico Mundial que puntúa a nuestras instalaciones portuarias con 5,8 sobre un máximo de 7 puntos.■

J.M.S.

Premios ANAVE de periodismo 2011

Marina Mercante se compromete a REFORZAR EL REC

Como en años anteriores, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) entregó sus premios de periodismo 2011, con los que reconoce trabajos realizados en los medios de comunicación para resaltar las excelencias del transporte marítimo. En esta edición, el acto de entrega fue también el escenario de la presentación pública del nuevo director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, quien anunció un nuevo impulso para el Régimen Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias.



En la imagen los premiados junto al director general de la Marina Mercante y el Presidente de la Asociación de navieros. ANAVE

Con un reconocimiento al papel que juega el sector marítimo como *foco de desarrollo económico, de generación de riqueza y empleo y, por tanto, como factor de competitividad de primer nivel para la economía y la sociedad española* comenzó su intervención el nuevo director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero.

Después de resaltar la importancia de los premios ANAVE de periodismo para conseguir este cometido, Rodríguez Valero se refirió a los esfuerzos que las empresas navieras han de realizar para *mantenerse y destacar en un mercado global donde la competencia es despiadada* por lo que

Sigue creciendo la oferta en los tres principales tipos de buques, con lo que los fletes continuarán bajando este año

ofreció el apoyo claro, firme y decidido del organismo que dirige.

Prueba de ello, según anunció, es la puesta en marcha de un Plan Estratégico, actualmente en elaboración, que entre sus objetivos recogerá la mejora general de la eficacia del sector del transporte marítimo. Entre las medidas que contendrá el Plan, puntualizó Rafael Rodríguez, *está el potenciar, promocionar y hacer atractiva nuestra bandera, en concreto, dotar de las mejores condiciones competitivas que sean posibles al Registro Especial de Buques y Empresas Navieras: nos centraremos en los detalles, en esas pequeñas diferencias que supongan una ventaja comparativa para los buques abanderados en España.*



El 61% de los buques propiedad de navieras españolas operan bajo bandera nacional. Ana Munguía

CAÍDA DE LOS FLETES

Y es que todas las iniciativas van a ser necesarias ya que los fletes siguen cayendo. Esta es una de las principales conclusiones a la que llegan desde ANAVE después de haber analizado los datos de los últimos doce meses sobre comercio marítimo. Según avanzaron durante el acto de entrega de los premios de periodismo, al menos a corto y medio plazo, va a seguir creciendo el excedente de oferta en los tres principales tipos de buques (petroleros, graneleros y portacontenedores), que ya creció un 8% en 2011, con lo que los fletes continuarán registrando una tendencia claramente bajista. Las estimaciones apuntan a que, en los próximos 2 o 3 años, la flota de buques se incrementará en algunos segmentos de forma significativa, mientras que la demanda lo hará muy por debajo: en el caso de los graneleros, se prevé que en este período se van a incorporar a la flota un 30% de buques nuevos y que la demanda de transporte de estas mercancías se situará cuatro o cinco puntos por debajo.

Y esto preocupa al sector porque la situación económica mundial apunta a que el comercio marítimo va a seguir ralentizándose como muestran los últimos datos publicados por la consultora Clarkson. A pesar de que en 2011 se transportaron alrededor de 8.900 millones de toneladas de mercancías, un 4%

El ascenso del precio del crudo ha supuesto un incremento del 25% en los combustibles marinos en los últimos meses

más que en 2010, la cifra ya refleja una tendencia a la baja si la comparamos con el año anterior, cuando el comercio marítimo mundial experimentó un incremento del 7,3%.

A esta coyuntura de retroceso económico general hay que añadir la dificultad que para el sector del transporte marítimo supone el ascenso que viene registrando el precio del crudo, cuyo impacto en los combustibles marinos ha supuesto un incremento del 25% en los últimos meses.

En lo que se refiere al tráfico portuario nacional, cuya evolución detallamos en el anterior reportaje, según las cifras facilitadas por Puertos del Estado a las que hizo referencia ANAVE, las mercancías transportadas alcanzan los 457 millones de toneladas en 2011, un 6% más que el año anterior, aunque también están por debajo del máximo registrado en 2007.

Centrándonos en los tráficos de las empresas navieras españolas, tienen especial interés los puertos insulares: Baleares, Tenerife y Las Palmas aunque en general continúan evolucionando a la baja con las únicas excepciones del tráfico de carga general en contenedores de transbordo y de graneles líquidos en Las Palmas. Unas cifras que ponen de manifiesto que las empresas navieras españolas seguirán sufriendo una demanda muy baja en 2012, apuntan desde ANAVE.

A 1 de enero de 2012, las navieras españolas controlaban un total de 229 buques mercantes de transporte, con algo más de 4 millones de toneladas de arqueo (GT). Este



Durante su intervención Rafael Rodríguez reconoció que uno de los principales defectos del sector ha sido la falta de visión estratégica sobre su propia imagen. Jesús Navarro

dato, según afirman, supone una reducción de 4 unidades en el número de buques y un 2,3% menos de tonelaje. De estos barcos, el 61% de las unidades y el 63% del tonelaje operan bajo bandera española.

Durante 2011, las navieras españolas incorporaron 4 unidades a la flota, lo que supuso una inversión de 280 millones de euros, cifras muy por debajo del año anterior cuando se incorporaron 7 buques en los que gastaron en torno a 1.045 millones de euros. De todas formas, la flota española se mantiene entre las más jóvenes del mundo, con 14,4 años de media, frente a los 18,5 años de promedio que tiene la flota internacional.

ACUERDOS IMPORTANTES

Después de ofrecer estos datos, la patronal naviera quiso aportar su dosis de optimismo y en boca de su presidente, Adolfo Utor, desgranó un conjunto de iniciativas, adoptadas a lo largo de 2011, que consideran relevantes para el sector. Así, el presidente de ANAVE recordó la renovación del acuerdo de la entidad con UGT-MAR, a través de la cual se facilita el enrole de marinos no comunitarios en buques del Registro Especial de Canarias. Para Adolfo Utor con este acuerdo se *apoya la competitividad de los buques y se hace posible su mantenimiento bajo bandera española, por lo que supone un apoyo al empleo de los marinos españoles.*

El presidente de ANAVE también quiso resaltar la importancia de la creación del Consejo del Mar dentro de la Confederación Española de Empresarios (CEOE), y anunció la próxima publicación de un informe donde se evalúa la importancia económica de todos los sectores empresariales marítimos.

Igualmente, dentro del ámbito nacional, Utor hizo referencia a la reestructuración realizada en la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, a la que se han incorporado 11 Autoridades Portuarias, alcanzando ya los 31 miembros.

En cuanto al problema de la piratería, principalmente en la zona de Somalia, el presidente de ANAVE se congratuló de la decisión adoptada por el Consejo de la Unión Europea para prolongar la Operación Atlanta hasta diciembre de 2014. Unas medidas de protección, y unas fuerzas navales desplegadas en la zona que han permitido que el número de



La entrega de los premios ANAVE ha sido el primer acto público al que ha asistido el nuevo director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero. En la imagen junto a Adolfo Utor. Jesús Navarro.

Según el presidente de ANAVE la renovación de acuerdo con UGT-MAR facilitará el enrole de marinos no comunitarios en buques del Registro Especial de Canarias

secuestros de marinos y de buques disminuyera drásticamente el año pasado.

Para terminar su intervención, Utor resaltó los datos de la Federación Internacional de armadores de petroleros contra la contaminación marina (ITOPF) que confirman los excelentes resultados obtenidos en 2011, registrando el mínimo absoluto de la serie histórica, con 1.000 toneladas de hidrocarburos derramados en accidentes de buques.

LA PRENSA ESCRITA ACAPARA LOS PREMIOS

Luis Collazo, periodista de la "Voz de Galicia", con un conjunto de artículos sobre el sector marítimo, fue el ganador de esta edición de los premios ANAVE. Con él, Raquel Díaz del diario "Cinco Días" por el reportaje *Autopista del Mar de Gijón a Nantes. Historia de un éxito*, y Eugenio Fuentes de "Hoy. Diario de Extremadura" por una columna bajo el título *Mercantes han sido los profesionales del periodismo premiados en esta edición de los premios ANAVE.*

Los premios, que se vienen entregando anualmente desde 2002, reconocen la tarea de divulgación que hacen algunos medios del transporte marítimo y de su relevancia dentro de la economía nacional. Con ellos, la patronal naviera pretende que la opinión pública española *deje de estar tan de espaldas al mar.* ■

A. MUNGUÍA

Con cerca de 54 millones de euros

LA COMPETENCIA MULTA A CINCO NAVIERAS que operan entre la Península y Baleares



Trasmediterránea, Balearia, Isleña Marítima de Contenedores, Sercomisa y Mediterránea Pitiusa son las cinco navieras afectadas por una resolución de la Comisión Nacional de la Competencia, del pasado mes de febrero, en la que se las condena a pagar 54 millones de euros por realizar prácticas anticompetitivas, entre los años 1995 y 2011, en las rutas que unen la Península y Baleares, y entre las Islas. Un mazazo al sector que no podía llegar en peor momento.

La resolución de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) acusa a las navieras de vulnerar el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia al haber realizado acuerdos para repartirse el mercado y fijar los precios y condiciones comerciales del transporte marítimo regular de pasajeros y mercancías entre la Península y Baleares, y entre las Islas entre sí.

Trasmediterránea, Balearia, Isleña Marítima de Contenedores, Servicios y Concesiones Marítimas Ibicencas (Sercomisa) y Mediterránea Pitiusa tendrán que abonar un total de 54 millones de euros por la firma de acuerdos de intercambio de slots/explotación conjunta y por la realización de contactos y reuniones en las que se acor-

daron la fijación de condiciones comerciales, el reparto de mercado, de clientes y de cuotas y el establecimiento de mecanismos de seguimiento y vigilancia del cumplimiento de los acuerdos.

La Comisión Nacional de la Competencia comenzó a tramitar la investigación la primavera pasada, a raíz de una denuncia del Consell Insular de Ibiza por supuestas conductas prohibidas en la Ley de Defensa de la Competencia. Un escrito que motivó la realización de inspecciones en las sedes de Trasmediterránea y Balearia en mayo de 2011, que derivaron en la incoación de un expediente sancionador a las citadas compañías y a Isleña Marítima de Contenedores.

Una propuesta de sanción que posteriormente se amplió a las empresas Sercomisa

y Mediterránea Pitiusa, así como a la comunidad de bienes Trasmapi-Balearia.

SANCIÓN DEL 15%

Como consecuencia de las indagaciones, la Comisión, dada la gravedad y el alcance de los hechos y la prolongada duración de los mismos, ha decidido imponer una sanción del 15% del volumen de negocio de las navieras en el mercado afectado por la infracción.

Concretamente, a la empresa Trasmediterránea, que según nos han confirmado estudian recurrir la sanción ante la Audiencia Nacional por considerar que ésta no se ajusta a derecho, la CNC le ha impuesto una sanción de 36,1 millones de euros, por actuaciones realizadas entre 2001 y abril de 2010.

A Baleària se le achacan responsabilidades en dos períodos: el primero, por el acuerdo de Trasmapi-Baleària desde abril de 1995 hasta la actualidad y, el segundo, por el resto de acuerdos para la fijación de precios y otras condiciones comerciales desde 2001 hasta abril de 2010.

En el caso de esta naviera, cuya sanción asciende a 15,9 millones de euros, se le ha aplicado una reducción del importe que le correspondía gracias a la aplicación del programa de clemencia que contempla CNC. Esta iniciativa, que aplican también otros organismos de la competencia entre ellos el de Estados Unidos, permite que las empresas que aporten elementos de prueba que posibiliten la detención del cártel puedan beneficiarse de la reducción o exención en la multa que les habría correspondido por su participación en el acuerdo prohibido.

Para Sercomisa la sanción impuesta se eleva a 1,1 millones de euros y se refiere al período de abril de 1995 hasta la actualidad, mientras que para Iscomar la multa es de 495.000 euros por el período de 2001 a octubre de 2009, y para Mediterránea Pitiusa de 402.000 euros por acciones realizadas desde 2004 hasta la actualidad.

Según la Comisión Nacional de la Competencia se trata de un cártel que responde a un objetivo común, el de obtener en los servicios de transporte marítimo entre la Península y las Islas Baleares unos beneficios superiores a los que se obtendrían si todos los operadores

implicados respetando el funcionamiento del mercado compitiesen en él.

En su informe este organismo público acusa a las navieras de fijar precios y del incremento de los mismos, del acuerdo para pactar recargos, coordinar horarios, de fijar precios, intercambiar espacios, de limitar servicios y de repartir clientes y cuotas. Para apoyar su tesis la CNC subraya que la intencionalidad anticompetitiva y el conocimiento de la ilicitud por parte de las navieras era *clara y manifiesta*.

Estas prácticas, prosigue el Informe, han supuesto para los consumidores y usuarios una *reducción de las posibilidades de elección* como consecuencia de las reducciones de frecuencias y, para los clientes de carga en particular, *un encarecimiento del precio del servicio como consecuencia de los diferentes recargos aplicados*.

Conviene recordar que, en 2011, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) ya sancionó a distintas navieras, entre las que se encontraban Baleària y Trasmediterránea, por su participación en acuerdos sobre reparto de mercado, fijación de precios, coordinación de horarios, y establecimiento de condiciones comerciales para las agencias en el transporte marítimo de pasajeros y vehículos en la línea Algeciras- Ceuta. En aquella ocasión las multas fueron superiores a 2 y 12 millones de euros, respectivamente.■

A. MUNGUÍA

Baleària se ha beneficiado de una reducción en la multa a través del programa de clemencia



Bonificaciones fiscales a la construcción naval

El sector urge

UNA SOLUCIÓN ALTERNATIVA



Desde que Bruselas abriera el pasado mes de junio un procedimiento de revisión del sistema de bonificaciones fiscales para la construcción de buques en nuestro país, el conocido como tax lease, el Gobierno español ha presentado varias propuestas alternativas para paliar una situación que amenaza con dejar “fuera de juego” a una de las industrias de construcción naval más potentes de Europa y, con ello, sin empleo a miles de trabajadores.

*El tax lease es un esquema financiero utilizado para financiar contratos de construcción de grandes buques.
Ana Díaz*

Ya es la tercera vez en ocho meses que representantes de la Administración española presentan en Bruselas su propuesta para habilitar un sistema fiscal alternativo al *tax lease*, lo que permitiría retomar la actividad en los astilleros españoles después de diez meses de agonía por la suspensión del régimen bonificaciones que se venía aplicando para incentivar la contratación de buques, en junio de 2011.

En esta fecha, la Dirección General de la Competencia de la Unión Europea, tras recibir una denuncia de Holanda, decidió abrir una investigación pormenorizada para verificar si el régimen de arrendamiento fiscal para la adquisición de buques, aplicado en España desde 2001, era compatible con las normas sobre competencia de la Unión, lo que supuso la interrupción del mismo hasta encontrar una solución de acuerdo con Bruselas.

En este empeño, el Gobierno español ha presentado varias propuestas. En la última de las tres que ya se llevan presentadas la delegación negociadora, integrada por técnicos de los ministerios de Industria, Hacienda y de la SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales), se proponía el establecimiento de una rentabilidad fiscal de entre un 20% y un 21%, un porcentaje idéntico al que se aplica en otros países de la UE como Francia, Noruega y Holanda. Una iniciativa que, según las últimas informaciones, tampoco ha recibido el visto bueno de la Comisión.

De hecho, la oficina de la Competencia europea propuso fijar el límite de las bonificaciones fiscales autorizadas en España entre un 1% y un 3%, una opción descartada por los delegados españoles por la pérdida de competitividad que esto supondría frente a competidores europeos.

Concretamente, la iniciativa española consistía en combinar, al estilo francés, un arrendamiento financiero (*leasing*) y el régimen fiscal de las compañías navieras de la tasa por tonelada destinada a la compra de buques por los armadores, con base en algún país de la CE, a los astilleros españoles o europeos.

Según publica un medio que ha tenido acceso a fuentes que participan en las ne-

En estos momentos, España es el único país comunitario que carece de incentivos fiscales para la construcción de buques



Tras una denuncia de Holanda, la Dirección General de la Competencia de la Unión Europea abrió una investigación pormenorizada para verificar el régimen de arrendamiento fiscal para la adquisición de buques en España. Ana Munguía

gociaciones, la intención de la delegación española es proponer la utilización de una excepcionalidad que está contemplada en la legislación comunitaria, y que fue la que se aplicó en el año 2010 en el caso del carbón nacional (por el que se autorizaba la utilización de energía primaria autóctonas, hasta un máximo del 15% de la energía primaria necesaria para satisfacer la demanda). Para ello, el Gobierno apelará a la pérdida de empleos y a la situación de grave riesgo de supervivencia del sector naval para exigir a Bruselas que acepte una nueva propuesta de *tax lease*, que permita la contratación de buques con un régimen de bonificaciones fiscales como el que utilizan en otros países de nuestro entorno.

OPTIMISMO DEL GOBIERNO

A pesar de todo, el ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, Cristóbal Montoro, ha insistido en que finalmente



Del sector naval español dependen 6.000 empleos directos y cerca de 35.000 indirectos. Ana Díaz

España contará con un modelo *equiparable* al francés, cuya bonificación fiscal ronda el 20%. No obstante, en las negociaciones con la Dirección General de la Competencia de la UE, que dirige Joaquín Almunia, queda por determinar un aspecto muy importante que es, dado lo urgente de la situación, cuándo se adoptará una decisión definitiva. En este sentido, algunas fuentes apuntan a que se sigue trabajando

en nuevas propuestas de negociación con Bruselas, aunque quizás en éstas habría que rebajar las pretensiones del sector en uno o dos puntos.

En la misma línea, el ministro de Industria, José Manuel Soria, señaló recientemente que con estas conversaciones no se busca *ningún trato de favor* para el naval español, aunque sí contar con un sistema de ayudas similar al que ya disfrutaban países como Francia u Holanda.

Por su parte, desde la Dirección General de la Competencia simplemente confirman el desarrollo de estos contactos para buscar una alternativa al *tax lease*, aunque tampoco concretan la fecha en la que se puede tomar una decisión.

Mientras tanto, los constructores navales ven pasar los días sin nuevos contratos y reclaman una intervención política del más alto nivel: Que la vía técnica deje paso a la vía política. Y es que, mientras todas estas negociaciones llegan a su fin, España es el único país comunitario que carece de un régimen fiscal que incentive la contratación de buques, por lo que desde la suspensión del *tax lease* no se ha cerrado ningún nuevo contrato de grandes buques, que son los que se financiaban con este régimen de bonificaciones.

Tres astilleros en concurso; otros tantos con expedientes de regulación de empleo (EREs); todos ellos sin nuevas contrataciones a la vista son el resultado palpable de una situación de crisis en el sector que esta suspensión ha venido a agravar. Según datos de la Gerencia del Sector Naval - entidad pública que controla 24 astilleros, 23 de ellos privados y uno público-, hasta diciembre de 2011, solo tres gradas habían conseguido nuevos contratos para construir siete barcos.

Del sector naval español dependen 6.000 empleos directos y cerca de 35.000 indirectos procedentes de la industria auxiliar. A todos estos trabajadores hay que unir los de las empresas suministradoras de bienes de equipo que trabajan para el sector.

Una situación de deterioro que azota la industria en muchas zonas de España: Cartagena, Cádiz, Asturias, País Vasco, Galicia...pero que en la comunidad gallega

es especialmente preocupante dado que allí se localiza el 40% del sector. El sector de la construcción naval aporta a la economía de su comunidad el 5,7% del Producto Interior Bruto, con una facturación de 2.000 millones de euros y 14.000 puestos de trabajo.

Ahora mismo, la cartera de pedidos gallega apenas suma siete unidades por valor de 500 millones de euros, un 200% por debajo de lo que facturaba hace dos años. De hecho, desde Aclunaga (clúster naval de Galicia) afirman que la suspensión del *tax lease* ha causado ya daños irreparables con *pérdida de empresas y capital humano*.

¿QUÉ ES EL TAX LEASE?

El *tax lease* es un producto financiero que está presente en las legislaciones fiscales de muchos países europeos. Estos instrumentos fiscales se impulsaron por los diferentes Estados de la Unión Europea para ayudar a la industria de la construcción naval en su competencia con astilleros donde los costes salariales y el tipo de cambio les permitían ser más competitivos.

En España, el *tax lease* es un instrumento financiero que permite la amortización acelerada, en tres años y medio, de los buques. El procedimiento consiste en que la contratación para la construcción de un barco la encarga formalmente a una entidad de leasing (arrendamiento financiero) que, posteriormente, cede el buque a un grupo de inversores que, a su vez, alquilan el barco al armador con una opción de compra irrevocable al finalizar el contrato.

La clave está en el grupo de inversores, compuesto por empresas españolas con altas bases imponibles positivas en el impuesto de sociedades, unas bases imponibles que la legislación española les autoriza a compensar con la amortización acelerada del barco. Esto es, les permite ahorrar impuestos y el beneficio consiguiente, que puede llegar hasta el 20% del coste del buque. La ganancia también se traslada parcialmente al armador mediante las cuotas de arrendamiento del barco o del precio de la ejecución de compra, así como a la empresa constructora.

Fuentes del sector explican que el denominado *tax lease* español no es muy

Hasta diciembre de 2011, sólo tres gradas habían conseguido nuevos contratos para construir siete barcos

diferente del aplicado en Francia o Reino Unido, y se basa en la amortización acelerada que se aplica sobre determinados elementos financiados mediante contratos de arrendamiento financiero regulados por la Ley del Impuesto de Sociedades (no discrimina a empresas europeas de españolas).

Pero la suspensión no es el único problema que sobrevuela sobre este sector ya que, según se desprende de lo que publica el boletín oficial de la UE, si se demuestra que el *tax lease* es una ayuda de Estado ilegal, los constructores navales que se han beneficiado de los incentivos tendrían que devolver los descuentos obtenidos durante estos años.

Bajo este esquema financiero se han construido alrededor de 273 buques entre 2002 y 2010, por un valor cercano a los 9.700 millones de euros. Los astilleros españoles más favorecidos por contratos firmados gracias al *tax lease* son: hijos de J Barreras (1.700 millones), Factorías Vulcano (1.000 millones) construcciones navales del Norte (1.000 millones), Astilleros zamarkona (700 millones), Astilleros Armón (600 millones).



Bajo este esquema financiero se ha costeado la construcción de buques por un valor cercano a los 9.700 millones de euros.



El tax lease es un producto financiero que está presente en las legislaciones fiscales de muchos países europeos. Ana Munguía

Los barcos que se han financiado a través del *tax lease* en estos años son: 116 remolcadores (52 para armadores españoles y 64 para extranjeros) y 100 del tipo *off-shore*. En total, las navieras españolas han adquirido 34 buques acogiéndose a este sistema, principalmente *ferries*, petroleros, dos ro-ro, un asfaltero, un cementero y poco más.

Según los denunciantes del *tax lease* español, en los sistemas visados por Bruselas para otros países, el crédito fiscal se destina al armador para que construya el barco en cualquier astillero, mientras que en el sistema de arrendamiento fiscal para la construcción de buques español sólo se conseguían ventajas fiscales si los buques iban a ser construidos en astilleros españoles.

Pero, hay que ser optimistas. El *tax lease* francés también tuvo que ser modificado al

La construcción naval aporta el 5,7% del Producto Interior Bruto de Galicia

ser denunciado por una naviera británica, en 2006. En esta ocasión, la investigación se prolongó durante dos años para finalmente resolver que no existió ayuda ilegal ni distorsión del mercado comunitario.

UN 30% MÁS CARO

Sin el *tax lease*, ahora mismo cuesta un 30% más construir en España un buque que en otros países de nuestro entorno, sin hablar de la diferencia que puede haber con los precios bajo mínimos que se aplican en países como China o Corea.

Una situación de la que industrias vecinas de la construcción naval están sacando provecho. Así, mientras que las empresas españolas apenas consiguen contratos -siete, frente a 23 de 2010-, el naval holandés cerró medio centenar de pedidos de distinta tipología de buques, por valor de más de 2.000 millones.

Pero no solo Holanda se está beneficiando del bloqueo del *tax lease*. Los astilleros noruegos y franceses también están sacando réditos de la escasa actividad de las gradas españolas. Además de perderse contratos, también hay profesionales del sector que encuentran fuera de nuestras fronteras nuevas posibilidades. Y es que la cualificación de los ingenieros navales españoles, parados en muchos casos por los efectos de esta suspensión y de la crisis, resulta muy interesante para los astilleros europeos.

La experiencia profesional más demandada es la vinculada a las construcciones de apoyo a la industria del petróleo, como las plataformas offshore, una especialidad en la que astilleros como Hijos de J. Barreras, Vulcano y Metalships & Docks son referentes en Europa, con una decena de construcciones por valor de más de 2.000 millones de euros en los últimos cinco años. Otro reclamo importante es la labor de alta ingeniería desarrollada por Navantia para la serie de fragatas noruegas.

Además, según publica "La Voz de Galicia", un titulado español recién acabados sus estudios, cobra aquí en torno a 30.000 euros brutos anuales, cuando en Noruega esa remuneración ya es superada por la de un obrero especializado, con una media de 32.000 euros al año. En Dinamarca, un trabajador del naval percibe de media en torno a 38.000 euros al año, mientras que en España el salario medio del sector es de 21.000 euros. En la industria alemana, el sueldo medio anual de un empleado cualificado es de casi 35.000 euros, y el de un ingeniero llega a superar los 80.000.

LA HISTORIA SE REPITE

No podemos olvidar que la raíz de esta crisis en el sector naval, agravada ahora con la suspensión del *tax lease*, está en que desde 2003 a 2008 se dispararon las contrataciones de buques a nivel mundial con el consiguiente aumento de la capacidad productiva, especialmente en el sudeste asiático y en China. A esto hay que unir la crisis financiera, con grandes dificultades para acceder al crédito, y el retroceso de la demanda del transporte

Con el esquema financiero del *tax lease* se han construido alrededor de 273 buques, entre 2002 y 2010

marítimo por la crisis económica a nivel global.

Estamos viviendo una segunda estocada a este sector. Ya en 2001, astilleros holandeses denunciaron también a los astilleros Izar por incumplir las leyes comunitarias de la competencia en España, que desembocó con la creación de Navantia y la venta de cuatro grandes astilleros.

En esta ocasión, algunas fuentes apuntan a que la denuncia de Holanda se puede deber a que, en los últimos años, ha habido fabricantes españoles que han arrebatado contratos para la construcción de buques en la zona de influencia neerlandesa. ■

A. MUNGUÍA

AÑO 2011

ASTILLEROS	Nuevos Contratos			Cartera de Pedidos		
	Nº	GT	CGT	Nº	GT	CGT
A. Armón	3	1.014	5.080	6	2.964	12.725
A. Armón Vigo	0	0	0	2	5.088	11.301
A. Gondán	1	3.693	7.491	2	4.587	10.600
A. Huelva	0	0	0	1	6.200	10.329
A. J. Valiña	0	0	0	0	0	0
M. Cies	0	0	0	0	0	0
A. Murueta	0	0	0	4	14.380	26.729
A. Zamacona Pasaia	0	0	0	0	0	0
Auxnaval	0	0	0	0	0	0
A. Ria de Avilés	0	0	0	1	320	1.644
F. Cardama	3	2.634	9.222	5	4.254	14.684
A. Zamacona	0	0	0	2	9.388	17.389
Balenciaga	0	0	0	4	5.320	15.908
C. N. Freire	0	0	0	1	6.000	10.121
F. Vulcano	0	0	0	0	0	0
F. N. Marín	0	0	0	0	0	0
H. J. Barreras	0	0	0	0	0	0
Metalships & Docks	0	0	0	2	22.000	29.474
Naval Gijón	0	0	0	0	0	0
U.N. Valencia	0	0	0	5	2.215	10.055
Factorías Juliana	0	0	0	0	0	0
C.N.N. Sestao	0	0	0	1	33.000	29.123
A. Sevilla	0	0	0	3	23.848	34.887
PRIVADOS	7	7.341	21.793	39	139.564	234.949
Navantia - P. Real - S. Fernando	0	0	0	0	0	0
PUBLICOS	0	0	0	0	0	0
TOTAL SECTOR	7	7.341	21.793	39	139.564	234.949

Fuente: Gerencia del Sector Naval.

Programa de Sanidad Marítima del ISM

ASISTENCIA MÉDICA INTEGRAL para la gente del mar



Centro Radiomédico Español en Madrid. Julio Palomar

El Programa de Sanidad Marítima (PRS) del Instituto Social de la Marina garantiza a los marinos una atención médica integral, equiparable a la que el resto de la población recibe en tierra. Se basa en una acción preventiva y otra asistencial, únicas en el mundo. Los historiales médicos de las personas que alguna vez han sido atendidos por nuestros facultativos quedan recogidos en una base de datos a la que se accede desde cualquier centro de Sanidad Marítima. Los importantes recursos con los que está dotado este Programa incluyen dos buques sanitarios y el Centro Radiomédico Español, al que los trabajadores tienen acceso las 24 horas de los 365 días del año.

En respuesta a los objetivos fundacionales de velar por los intereses sociales, sanitarios y laborales de los trabajadores del mar, el Instituto Social de la Marina decidió en el año 1983 crear un programa sanitario integral que garantizara a nuestros marinos y pescadores la misma atención médica que la que recibe el resto de la población en tierra. Esta asistencia se realiza a través de los servicios sanitarios propios del ISM, donde la prestación sanitaria no está transferida, y por los de las Comunidades Autónomas, en las que sí lo está. Lo más importante es que no difiere de la que reciben los afiliados a otros Regímenes de la Seguridad Social en los centros de atención primaria, ambulatorios, policlínicas y hospitales públicos, por derecho propio, o a través de los conciertos con el Instituto Social de la Marina.

Para el director del ISM, Luis Casqueiro, “el balance del funcionamiento del Programa, después de 30 años, es sumamente positivo”. No sólo se trata de ofrecer asistencia médica a los trabajadores del mar, cuando la requieren al estar embarcados, sino que además desarrolla una intensa labor preventiva con los reconocimientos médicos de embarque marítimo; la revisión periódica de los botiquines a bordo de los barcos; la formación sanitaria de la tripulación y las campañas divulgativas de prevención de la salud. Se persigue de este modo atender las necesidades sanitarias de la gente del mar, en su sentido más amplio; es decir, a nivel primario o preventivo y a nivel secundario o asistencial.

CENTROS DE SANIDAD MARÍTIMA

Es en los Centros de Sanidad Marítima, distribuidos por nuestro país, donde se desarrolla esta acción preventiva que incluye los reconocimientos médicos obligatorios; campañas de vacunación y de prevención de las enfermedades más comunes entre los trabajadores del mar y estudios epidemiológicos.

La prevención se completa además con el control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques y la revisión de los botiquines que deben llevar los barcos, así como los cursos específicos de Formación Sanitaria dirigidos al colectivo de trabajadores marítimo-pesquero que, debido a las duras condicio-



Helipuerto en la cubierta del Juan de la Cosa

El Programa de Sanidad Marítima ofrece a los marinos una completa asistencia médica desde 1983

nes de vida y trabajo a las que se someten, no tiene más remedio que saber actuar ante una emergencia. Este “saber actuar a tiempo” ayuda a salvar la vida en el mar.

En la actualidad hay repartidos por nuestra geografía un total de 42 Centros de Sanidad Marítima. Todas las Comunidades Autónomas con litoral disponen de centros de estas características y en dos ciudades sin costa, Sevilla y Madrid, también se realiza una importante asistencia preventiva para la gente del mar.

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS

Carmen Romero, médico especialista de Sanidad Marítima de la Dirección Provincial de Madrid, es la encargada de realizar los reconocimientos médicos previos al embarque a los afiliados al REM. Estos chequeos son periódicos, obligatorios y totalmente gratuitos. “Los reconocimientos médicos de embarque marítimo vienen regulados por el Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre. En el sector laboral marítimo-pesquero las condiciones en las que se realiza el trabajo suponen un factor de riesgo para la sa-



Carmen Romero realiza los reconocimientos médicos previos al embarque. Julio Palomar

lud”, afirma esta doctora.

El trabajo en plataformas móviles y espacios reducidos, la exposición a condiciones ambientales desfavorables, la existencia de elevadas cargas físicas, el alejamiento de centros sanitarios asistenciales y el aislamiento social y familiar aumentan los riesgos y determinan la necesidad de establecer medidas de protección y prevención especiales.

El Estado conserva la potestad de realizar estos reconocimientos y es el Instituto Social de la Marina el organismo encargado de llevarlos a cabo a nivel nacional. “Se trata de que los trabajadores vayan en las mejores condiciones de salud psicofísica al embarque y cualquiera que vaya a trabajar en un barco debe superar antes este reconocimiento, ya sea un marinero de puente, un pescador o el cocinero de un crucero”, explica Carmen Romero.

TIPOS DE RECONOCIMIENTOS

Los reconocimientos de embarque marítimo son iniciales -cuando se realizan por primera vez o cuando han transcurrido cinco años desde la fecha del último realizado- y periódicos, para el resto de los casos.

El tiempo de vigencia del reconocimiento lo determina el médico reconecedor, en función del estado de salud del solicitante, de su edad

y del trabajo que realiza en el barco. Pero, en términos generales, tiene una validez máxima de dos años (excepto para los menores de 21 años y los mayores de 50, que será de un año). También tendrán 12 meses de validez los reconocimientos que deben superar los buceadores profesionales.

Las pruebas mínimas que hay que hacer en estos reconocimientos son exploración física, examen visual, examen otológico, electrocardiograma en reposo, espirometría y analíticas de sangre y orina. No obstante, el médico reconecedor podrá solicitar cuantas pruebas clínicas complementarias e informes de especialistas estime oportuno.

Los historiales médicos de los pacientes quedan almacenados en una base de datos compartida, al alcance de cualquier médico especialista en Sanidad Marítima.

“Cuando un trabajador es “apto” para realizar una labor en el mar –explica Carmen Romero- recibe un certificado con validez internacional, escrito en español e inglés, que debe llevar siempre consigo durante la travesía, ya que los inspectores pueden pedirselo”.

Por otra parte, los patrones y armadores de los buques están obligados a llevar a bordo el certificado que garantiza que los barcos llevan el botiquín con los medicamentos e instrumental sanitario, adecuado a la zona de trabajo exigido en nuestro ordenamiento jurídico.

Los responsables de los botiquines deberán llevar un control exhaustivo de todo lo referente a los mismos y el uso adecuado de fármacos en el mar. “Aunque las inspecciones van teniendo efecto en este sentido, la realidad es que a veces los barcos no tienen los botiquines al día” comenta a MAR uno de los capitanes del “Esperanza del Mar”, Carlos García Rodríguez.

FORMACIÓN SANITARIA

La labor preventiva incluye además la Formación Sanitaria Básica y Específica de los trabajadores del mar. La Específica se subdivide en dos niveles –inicial y avanzada-. Esta formación capacita a los tripulantes para saber actuar ante una emergencia y conocer los medicamentos e instrumentos que deben contener los botiquines del barco y las condiciones higiénico-sanitarias que deben seguirse a bordo.

Todos los cursos cuentan con una parte teórica y otra práctica. El material didáctico

El ISM cuenta con una base de datos con los historiales médicos de todas las personas a las que ha atendido alguna vez

incluye audiovisuales, maniqués anatómicos para realizar prácticas y manuales del alumno. Tal como explicamos en el reportaje sobre el Plan de Formación 2012. (Ver Revista Mar número 512, correspondiente a febrero de este año), la parte teórica de los cursos de Formación Sanitaria Básica se podrá realizar por primera vez a distancia, vía on-line.

Se trata de una experiencia piloto, que se probará en Vigo y Cádiz, en la que participa la Universidad de Santiago de Compostela. Para José María Pérez Toribio, subdirector de Acción Social Marítima, esta formación garantiza una preparación básica de primeros auxilios. Además, la puesta en marcha de la formación teórica a distancia “facilitará el aprendizaje de los alumnos desde cualquier sitio en el que se encuentren”. Es requisito indispensable que las tripulaciones cuenten



Foto de familia del equipo que puso en marcha el Programa de Sanidad Marítima del ISM.

al menos con un miembro que esté formado en este sentido. Además, los barcos llevan la “Guía Sanitaria a bordo” que sirve de libro de consulta ante una emergencia.

Por otra parte, el Instituto Social de la Marina también desarrolla periódicamente campañas divulgativas sobre prevención de la salud para concienciar a los trabajadores del mar de la necesidad de cuidarse. A lo largo de los años se han difundido folletos y carteles contra la sordera, la obesidad, el cuidado de la piel, la prevención de lesiones, el cuidado del corazón o el sida, entre otras patologías.

BIEN ATENDIDOS

El Programa de Sanidad Marítima que ofrece el Instituto Social de la Marina per-

sigue que los trabajadores del mar se sientan protegidos y estén seguros de que van a recibir una buena atención médica, en el caso de sufrir algún percance al estar embarcados.

El Programa Sanitario del ISM es pionero en el mundo ya que cuenta con un Centro Radiomédico que actúa permanentemente, de forma continuada, las 24 horas del día durante todo el año. Atiende consultas desde cualquier parte del mundo. Además, el Instituto Social de la Marina tiene en propiedad dos buques sanitarios: “Esperanza del Mar” y “Juan de la Cosa” que atienden “in situ” a los trabajadores enfermos, que se encuentran embarcados y lejos de un centro sanitario en tierra. Los barcos también están capacitados para asistir técnicamente a las embarcaciones.

Por último, nuestros marinos tienen a su disposición cuatro centros asistenciales en el extranjero, en las costas africanas y el Índico. Concretamente en Dakar (Senegal), Nouadhibou (Mauritania), Seychelles y Walbys Bay (Namibia).

Son muy pocos los países en el mundo que puedan presumir de garantizar esta asistencia sanitaria inmediata en el mar. Carlos Benito, médico del Centro Radiomédico, asegura que la misión del personal sanitario que trabaja en él es “atender las llamadas de todos los marinos, españoles y extranjeros, cuando demandan asistencia médica desde cualquier punto del mundo. Desde su sede en Madrid aconsejan si se puede realizar un tratamiento con los medios que existen en el barco; si hay que llevar a un paciente a tierra o si es necesaria una evacuación urgente, en el caso de que exista riesgo de muerte.

Este doctor, que en su día también estuvo embarcado en el “Esperanza del Mar”, afirma que las consultas más comunes que reciben se refieren “en primer lugar a accidentes. Esto es, traumas, fracturas o golpes. En segundo término, a problemas digestivos debido a que la vida que se hace en el barco es muy dura, con comidas sustanciosas y turnos de comida muy irregulares. Además se viven continuas situaciones de estrés y tensión. Todo repercute en la salud con dolores abdominales, gastritis y úlceras, principalmente en el tracto digestivo alto. También es frecuente que nos llamen

por cólicos nefríticos. Ésta es una patología muy común en el mar ya que con los viajes y el movimiento continuo del barco se pueden formar cálculos con facilidad”.

Los médicos del Centro Radiomédico Español suelen tener la especialidad de Medicina del Trabajo. La mayor dificultad con la que cuentan los doctores es que no pueden explorar físicamente a los pacientes, por lo que deben estar muy atentos a las conversaciones y confiar en que alguno de los tripulantes tenga al menos los conocimientos básicos exigidos. “Efectivamente – dice el doctor Raúl Benito- ésta es una dificultad añadida pero hay que tener en cuenta que nosotros sólo hacemos “orientaciones diagnósticas”. En función de lo que nos dicen y



Centro asistencial en Seychelles.

las constates vitales que nos refieren podremos determinar si es un caso que puede tratarse en el barco, con los medicamentos a bordo, o si deben llevar al enfermo a puerto o evacuarle”.

En el pasado, las consultas se hacían por télex o radiocontrol. Hoy se realizan por teléfono, vía satélite y, aunque no es muy frecuente también se pueden hacer por videoconferencia. Desde el Centro Radiomédico se tiene acceso a la base de datos con los historiales de los pacientes y los médicos están en permanente contacto con los buques sanitarios del ISM y el Hospital Central de la Defensa.

En el Centro se reciben llamadas emitidas desde cualquier embarcación pero siempre se contestan en castellano “en el pasado, cuando recibíamos alguna llamada en otro idioma, se han llegado a utilizar los servicios de traducción de los operadores de Madrid-radio. En la actualidad, los barcos de otras nacionalidades suelen llamar al

Centro Internacional de Roma o al que haya en sus propios países”, comenta el doctor Raúl Benito.

HOSPITALES EN EL MAR

Los buques del ISM “Esperanza del Mar” y “Juan de la Cosa” son únicos en el mundo. Su diseño responde a las características de un hospital flotante y, en este sentido, están dotados de la más puntera tecnología, tanto en materia sanitaria como de navegación y seguridad marítima.

El primero, con base en Las Palmas, funciona desde 1982. Cubre las necesidades de la flota pesquera que opera en el caladero canario-saharai, “aunque también atiende a los caladeros adyacentes e incluso bajamos hasta Senegal y Guinea Bisau”, dice uno de sus capitanes, Carlos García Rodríguez.

La labor del “Esperanza del Mar” es fundamentalmente sanitaria. “Es muy gratificante para nosotros, que somos marinos, saber que hay un buque hospital que nos ayuda en caso de caer enfermos en el mar”, dice el capitán. El barco también realiza operaciones de logística a otras embarcaciones “fundamentalmente nos ocupamos de trabajos de buceo, con el fin de liberar las redes que se quedan atrapadas en las hélices, y solucionamos pequeñas averías mecánicas y eléctricas”, comenta este tripulante.

Hasta 1977, los pescadores españoles que faenaban en esta zona recibían atención sanitaria en los hospitales militares y en los centros asistenciales en Villacisneros y la Güera. Sin embargo, cuando España se fue de estos territorios y desaparecieron las bases que tenía allí el ISM, se originó un problema de asistencia sanitaria para el sector. De ahí que se construyera el “Esperanza del Mar”, que en 1993 fue sustituido por otro buque del mismo nombre, más versátil y mejor dotado.

Desde su puesta en servicio y hasta el 31 de diciembre de 2011, el “Esperanza del Mar” ha atendido a casi 4.000 trabajadores y recibido 6.321 consultas. Casi 800 personas han estado ingresadas en sus camarotes y en su quirófano se han llevado a cabo más de 300 intervenciones quirúrgicas.

Para cimentar la asistencia a las flotas del norte de España, en el año 2004 se inició la construcción en Gijón del “Juan de la Cosa”. El buque entró en funcionamiento en julio de 2006 y tiene su base en Santander.

El Centro Radiomédico Español atiende las llamadas de los trabajadores del mar durante los 365 días del año

El “Juan de la Cosa” atiende a una flota potencial de 960 buques, con 10.200 trabajadores a bordo, que faena en las campañas del pez espada, el bonito y la anchoa.

Desde que entró en funcionamiento y, hasta finales del 2011, ha atendido a 856 marineros y respondido 2.340 consultas. En el interior del barco se han realizado 48 operaciones y 135 marineros han sido ingresados.

CONDECORACIONES Y PREMIOS

A lo largo de la historia, tanto los buques-hospital como el Centro Radiomédico Español han recibido distintos premios y el reconocimiento de toda la sociedad. Cabe recordar, en este sentido, los concedidos al “Esperanza del Mar” por la Cadena SER de Las Palmas y el premio Carmen García Blosise, de la Fundación Ramón Rubial-Espanoles en el Mundo en el año 2008 al “Esperanza del Mar”, por su labor de servicio y auxilio en las aguas y la Medalla al Mérito en el Trabajo, concedida en el año 2006 al Centro Radiomédico.

La obtención de estos premios se debe, según afirma el director del Instituto Social de la Marina, Luis Casqueiro, “al equipo humano que se encuentra detrás. Así, quiero agradecer a todas las personas asignadas a este Programa de Sanidad Marítima, el esfuerzo y la dedicación que día a día ponen en su labor y que hacen posible un servicio muy reconocido, tanto por los propios usuarios como por la sociedad en general”

Para el máximo responsable del ISM es una satisfacción “poder ofrecer este servicio esencial para los trabajadores del mar”. Luis Casqueiro asegura que el Programa de Sanidad Marítima es fundamental en el Instituto Social de la Marina y, como tal, “se impulsa la permanente modernización y mejora del servicio mediante el uso de nuevas tecnologías de la información y la aplicación de estándares de calidad en su gestión”. ■

ANA DÍAZ



Raúl Benito señala en el mapa mundi la zona de operación del Esperanza del Mar. Ana Díaz

Prorrogado el Convenio colectivo de los **BUQUES DEL ISM**

Las condiciones laborales de los buques de Apoyo Sanitario, Salvamento y Asistencia Marítima “Esperanza del Mar”, adscrito a la Dirección Provincial del ISM en Las Palmas, y “Juan de la Cosa”, adscrito a la Dirección Provincial del organismo en Cantabria están reguladas desde el año 2009, cuando Administración y representantes de los trabajadores firmaron el I Convenio Colectivo de los Buques del Instituto Social de la Marina. Desde entonces, el Convenio se prorroga cada año. Estará vigente hasta finales del 2012.



El Convenio, que acaba de prorrogarse hasta finales de año, regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo entre el Instituto Social de la Marina y el personal tripulante de los buques sanitarios “Esperanza del Mar” y “Juan de la Cosa”. Contempla desde las tablas salariales hasta el régimen disciplinario o el uniforme que debe vestir la tripulación, entre otras cosas.

Aunque la función esencial de estos barcos-hospital es sanitaria y de salvamento marítimo, también realizan una importante labor de asistencia técnica a nuestra flota.

Este servicio integral de asistencia se demuestra en las diferentes categorías profesionales que forman parte de la tripulación: capitán, jefe de máquinas, oficial de

puente y máquinas, médico, oficiales, ATS/DUE, electricista naval, calderero mecánico, calderero, contraamaestre, primer y segundo cocinero, buceador, engrasador, marinero, marinero buceador, marinero sanitario, camarero y marmitón.

Las categorías profesionales se clasifican en oficiales y subalternos. Los oficiales comparten comedor y sala de estar y los subalternos las suyas propias. Sin embargo, existen zonas comunes para todos, como el gimnasio.

CONDICIONES LABORALES ESPECIALES

Carlos García, capitán del “Esperanza del Mar”, asegura que los barcos cumplen “la legislación más exigente en materia de salud laboral y seguridad marítima”. Pese a que las condiciones de vida a bordo han mejorado y el acceso a internet o al correo electrónico, vía satélite, es habitual; lo peor, según el capitán del “Esperanza del Mar”, Carlos García Rodríguez, es el aislamiento, y sentirse lejos de casa. Afirma que el día a día a bordo es monótono, “la vida en el mar es rutinaria, aunque siempre surgen cosas que rompen la rutina”, dice este marino.

Las tripulaciones de los barcos se alternan cada mes, “Los buques operan durante todo el año. Salimos de las bases alrededor del día cinco de cada mes y volvemos a finales. Después descansamos 30 días y otra tripulación sustituye a la que ha estado navegando”, comenta a MAR Carlos García Rodríguez.

El Convenio regula las condiciones de vida y trabajo en los buques-hospital del ISM



Carlos García, capitán del Esperanza del Mar, ante una de las maquetas del buque sanitario. Ana Díaz

El Convenio Colectivo de los Buques es específico dados los tipos de actividades laborales que se desarrolla en los barcos

ACTUACIONES ESPERANZA DEL MAR (Marzo 1982-Diciembre 2011)		
3.936 trabajadores atendidos	1.619 españoles 147 de la UE y terceros países	
6.321 consultas atendidas	4.122 radio-médicas	
	2.197 ambulatorias	2.081 en el buque sanitario 116 en el barco solicitante
3.684 casos atendidosw	1.385 accidentes	779 trabajadores ingresados
	2.299 enfermedad	
Actuaciones sanitarias	303 intervenciones quirúrgicas 1.521 curas 3.729 estancias hospitalarias	
237 asistencias técnicas	2 mecánicas 108 trabajos de buzos 127 resto asistencias	

ACTUACIONES JUAN DE LA COSA (Julio 2006-Diciembre 2011)		
858 trabajadores atendidos	629 españoles 229 de la UE y terceros países	
2.340 consultas atendidas	1.832 radio-médicas	
	508 ambulatorias	278 en el buque sanitario 230 en el barco solicitante
843 casos atendidosw	333 accidentes	135 trabajadores ingresados
	510 enfermedad	
Actuaciones sanitarias	48 intervenciones quirúrgicas 509 curas 586 estancias hospitalarias	
55 asistencias técnicas	9 mecánicas 13 trabajos de buzos 33 resto asistencias	

Navegar en estos barcos es, a juicio del capitán García, “muy gratificante ya que el objetivo de estos buques pertenecientes a la Administración es prestar asistencia sanitaria y técnica a nuestra flota. Esto difiere de los barcos pertenecientes a navieras privadas cuyo principal objetivo es comercial y ganar dinero”.

En este sentido, afirma que es muy satisfactorio el reconocimiento social a la labor asistencial que se realiza desde estos barcos “Nos llena de satisfacción y gratitud este reconocimiento que es labor de todos: de los que han estado, de los que están ahora y de los que estarán en el futuro”, dice.

Javier Díez, Jefe de Área de Recursos Humanos del Instituto Social de la Marina, que participó en la negociación del Convenio Colectivo de los Buques Sanitarios, considera que es fundamental y necesario que las relaciones laborales estén contempladas en un Convenio en el que se regulen los derechos y obligaciones de los trabajadores. “El Convenio de los Buques es muy específico –afirma- ya que la vida y las tareas laborales que desarrollan las tripulaciones de los barcos son peculiares; por lo que son profesionales a los que no se puede aplicar el Convenio Único de la Administración”. ■

ANA DIAZ

En enero

EL SUPERÁVIT REGRESA a la Seguridad Social



Tomás Burgos, Secretario de Estado de la Seguridad Social.

Pese al superávit de la ejecución presupuestaria de la Seguridad Social, en el pasado mes de enero, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Tomás Burgos, ha recordado que este saldo favorable mensual *debe analizarse con cautela porque enero nunca es representativo de los datos de ejecución presupuestaria y el ritmo de destrucción de afiliación, que encadena siete meses de baja, sigue lastrando la principal fuente de ingresos del Sistema.*

INGRESOS NO FINANCIEROS

Dentro del conjunto de ingresos no financieros, el 81 por ciento del total corresponde a las cotizaciones sociales que han ascendido a 9.023,58 millones de euros, lo que impli-

El saldo positivo se eleva a 2.797 millones de euros

ca un incremento del 1,76 puntos porcentuales respecto a enero del año 2011, que viene originado por el descenso de la cotización de desempleados en un 0,32 por ciento, mientras que la cotización de ocupados registra una subida del 1,99 por ciento.

En conjunto, la Seguridad Social contempla en el presupuesto prorrogado ingresar en el ejercicio un total de 110.447,12 millones de euros en concepto de cotizaciones sociales. De esta manera, los ingresos por cotizaciones del mes de enero representan el 8,17 por ciento de lo previsto para todo el ejercicio de 2012.

Las transferencias corrientes totalizaron 1.874,46 millones de euros, un 101,87 por ciento más que las acumuladas a enero de 2011, como consecuencia, tal y como hemos

indicado anteriormente, del aumento que experimentan las aportaciones del Estado para la financiación de las prestaciones de carácter no contributivo, derivado del adelanto en el calendario respecto al año pasado.

Los ingresos patrimoniales registran 58,73 millones de euros mientras que las tasas y otros ingresos alcanzan 182,44 millones de euros.

SALDO POSITIVO

En términos de ejecución presupuestaria, las cuentas del Sistema de Seguridad Social arrojaron un saldo positivo de 2.797,46 millones de euros en enero de este año, frente a los 1.900,50 millones obtenidos en el mismo periodo del año 2011.

Este saldo positivo se debe a la diferencia entre unos derechos reconocidos –cobros efectivos y previstos, cotizaciones fundamentalmente – por operaciones no financieras de 11.139,22 millones de euros, que aumentaron un 12,65 por ciento, y unas obligaciones reconocidas –pagos efectivos y previstos por pensiones y prestaciones, entre otros – de 8.341,76 millones de euros, que crecieron en un 4,43 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior.

También hay que tener en cuenta que faltan por incluir los gastos pendientes de imputación presupuestaria, que en enero alcanzarían un importe aproximado fundamentalmente de 300 millones de euros en concepto de prestaciones por Incapacidad Temporal.

Los ingresos de enero de 2012 reflejan unas mayores transferencias del Estado por importe de 959,95 millones, como consecuencia del adelanto en el calendario respecto al ejercicio 2011 y que se irá ajustando en meses posteriores.

Esta situación es determinante en el resultado obtenido, puesto que en términos homogéneos, el incremento interanual de los ingresos no financieros quedaría reducido al 2,94 por ciento y, por tanto, el resultado presu-

puetario se situaría en 1.873,46 millones de euros, inferior en un 3,32 por ciento al registrado en igual periodo del año anterior.

PRESTACIONES

Las prestaciones económicas a familias e instituciones totalizaron 8.075,97 millones de euros, cifra que representa un 96,81 por ciento del gasto total realizado en el Sistema de Seguridad Social. La mayor partida, concretamente 7.621,74 millones, corresponde a pensiones y prestaciones contributivas, con un incremento interanual del 4,40 por ciento. Dentro de las pensiones contributivas, a las pensiones de invalidez, jubilación, viudedad, orfandad y a favor de familiares se destinaron 7.268,03 millones de euros (4,69 por ciento más que el año pasado). Las prestaciones por maternidad, paternidad y riesgo durante el embarazo se elevaron hasta los 171,49 millones de euros (más 1,31 por ciento). En Incapacidad Temporal, el gasto realizado alcanza un importe de 145,32 millones de euros, un 5,17 por ciento inferior al ejercicio anterior, lo que supone seguir manteniendo la tendencia al descenso de dicha prestación.

En enero las pensiones y prestaciones no contributivas presentan un incremento interanual del 0,14 por ciento, alcanzado un importe de 454,23 millones de euros, dedicándose a prestaciones familiares 286,53 millones de euros, un 2,04 por ciento inferior al gasto del año pasado. ■

Descienden las cotizaciones de los parados mientras que aumentan las de los ocupados



En febrero

Récord histórico de MUJERES OCUPADAS



Ana Murgía

La incorporación de las mujeres al mercado de trabajo, en los últimos 12 años, ha registrado un importante incremento. Concretamente, en este periodo de tiempo, la cifra de ocupadas ha pasado de 5,6 millones a 7,7.

Y fue, en el pasado mes de febrero, cuando la tasa de trabajadoras afiliadas a la Seguridad Social, registró un máximo histórico,

En los últimos 12 años el número de afiliadas ha pasado de 5,6 millones a 7,7

con un 45,5 % del número total de afiliados. Desde el año 2000 este dato se ha incrementado en casi 6 puntos y medio.

EMPRENDEDORAS

En cuanto a las mujeres registradas en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) la cifra ha ido aumentando desde el año 2000, aunque con fluctuaciones de los años más duros de la crisis económica. Las

emprendedoras autónomas, que ya suman más de un millón, son un colectivo creciente particularmente en el tramo de edad entre los 25 y 54 años, en el que se registran cerca de 800.000 mujeres afiliadas.

Por otra parte la incorporación de mujeres al mundo laboral avanza en igual de oportunidades. Y como ejemplo, basta señalar que por tramos de edad, la afiliación al Sistema de Seguridad Social entre los 20 y 24 años, mujeres y hombres se equiparan prácticamente.

IMPACTO DE LA REFORMA LABORAL

El impacto de la reforma laboral contempla medidas específicas que favorecen y promueven el acceso el mantenimiento de las mujeres en el mundo laboral. Desde este punto de vista el nuevo contrato indefinido de apoyo a los emprendedoras cuenta con importantes incentivos fiscales y bonificaciones para que los autónomos y las empresas de hasta 50 trabajadores puedan contratar de manera estable a mujeres y grupos con especiales dificultades de inserción laboral.

Para fomentar la contratación de mujeres jóvenes el contrato cuenta con una bonificación en la cuota de la Seguridad Social de hasta 3.600 euros. Igualmente, contempla una bonificación de hasta 4.500 euros en la contratación indefinida de desempleadas de larga duración mayores de 45 años. Sobre el fomento del autoempleo y de la cultura emprendedora, se posibilita la capitalización, es decir percibir en un único pago el total de las prestaciones que correspondan, para mujeres de hasta 35 años que inicien una actividad como autónomas.

DESIGUALDADES DE GÉNERO

La reforma del mercado de trabajo elimina las categorías profesionales, que en ocasiones tenían un impacto de género negativo en materia salarial. Además, establece de forma expresa que la definición de los grupos profesionales no suponga discriminación de género directa o indirecta, para contribuir a reducir la brecha salarial entre mujeres y hombres.

Por último, otros de los aspectos contemplados en la reforma se refieren a promover la conciliación de la vida personal, familiar y laboral al mantener íntegramente el derecho a la reducción de jornada o permiso de lactancia. Al mismo tiempo, se refuerzan fórmulas flexibles como el contrato a tiempo parcial y se introduce el contrato a distancia o teletrabajo. Este último se regula por primera vez en nuestro país y permite compatibilizar mejor el empleo con el cuidado de los hijos, los estudios u otro tipo de responsabilidades personales o familiares.

DESEMPLEADAS

Sin embargo el número de trabajadoras ocupadas no es capaz de absorber a las demandantes de un puesto de trabajo. De esta manera la Encuesta de Población Activa, correspondiente al cuarto trimestre del año 2011, refleja un total de casi dos millones y medio de paradas (la cifra de varones asciende a 2.840.000), de las que 90.000 tienen entre 16 y 19 años; 305.000 con edades comprendidas entre 20 y 24 años; 1.860.000 tienen entre 25 y 54 años, y 179.000 paradas tienen 55 o más años. ■

Del total de trabajadores afiliados a la Seguridad Social, el 45,5 % son mujeres

ENCUESTA DE COYUNTURA LABORAL EFECTIVOS LABORALES

Cuarto trimestre 2011					
	VALORES ABSOLUTOS	VARIACIONES SOBRE EL TRIMESTRE ANTERIOR		VARIACIONES SOBRE EL MISMO TRIMESTRE DEL AÑO ANTERIOR	
	En miles	Absolutas en miles	Relativas en porcentaje	Absolutas en miles	Relativas en porcentaje
TOTAL	11.501,9	-158,5	-1,4	-319,2	-2,7
SEXO					
Varones.....	6.099,6	-134,9	-2,2	-223,7	-3,5
Mujeres.....	5.402,3	-23,6	-0,4	-95,5	-1,7

La tercera parte de extranjeros en España **COTIZAN A LA A LA SEGURIDAD SOCIAL**



El número de extranjeros residentes en España, al finalizar el año 2011, asciende a 5,2 millones de ciudadanos, según los últimos datos del informe trimestral elaborado por el Observatorio Permanente de la Inmigración (OPI), de la Secretaría General de Inmigración y Emigración.

Los datos estadísticos del ministerio de Empleo y Seguridad Social obtienen un incremento total de 324.486 residentes extranjeros durante el año pasado.

Entre la población comunitaria y extranjera residente en nuestro país, destacan, en número, los nacionales de Rumania, Marruecos y Ecuador. De esta manera, dos de cada cinco extranjeros son rumanos (900.000), marroquíes (800.000) y ecuatorianos (400.000), colectivos que conjuntamente alcanzan los 2.151.578 residentes, seguidos de nacionales de Colombia (274.171), Reino Unido (235.052) o Italia (180.221).

En España residen 5,2 millones de ciudadanos extranjeros

El rasgo diferenciador entre el Régimen Comunitario y el Régimen General se encuentra en el número de niños entre 0 y 4 años, que asciende en 2011 a 51.121 en el primer grupo y a 185.801 en el segundo.

Cabe destacar también que en los siguientes intervalos de edad, el Régimen General continúa siendo el más numeroso. Así, ascienden a 731.222 los menores de 16 años, de los que el 68,4 % concretamente 499.794, pertenecen al Régimen General.

El 82 % de los extranjeros se encuentra entre los 16 y 64 años de edad. De un total de 4.305.278 personas la mitad corresponden al Régimen General y el resto al Régimen Comunitario.

Por último cabe destacar que en España residen 214.594 mayores de 65 años, de los que un 83 % pertenecen al Régimen Comunitario.

AFILIADOS A LA SEGURIDAD SOCIAL

En el mes de febrero el número de afiliados extranjeros a la Seguridad Social descendió en 8.637 personas respecto al mes anterior. El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Tomás Burgos declaró que este balance evidencia “el mayor impacto de la crisis sobre la población de origen extranjero”. Estos datos hay que observarlos con prudencia ya que los de enero están pendiente de revisión, puestodavía perduran los tra-

bajos informáticos para integrar los Regímenes Especiales del Hogar y el Agrario en el Régimen General de la Seguridad Social.

La caída de la afiliación en febrero está condicionada por el fin de la campaña de la oliva en Jaén y, en menor medida, de Toledo y Ciudad Real. Además, ha subido la presencia de trabajadores españoles en el campo.

De todas formas, la caída registrada en febrero (8.637) es sensiblemente inferior a la de enero (8.736).

En términos anuales, la afiliación continúa en negativo y casi duplica a la del total de empleados. La variación anual de este colectivo registró un descenso del -4,99 por ciento, frente al -2,59 del conjunto del Sistema. Como en meses anteriores, ambos indicadores apuntan a que la pérdida de empleo está afectando con mayor intensidad a los trabajadores extranjeros que a los nacionales.

En el mes de febrero el número total de trabajadores extranjeros afiliados al Régimen Especial del Mar es de 4.413.

Galicia es la comunidad autónoma que más afiliados tiene (1.589), seguida de Cataluña (622), Canarias (400), Comunidad Valenciana (397), País Vasco (387), Andalucía (327), Asturias (251), Región de Murcia (149), Cantabria (116), Illes Balears (104), Comunidad de Madrid (52), Ceuta (18) y Melilla (1). ■

El número total de afiliados a la Seguridad Social asciende a 1,7 millones

AFILIACION DE EXTRANJEROS DISTRIBUCIÓN POR RÉGIMENES

Media Febrero 2012

	TOTAL GENERAL	General (1)	S.E. Agrario	S.E. Hogar	AUTÓNOMOS	MAR	CARBÓN	HOGAR	TOTAL
DE LA UNIÓN EUROPEA	503.277	394.271	104.520	4.486	103.451	946	583	20.489	628.746
DE PAÍSES NO UNIÓN EUROPEA	816.476	649.200	140.441	26.834	103.906	3.467	26	128.927	1.052.802
TOTAL EXTRANJEROS	1.319.753	1.043.472	244.961	31.320	207.358	4.413	609	149.416	1.681.548

(1) No se incluyen los afiliados de los Sistemas Especiales Agrario y Hogar

Negociación colectiva

LOS SALARIOS SUBEN el 2,31 por ciento



La negociación colectiva camina con mayor lentitud durante los meses de enero y febrero, respecto al mismo periodo del año anterior.

Hasta ahora los pactos salariales afectan a 1,6 millones de trabajadores cuando en los meses de enero y febrero del año 2011 los convenios en vigor eran de aplicación para 2,2 millones de ocupados.

Los incrementos salariales de los convenios registrados hasta el mes de febrero son muy similares respecto a su ámbito de aplicación.

Los convenios colectivos registrados en enero y febrero afectan a 1,6 millones de trabajadores

Así, el aumento salarial medio es del 2,31 por ciento, los de empresa el 2,08 por ciento y los sectoriales el 2,34 por ciento (los aumentos salariales que figuran en las series anuales tienen incorporadas las revisiones salariales con cláusula de salvaguardia. En los datos mensuales se mantiene el incremento salarial pactado en origen).

En cuanto a la cifra global de convenios afecta a 203.000 empresas frente a las 283.000 registradas en los dos primeros meses del año pasado. La jornada media pactada es muy similar,

1.749 horas anuales y 1.757 respectivamente.

Todas estas cifras son superadas en los convenios sectoriales o autonómicos, respecto a los pactos alcanzados a nivel de empresa. El número de convenios asciende a 170 para 1,4 millones de trabajadores y el incremento salarial es el más alto, concretamente el 2,34 por ciento.

REFORMA LABORAL

La modernización de la negociación colectiva, contemplada en la reforma laboral, aún no incide en los datos obtenidos durante los dos primeros meses de este año, ya que fue aprobada por el Gobierno el pasado 10 de febrero. Uno de sus principales objetivos es que ante situaciones económicas adversas, el empresario y los trabajadores puedan modular las condiciones de su relación laboral, para ajustarse mejor a las necesidades del momento y evitar en última instancia el despido.

De esta manera las medidas contempladas en la propia reforma de la negociación colectiva pretenden reforzar los acuerdos entre trabajadores y empresarios.

CONVENIOS DE EMPRESA

También concede prioridad a los convenios de empresa, de forma que los representantes de los trabajadores y el empresario puedan consensuar un pacto de empresa que se

El mayor aumento salarial proviene de los convenios de aplicación sectorial o autonómico

adapte a sus necesidades y particularidades. Este acuerdo tendría prioridad sobre cualquier otro.

Por otra parte se facilita que las empresas en dificultades puedan optar por no aplicar determinadas condiciones del convenio para evitar despidos, a través del acuerdo en la propia empresa o bien en la Comisión Consultiva de Convenios Colectivos, a nivel nacional o sus equivalentes autonómicos, que nombrará un árbitro que resolverá en un máximo de 25 días.

Para favorecer la negociación y la consecución de los acuerdos, los nuevos convenios colectivos se acordarán en el plazo máximo de dos años. A partir de ese periodo de tiempo el convenio perderá su vigencia, por lo que se pone fin a la ultractividad indefinida.

En el caso de no haber acuerdo las partes irán a la solución extrajudicial de conflictos y, en su caso, al arbitraje si lo han pactado en el propio convenio colectivo.

Una de las medidas contempladas en la reforma se refiere a la regulación del teletrabajo que, por primera vez se lleva a cabo en nuestro país. Esta nueva fórmula contiene varias garantías, entre ellas la de salvaguardar el derecho a la formación de estos trabajadores y aplicar el derecho a una retribución equivalente a los que trabajan de forma presencial en el centro de trabajo y a ser informado de las vacantes en puestos presenciales existentes. ■

AUMENTO SALARIAL PACTADO SEGÚN AÑO DE INICIO DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS

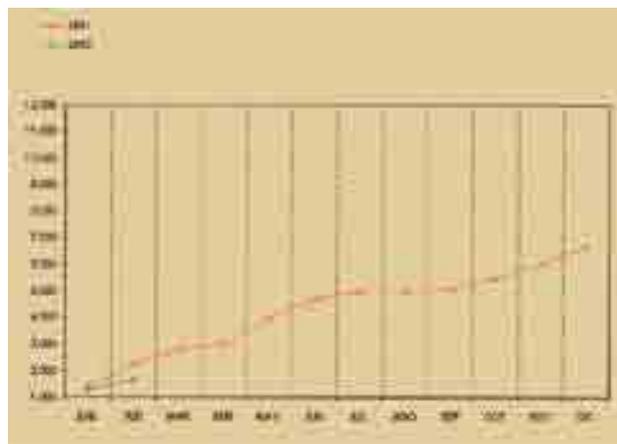
Porcentaje (1)



(1) El dato de diciembre incluye los convenios registrados en diciembre y después de diciembre

TRABAJADORES AFECTADOS SEGÚN AÑO DE INICIO DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS

Miles (1)



(1) El dato de diciembre incluye los convenios registrados en diciembre y después de diciembre

La costera de la anchoa releva a una corta campaña del verdel

El cierre de la costera del verdel, tras alcanzarse la cuota impuesta por Bruselas para las flotas de cerco y artes menores ha dado el relevo a finales de marzo a la de la anchoa. La campaña del verdel, como viene siendo habitual, ha sido una “contra reloj” para la flota de cerco que ha obtenido buen precio en primera venta por sus capturas. Ahora la flota cantábrica tiene ante sí una costera de la anchoa con una cuota de 26,7 millones de kilos. Como en los “buenos tiempos”.



Una campaña más, la costera del verdel, caballa o xarda—de las tres formas es conocida— se ha caracterizado por su brevedad. Ocho días, uno menos que la campaña de 2011, han podido capturar esta especie los 304 barcos que componen la flota de cerco en el Cantábrico Noroeste antes de que Agricultura cerrara la campaña al comprobar que se había alcanzado el 90 por ciento de la cuota asignada a nuestro país por Bruselas. La flota de embarcaciones de artes menores ha podido faenar tres semanas más que las embarcaciones de cerco. Por su parte, la flota de arrastre, al tener la cuota distribuida por barco, podrá capturar verdel dependiendo de cómo se haya organizado cada barco.

El continuo acortamiento de la primera pesquería estacional para las flotas del Cantábrico Noroeste se debe a dos factores: la reducción del cupo impuesta a nuestra flota por Bruselas y el aumento de barcos que capturan este

pescado migratorio. En los puertos, los pescadores se lamentan pues hay mucho pescado y el precio medio no ha bajado de un euro por kilo y sus representantes piden al ministro que negocie la retirada de las sanciones, que para esta campaña han supuesto una reducción de 5.000 toneladas por la sobrepesca en 2010 de esta especie, quedando en un total de 19,7 millones de kilos. Así, se han pasado de los 24,3 millones de la campaña pasada a los 19,7 actuales. Las sanciones irán en aumento progresivo hasta 2015, año en que en teoría se completarán las 40.000 toneladas con las que fue sancionada España.

Al recorte de cuota se añade el aumento de barcos que cada campaña capturan el verdel. Por ello, a pesar de los acuerdos alcanzados por los representantes de las organizaciones para autorregularse: 500 kilos por tripulante y día hasta un límite máximo de 2.300 kilos por embarcación de artes menores y otras artes distintas de arrastre y

cerco, no se logra el objetivo de estirar las 8.000 toneladas asignadas (5.500 para el primer semestre más las 2.000 o 3.000 que se esperan recuperar en julio de la reservadas para negociar el acuerdo con Noruega, Islandia e Islas Feroes) lo máximo posible en el tiempo.

CUOTAS

Los armadores culpan de la situación actual al reparto de las capturas que realiza Bruselas. Según su opinión, la cuota española es escasa forzando a la sobrepesca. Y ésta hace que se penalice a la flota a pesar de que los recursos se encuentran en buen estado. Así, poca cuota lleva a la sobrepesca; la sobrepesca lleva a la sanción que se traduce en recortes de cuota para la campaña siguiente, cerrando el círculo.

La solución, para los pescadores, pasa por reclamar en Bruselas más cuota. Esta reclamación debe estar apoyada en informes científicos del Instituto Español de Oceanografía y tiene que argumentar la separación de

la población de los dos stock, norte y sur, fijando las posibilidades de pesca de forma independiente. El sector quiere cuota de acuerdo a la capacidad de la flota si el stock se encuentra en buen estado.

Para evitar la sobrepesca, las inspecciones tanto de la Guardia Civil como de los Servicios de Inspección pesquera de los distintos gobiernos autónomos han realizado controles rutinarios en los que han decomisado pescado capturado antes de la apertura de la campaña—como ocurrió en el puerto de Ondarroa— o fuera de cupo como la incautación de 60 toneladas de xarda en el puerto de Gijón cuando se alijaban desde dos pesqueros a camiones frigoríficos.

La cotización media del pescado en lonja ha sido buena, alcanzando precios parecidos a los de la pasada campaña. El precio medio ha sido superior al euro cuando en la campaña 2009 el precio medio fue de poco más de treinta céntimos el kilo.

ESPERANZAS EN LA ANCHOA

La flota del Cantábrico ha puesto buena parte de sus esperanzas

para el presente año en la costera de la anchoa que cuenta para esta campaña con una cuota—TAC en sus siglas en inglés— de 29,7 millones de kilos para España y Francia frente a los 15,5 millones de 2011. Los pescadores tienen ahora un doble objetivo. Por un lado administrar las capturas durante los meses de abril y mayo para que los precios se mantengan entorno a los dos o tres euros el kilo de media y, por otro, intentar recuperar el mercado conservero que perdió durante los años de veda al ser sustituida la anchoa del Cantábrico por la argentina o la croata. Para evitar la caída del precio por descargas masivas, las federaciones del Cantábrico han reglado la actividad de las casi 170 embarcaciones en cuanto a su horario y los topes de capturas.

La costera de la anchoa, una vez recuperada esta pesquería, cobra protagonismo, tras agotarse el cupo del verdel en menos de dos semanas de pesca. Un protagonismo que representa para muchas pequeñas empresas pesqueras entorno al 40 por ciento de sus ingresos anuales. ■

Firmas para la mejora de la PCP

Cien mil firmas de ciudadanos de la UE fueron presentadas a los eurodiputados apoyando la solicitud de mejoras en la Política Pesquera Común. Esta actuación corresponde a la campaña “Más peces, más Vida” de WWF para “salvar los mares de Europa del problema de la sobreexplotación”. El objetivo de la organización es llegar a las 500.000 firmas a través de su campaña online conjunta en sus oficinas europeas. Entre las peticiones para mejorar la PPC figuran: mejorar los planes de gestión; que los sectores implicados participen en la toma de decisiones; que exista coherencia entre las políticas de pesca en aguas europeas y las no comunitarias.

Saqueo de los caladeros africanos

Greenpeace también demanda mejoras en la reforma de la PPC. Pone el acento en unos cambios que acaben con el saqueo de los caladeros africanos, que reduzcan la sobrecapacidad pesquera y que, entre otras medidas, reconozca los derechos de los pescadores artesanales de los países no europeos. Para apoyar sus demandas, la organización ecologista ha desplazado su barco Artic Sunrise a aguas de África occidental (cerca de Senegal y Mauritania), para documentar y denunciar el impacto de la sobrepesca practicada por la flota europea.

Simulador gratuito

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) ha puesto a disposición de las empresas de transporte por carretera y operadores logísticos un simulador de cadenas de transporte gratuito, que permitirá comparar los costes y plazos de transporte de una ruta internacional realizada solo por carretera con ese mismo trayecto incluyendo el tramo marítimo. El simulador, accesible a través de la web de la Asociación, proporciona de forma inmediata datos de distancia, plazos, costes, emisiones de CO2 y un mapa en el que se muestran ambas rutas, además de otra información, con el objetivo de demostrar los atractivos que ofrece, desde el punto



BREVES

de vista económico y de sostenibilidad, la alternativa intermodal.

Diario de Pesca electrónico

La desaparición del documento en el que los patrones apuntan las capturas realizadas y los lugares de los lances tendrán lugar en pocas semanas para los barcos que faenan en aguas comunitarias. El documento en papel no tendrá validez y deberá ser sustituido por el diario electrónico a bordo (DEA), según han comunicado desde Madrid a los barcos afectados la administración pesquera, que también ha informado que está trabajando en la creación de una aplicación que simplifique el envío de datos que debe hacerse cada 24 horas.

Algunas asociaciones de armadores han señalado su preocupación ante el uso que otros estados puedan hacer de estos datos. Apuntan a Irlanda, en cuyas aguas pesca buena parte de esta flota y que, con el reglamento en la mano, puede pedir los datos a España para comprobar si coincide lo enviado desde el barco con lo guardado en la bodega. Otras asociaciones, por el contrario, entienden que barcos y tripulantes ya se han adaptado a lo que exige el reglamento de control y no habrá problemas.

Espacio portuario en venta

La Autoridad Portuaria de Gijón (APG), que cuenta con una elevada deuda debida al pago de la deuda por la ampliación del puerto que se disparó por encima de los 700 millones de euros, ha decidido poner a la venta parte de su inmovilizado patrimonial para sanear sus cuentas.

Una vez aprobadas por el consejo de administración de la APG, se pondrá el cartel de "en venta" al edificio histórico del muelle, a la Quinta La Vega y a los terrenos de la Naval Gijón. Para ello, desde la Autoridad Portuaria se pretende trasladar las oficinas ubicadas actualmente en el muelle al edificio de servicios múltiples del Musel. Una vez realizado el traslado se llevaría a cabo una subasta.

Pagos pendientes de la Xunta

La agrupación de mariscadores de a pie

Científicos estudian la ecología del reclutamiento de la merluza

GALICIA

Investigadores del IEO, CSIC y AZTI-Tecnalia finalizaron, el pasado 13 de marzo, la primera campaña del proyecto Cramer, a bordo del buque oceanográfico Cornide de Saavedra. El proyecto se centra en el estudio de las larvas de merluza, desde la eclosión de los huevos hasta que se incorporan a la población adulta.



Cornide de Saavedra

Veinte científicos pertenecientes al Instituto Español de Oceanografía (IEO), al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y al Centro Tecnológico del Mar y los Alimentos (AZTI-Tecnalia) acaban de finalizar la primera de las tres campañas en que se divide el proyecto Cramer, en el que se estudiarán los procesos ecológicos que marcan el reclutamiento de la merluza y las implicaciones en la gestión del recurso. En este proyecto, que está financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, actual Ministerio de Economía y Competitividad (dentro del Plan Nacional de I+D+i 2008-2011), colaboran también científicos del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero de Argentina (INIDEP), que cuentan con una amplia experiencia en el uso de técnicas acústicas para la detección de larvas y juveniles de merluza.

El periodo reproductivo de la merluza en la plataforma gallega abarca

prácticamente todo el año, aunque es significativamente más elevada durante el primer semestre. Los científicos pretenden investigar en detalle todo el proceso a lo largo de tres campañas oceanográficas en las que tomarán muestras de huevos, larvas y juveniles (las principales zonas se localizarán por métodos acústicos); estudiarán su abundancia y distribución; y medirán las condiciones físico-químicas y biológicas que determinan las fases de este proceso.

Gracias a estos trabajos se conocerán las fases más desconocidas del ciclo de vida de la merluza europea, al abordarse conjuntamente el estudio de la variabilidad en la capacidad reproductiva y los factores que afectan a la supervivencia de las fases larvarias. Igualmente, con el mayor conocimiento de la ecología de la merluza se podrá implementar un modelo que incorpore la dinámica del reclutamiento y que resulte efectivo para la gestión. ■

La SEO manifiesta su preocupación por un proyecto de energía eólica

La Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), al tiempo que muestra su apoyo al desarrollo de la energía eólica marina, manifiesta su preocupación con un proyecto, impulsado por el Institut de Recerca en Energia de Catalunya (IREC), que pretende la instalación de aerogeneradores en aguas del Delta del Ebro, de gran importancia para las aves marinas.

El Proyecto Zefir prevé la instalación, a unos 3,5 kilómetros y cuarenta metros de profundidad frente a la localidad tarraconense de Ametlla de Mar, de cuatro aerogeneradores anclados al fondo marino. En una segunda fase, se instalarán ocho aerogeneradores flotantes, a unos 3 kilómetros de la costa y sobre un fondo de cien metros. El problema surge porque se trata de una zona de gran importancia para las aves marinas, como lo atestigua la tramitación para ser distinguida como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, lo que la incluiría en la Red natura 2000.

Según señala SEO/BirdLife, que apoya en esencia la iniciativa, que representa un paso importante en el desarrollo de energías renovables en el medio

marino, el lugar elegido no es el idóneo, “puesto que se trata de una zona de excepcional valor para numerosas especies amenazadas, como la pardela balear, declarada en Peligro Crítico de Extinción por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN)”. En esta zona llega a congregarse hasta la mitad de la población mundial de dicha especie, tanto en invierno como en la época de reproducción. Esta organización asegura que, ante la falta de experiencias similares en el mar, no cabe predecir con el rigor el impacto que tendrían estos aerogeneradores sobre las aves, “pero es previsible que muchas mueran por colisión, además de fragmentar su hábitat”. Por todo ello, solicitan que se busque un emplazamiento más adecuado para este proyecto, máxime tratándose de una iniciativa experimental. ■

BREVES

de la Cofradía de A Coruña se ha manifestado frente a la Casa del Mar de la capital de provincia para exigir a la Xunta el pago de los trabajos de regeneración de la ría de O Burgo. Los mariscadores, además de pedir el pago de un trabajo realizado en los meses de noviembre y diciembre del año pasado, han reclamado la erradicación del poblado chabolista ubicado en las inmediaciones de la conservera Celta, en la ría, pues el 90 por ciento de los furtivos que esquilaman los bancos de O Burgo residen en el poblado y las continuas redadas de los agentes del orden público no logran solucionar el problema. También reclaman el dragado de la ría. Una propuesta realizada por dirigentes del PP cuando estaba en la oposición que al llegar al gobierno han olvidado como recordó el presidente de la agrupación.

IEO estudia las corrientes marinas

Investigadores del Instituto Español de Oceanografía han publicado un trabajo en el que se trata de determinar cómo se relacionan las corrientes marinas entre sí, las comunidades del bentos y las especies de peces acompañantes. Conociendo esta relación se podría predecir el tipo de hábitat que se puede encontrar bajo unas determinadas condiciones hidrodinámicas. Este estudio se realizó sobre lechos marinos entre 50 y 100 metros de profundidad al este y sur de la isla de Mallorca.

Vertido en el puerto de Tarragona

La Fiscalía de Medio Ambiente investiga el vertido de unas 80 toneladas de un producto tóxico en el Moll de la Química del puerto de Tarragona, por si dicho vertido pudiera ser constitutivo de delito. Aunque la Autoridad Portuaria señalara que el derrame tóxico producido durante la operación de cargo del buque Haldoz “no había supuesto un peligro para la población”, resultaron muertos miles de peces. Incluso cabe la posibilidad de que la fiscal que lleva el caso ordene la investigación de las muertes de dos delfines cuyos cadáveres aparecieron en la playa de la Pineda y en la bocana del puerto a los pocos días del vertido.



Pardela balear. SEO/BirdLife. Beneharo Rodríguez.

EL “ABC” DE LA ALIMENTACIÓN: GRUPOS DE ALIMENTOS (I)



Los grupos de alimentos fueron creados por el programa de Educación en la Alimentación y Nutrición (EDALNU) en los años 60. Esta clasificación era necesaria para disponer de una guía que ayudara a conocer cómo realizar una dieta equilibrada a toda la población. Los grupos de alimentos se clasifican según las funciones que cumplen y los nutrientes que proporcionan; es decir, están agrupados por su similitud en el aspecto nutricional y composición.

CEREALES Y TUBÉRCULOS

Los cereales y los tubérculos son alimentos imprescindibles en nuestra alimentación siendo su mejor virtud nutritiva la energética. Son la principal fuente de azúcares complejos y, por lo tanto, de absorción lenta. Por ello, son muy convenientes en nuestra alimentación diaria.

Entre los diferentes conceptos erróneos que tenemos sobre éstos destacan las siguientes cuestiones:

- *“La miga engorda más que la corteza”*. Esto no es cierto. La misma cantidad de corteza engorda más que la miga, ya que ésta tiene mayor contenido de agua y, por tanto, menor densidad calórica.
- *“Los biscotes adelgazan”*. Los biscotes sólo son pan seco, por lo que como sucede con todo, dependerá de la cantidad que se coma.
- *“El pan integral no engorda”*. El pan integral tiene la misma riqueza energética que el pan blanco, pero posee mayor poder saciante, con lo que se come menos cantidad y, al ser rico en fibra, favorece el tránsito intestinal.
- *“El pan engorda”*. El pan es un alimento moderadamente calórico, pues contiene un 33% de agua aproximadamente. El aporte calórico extra vendrá por los alimentos con los que solemos acompañar al pan (salsas, embutidos, patés, quesos...).
- *“La pasta engorda”*. Los alimentos ricos en hidratos de carbono, de absorción lenta, deben aportar más de la mitad de la energía que necesitamos cada día. Como en el caso del pan, lo que engorda es la salsa que la acompaña y su frecuencia excesiva de consumo.
- *“Las patatas engordan”*. Como en todos los casos dependerá de la cantidad y de la frecuencia de su consumo pero, sobre todo, de la forma de cocinarlas y del acompañamiento que hagamos a la patata. La patata bien lavada, sin pelar, hervida, al horno, al vapor o al microondas, unen digestibilidad, alto contenido vitamínico, bajo aporte calórico y bajo coste.

VERDURAS, FRUTAS Y HORTALIZAS

Las verduras y hortalizas tienen bajo contenido calórico (entre 10-15 cal./100 grs.). Son ricas en agua (70-90%) y fuente natural de fibra, vitaminas y minerales. Además, poseen antioxidantes: sustancias que neutralizan a los temidos radicales libres, que favorecen el envejecimiento celular.

Es importante incluir en nuestra dieta de 3 a 5 raciones de verduras, frutas y hortalizas al día.

En relación a las ideas erróneas con respecto a las verduras y hortalizas hay que tener en cuenta que:

- No se debe buscar en alimentos funcionales preparados aquello que la naturaleza nos da de forma generosa y, casi siempre, en sus justas proporciones como vitamina A, B1 y B12, ácido fólico, betacarotenos, potasio, hierro, antioxidantes como los polifenoles y carotenoides, que tienen propiedades beneficiosas en la prevención de enfermedades cardiovasculares y en algunos tipos de cáncer.
- No conviene desechar la parte más verde, pues es donde se encuentra el hierro y el ácido fólico (lechugas, guisantes, acelgas, espinacas).
- Tampoco se debe desechar el caldo de cocción de las verduras y hortalizas, ya que es rico en ácido fólico, antioxidantes y minerales.

Respecto a las frutas, podemos decir que su valor calórico oscila entre las 35-50 cal/100 grs., son ricas en azúcares y un 75-90% de su peso es agua. Son fuente de vitamina C, provitamina A y algo del grupo B, potasio, calcio, hierro, magnesio y cobre. Son pobres en sodio y fuente natural de antioxidantes (flavonoides y antocianos). La presencia de grasa es prácticamente nula, excepto en el aguacate, el coco y la aceituna, y son ricas en fibras, especialmente pectina.

La fruta como postre es un magnífico final para una comida equilibrada.



Su contenido calórico no varía porque se coma antes, durante o después de la comida. Aunque probablemente, en medio o tras la comida, se metabolizará más lentamente y por tanto sus azúcares se convertirán en grasa en menor proporción.

Son falsas las propiedades antigrasa que se le atribuye a ciertas frutas, como el pomelo, la piña o el limón. ■

AUTORES:

HELENA ESTOPÁ PUJOL-SANIDAD MARÍTIMA BARCELONA
JORGE ORDUÑA CASADO- SEM CATALUÑA



“Españoles en la mar” celebra los 70 años de Radio Exterior



Los presentadores *Paco Arjona* y *Antonio Fernández* con el director general de la Marina Mercante, a la derecha de la imagen

Radio Exterior de España acaba de cumplir 70 años. Para celebrar este aniversario, los responsables de la emisora realizaron una emisión especial de varios programas en la sede del Instituto Cervantes de Madrid; entre ellos, “Españoles en la mar”, el espacio de mayor solera de la cadena internacional de España y uno de los veteranos en las ondas en nuestro país, con más de 40 años en antena. Los conductores del programa rindieron homenaje a las cuatro marinas: la pesquera, la mercante, la náutica y la de guerra, entrevistando al ministro de Defensa, Pedro Morenés, contactando con el Buque de Aprovisionamiento en Combate “Patiño”. También charlaron con el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero; con la tripulación del palangrero “Balueiro”, situado en aguas de Namibia, y con el presidente de la Real Federación Española de Vela con quien hablaron de la participación en los Juegos Olímpicos de Londres de este verano.

“Españoles en la mar” sigue siendo, tras cuatro décadas en el aire, el programa de referencia para muchos pescadores, marinos y navegantes.

Jornadas de acuicultura del litoral sur atlántico

El Centro Cultural de la villa de Cartaya, en Huelva, alojará los días 9 y 10 de mayo la VI edición de las Jornadas de Acuicultura en el Litoral Sur Atlántico, que se celebran cada dos años.

En el encuentro se repasa la actualidad más relevante del sector acuícola andaluz. Los organizadores mantendrán el formato de ediciones anteriores, día y medio de celebración y concurso de pósters. El lema de esta edición será “Situación y perspectivas del sector acuícola en la región Sur Atlántica”,

Aunque aún no está finalizado el programa definitivo, la organización del evento ha adelantado que los temas tratarán sobre la actual situación del sector, las perspectivas empresariales, I+D+i y la comercialización.

Ayudas para el sector pesquero de El Hierro

El consejero de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias, Juan Ramón Hernández, ha firmado una Orden por la que se conceden, de forma directa, ayudas al sector pesquero de El Hierro para mitigar los daños ocasionados por los movimientos sísmicos y erupciones que la isla y, en especial la localidad de la Restringa, han venido sufriendo desde el pasado verano.

Las subvenciones han sido dotadas con 159.500 euros e irán destinadas a tripulantes, armadores y personal de las cofradías de pescadores y de los puntos de primera venta, los cuales atraviesan una situación de precariedad económica desde el 11 de octubre de 2011, como consecuencia de la paralización de su actividad, impuesta por el Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por Riesgo Volcánico (PEVOLCA).

Los fondos complementan las ayudas concedidas por Orden del Departamento regional de 25 de noviembre que supusieron una retribución media de 3.600 euros por solicitante, y buscan paliar la situación de estos trabajadores, dedicados exclusivamente a la pesca, actividad que es su único sustento y medio de vida que al paralizarse les impide cubrir necesidades básicas.

Estas ayudas son compatibles con las que puedan conceder otros entes públicos y privados, nacionales o internacionales hasta el límite del valor del daño producido, siempre que no superen los 30.000 euros brutos durante cualquier período de tres ejercicios fiscales.

Las subvenciones son incompatibles con el reconocimiento del derecho a la prestación por desempleo.

Simplificación en el Ministerio de Empleo y Seguridad Social

El Consejo de Ministros del pasado 2 de marzo acordó simplificar la estructura del Ministerio de Empleo y Seguridad Social por criterios de austeridad y eficiencia de los recursos públicos. De este modo, a propuesta de la ministra Fátima Báñez, se han aprobado tres Reales Decretos que modifican y regulan las competencias y estructuras de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS), el Instituto Nacional de Seguridad Social (INSS) y el Instituto Social de la Marina (ISM), modernizándolas y adaptándolas al momento actual. También se han suprimido dos Subdirecciones Generales (una en el INSS y otra en el ISM) que tenían un coste conjunto superior a los 26.000 euros. En el caso del ISM la Subdirección General suprimida se ha sustituido por una División que ha asumido todas sus competencias, por lo que la modificación no afecta a las funciones del organismo. El esfuerzo realizado para ajustar la estructura del Departamento a los tiempos de crisis supone un ahorro de costes superior al 18%, estimado en 731.273,89 euros.

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

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

Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

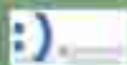
Aquí

siempre es
tu turno

www.sepe.es



Las prestaciones por desempleo en internet



Servicio Público de Empleo Estatal
Trabaja mejor. Juntos sí.