

Mar



Nº 509

Noviembre 2011

NIPO: 793-11-004-2

Debate sobre la reforma de la PPC

La burbuja portuaria

Elecciones generales 20N
Ganó el PP con mayoría

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral nº 43, Bamio

36618 Vilagarcía de Arousa

(Pontevedra)

Tel: 986 58 66 41 • Fax: 986 50 61 11

BAMIO

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
E INNOVACIÓN

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

2007-2013-2014
M.A.R.M.A.M.

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

PPC, negociación abierta

Los ministros comunitarios de pesca han iniciado los debates sobre la propuesta comunitaria para la reforma de la Política Pesquera Común que debería entrar en vigor antes del uno de enero de 2013. Se trata de un proceso lento, más de un año de discusiones, y que probablemente se paralice hasta los primeros meses de 2012 tras el cambio en la presidencia comunitaria.

Sobre el papel, se trata de una propuesta con muchas luces y sombras. Desde la perspectiva de la actividad de la pesca, es una propuesta donde se refleja la preocupación de las autoridades comunitarias sobre la necesidad de mejorar la sostenibilidad de unos caladeros que en los últimos años han sufrido un permanente proceso de deterioro. De acuerdo con ese diagnóstico, Bruselas propone medidas duras para lograr un mayor control sobre la actividad del sector, probablemente, en muchos casos necesarias o indispensables, como el objetivo de lograr el Rendimiento Máximo Sostenible en 2015 o la eliminación de los descartes como medida económica y, sobre todo, de pura imagen ante el resto de la sociedad. No se puede justificar tirar al mar miles y miles de toneladas de pescado y por otra parte lamentarse de la escasez de recursos.

Pero, junto a esas medidas donde las posiciones de la Comisión aparecen totalmente necesarias, aunque se puedan discutir los tiempos, la propuesta aborda otras cuestiones como el desarrollo de las políticas de ajuste para la flota, desguaces, sistemas de gestión o Concesiones Transferibles de derechos o definición y tratamiento de la flota artesanal donde los planteamientos de la Comisión dejan sobre la mesa muchas lagunas.

De la propuesta comunitaria se puede deducir que hay ganas de modificar la actual Política Pesquera Común y de cambiar algunos de los mecanismos cuya aplicación ha desembocado en unos caladeros con problemas de sostenibilidad. Pero, todo parece indicar que nos hallamos ante un proceso de cambio totalmente abierto donde hay mucho camino por recorrer y, sobre todo por clarificar

Con motivo de la propuesta de reforma, se celebró recientemente en Madrid, organizado por la propia Comisión y la Administración pesquera española, un debate



sobre el futuro de la PPC donde el sector pudo plantear a la Comisión sus dudas e inquietudes sobre la misma y los responsables comunitarios ofrecer sus respuestas. La primera conclusión de ese debate es que Bruselas tiene claro dónde quiere llegar, que es a una política de sostenibilidad de los caladeros y ajuste en los gastos, pero sin tener las ideas claras sobre los mecanismos más adecuados para ello. En consecuencia, nos hallamos ante una reforma dura y necesaria, pero donde son indispensables las negociaciones para mejorar el contenido de la propuesta y adecuar la misma a las posibilidades del sector. ■

“Diagnóstico sobre el trabajo y el empleo en Ecuador, Perú, Guinea-Bissau, Marruecos, Mauritania y Senegal”



Autores: Fernando Alvarado y Perrine Andersen

Edita: Organización Internacional del Trabajo

Se trata de dos publicaciones editadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), elaboradas por expertos de esta institución donde se lleva a cabo un profundo análisis sobre las circunstancias en que se desarrolla en la actualidad la actividad de la pesca, desde la captura hasta los procesos de transformación y comercialización en algunos de los países con mayor importancia pesquera en América del Sur y en África. Los estudios se enmarcan en el trabajo de esta organización para conocer sobre el terreno las condiciones del sector de la pesca en cada uno de esos países, sobre todo desde la perspectiva de las condiciones laborales y el empleo para elevar a las autoridades correspondientes información sobre las necesidades, carencias y las soluciones que se deberían adoptar para mejorar la situación laboral de los trabajadores. Las publicaciones elaboradas por la OIT constituyen, en primer lugar, una buena radiografía sobre la importancia del sector de la pesca en cada uno de esos países cubriendo una importante alguna en este tipo de estudios. Un nexo común entre la pesca en este conjunto de países es que se trata de una actividad importante para las economías de los mismos, sobre todo, por lo que representan las exportaciones y también, por lo que supone para el empleo en las

zonas de la costa. Según los datos manejados por la OIT, el sector de la pesca en Perú es fundamental para la creación de unos 150.000 empleos directos, de otros 100.000 en Ecuador, cerca de 600.000 empleos indirectos en Senegal, 120.000 en Guinea-Bissau, 400.000 en Marruecos o los 40.000 en Mauritania.

Junto a la importancia socioeconómica de la actividad de la pesca, los expertos de la OIT apuntan que en los últimos tiempos se han producido mejoras en materia de contratos y de resto a los derechos de los trabajadores, aunque existe un largo camino por recorrer. Una de las tareas básicas más importantes sería lograr una mayor y mejor organización de los trabajadores para avanzar con programas de formación y superar progresivamente una situación generalizada de paternalismo desde las empresas a las propias instituciones públicas. Se mantiene una elevada tasa de empleo con personas de corta edad y, en conjunto, falta el desarrollo de normativas suficientes desde las cuestiones netamente salariales ante la no existencia en la mayor parte de los casos de convenios, hasta otras relacionadas con la seguridad en el trabajo, los periodos de descanso, la alimentación para las tripulaciones embarcadas o los servicios médicos. ■



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

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 Ortigueira

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 Orillamar, 51. Tel. 986 21 61 00.

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

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

Redacción y Administración:

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

Impime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-11-001-6

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.



6

LA PPC, A DEBATE.

El sector planteó sus dudas y demandas sobre la propuesta de reforma de la PPC a los responsables comunitarios.



16

BURBUJA EN LOS PUERTOS

El sector de los puertos, objetivo de grandes inversiones en infraestructuras en el pasado, de dudosa rentabilidad en el futuro.



66

ELECCIONES GENERALES 20 N

El Partido Popular obtuvo mayoría absoluta.

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓGENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

- 6 Debate sobre la reforma de la PPC
- 14 El sector denuncia una campaña en contra
- 16 La burbuja en el sector de los puertos
- 30 Indicadores de la acuicultura
- 32 La cría del sanmartiño
- 36 Consumo de merluza y salud
- 42 Riesgos para la salud por amianto
- 48 Coordinación centros de salvamento
- 50 Normativa sobre botiquines
- 52 Programa Alfa Mar
- 54 Políticas para autónomos
- 56 Planes para el empeño
- 58 Integración ciudadana
- 60 El empleo sumergido
- 61 Calendario laboral
- 62 Salón Náutico
- 66 Elecciones generales 20N
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves



Organizado por la Secretaría General del Mar y la Comisión

La reforma de la Política Pesquera Común, **A DEBATE**



La reforma de la Política Pesquera Común ha entrado de lleno en la fase de los debates y negociaciones entre la Comisión de la Unión Europea y los países miembros para avanzar en la elaboración de los futuros reglamentos. Ese proceso también se ha iniciado con el conjunto del sector afectado. Bruselas ha puesto sobre la mesa su propuesta con el objetivo de que la misma esté lista para entrar en vigor antes de enero de 2013. Sin embargo, queda mucho camino por recorrer, muchos aspectos a clarificar y, en definitiva, muchos puntos que el sector rechaza por estar totalmente en contra. En unos casos, con las posiciones claramente en contra de las pretensiones comunitarias en la reforma, por lo que probablemente no sea fácil un cambio como el que se reclama. Pero en otros, con demandas que plantean dudas entre los propios responsables de la Comisión en materia de pesca donde tampoco

están las cosas claras y que dejarían la puerta abierta a las negociaciones.

Esta sería la impresión general y el clima existente en el seno de la jornada que se celebró recientemente en Madrid para hablar sobre el futuro del sector en el seno de la futura Política Pesquera Común (PPC), organizado por la Secretaría General del Mar y por la Dirección General Mare de la Comisión Europea. El objetivo de la misma era que los representantes del sector plantearan sus dudas y peticiones y que los responsables comunitarios respondieran a las mismas. Desde la Administración existía un gran interés para que en medios comunitarios se constatará sobre el terreno cuáles son las inquietudes y las demandas de los afectados por la reforma. No hubo conclusiones ni compromisos concretos, pero, probablemente, la Comisión se llevó las maletas cargadas de dudas.

La jornada contó con la presencia de la secretaria general del Mar, Alicia Villauriz, quien justificó la misma como un encuentro para dar la posibilidad a todo el sector de la pesca de plantear sus demandas sobre la propuesta de reforma ante los responsables comunitarios. Por parte de la Comisión estuvieron presentes Ernesto Penas, Christian Rambeaud, Antonio Cervantes y Fernando Nieto, todos ellos de la Dirección General Mare.

Pescadores, industria conservera, acuicultores, mayoristas y ecologistas plantearon sus dudas y demandas a los responsables comunitarios

En lo que se refiere al sector pesquero, se puede decir que estuvieron todos cuantos tienen una relación con el mismo, desde las organizaciones más ligadas a la actividad extractiva como Cepesca, Fedepesca y la Federación Nacional de Cofradías, a las organizaciones de la industria transformadora, Anfaco y Conxenar, los mayoristas de la distribución de Anmape, organizaciones de productores, la acuicultura, desde Apromar y organizaciones ecologistas.

CUESTIONES DE FILOSOFIA

Una primera cuestión en los debates de la jornada fue la posición generalizada del sector sobre la propuesta de reforma donde se considera que hay un claro predominio de los aspectos medioambientales en detrimento de otros aspectos sociales y económicos que giran en el entorno de la actividad de la pesca. Las críticas más generalizadas del sector incidieron en calificar la propuesta de reforma como cobarde en cuanto,

por un lado quiere introducir cambios muy importantes en la formulación de la misma, pero a la vez es incapaz de dar una respuesta al viejo problema que sufre la flota española de la estabilidad relativa. España lleva décadas luchando para cambiar un sistema que deja en clara inferioridad a las flotas españolas frente a los países del norte y que ha obligado, en muchos casos, a que armadores españoles compren barcos y derechos en otros Estados miembros. El sector español expuso a los representantes de la Comisión su impresión de que Bruselas está utilizando datos sesgados para justificar los cambios que plantea en la propuesta de reforma, así como la posibilidad de utilizar sistemas alternativos a los actuales TACs y cuotas para una mejor gestión de las pesquerías como podría ser el esfuerzo pesquero.

En el turno de críticas a cuestiones generales de la reforma, tampoco estuvieron ajenos los representantes

de grupos parlamentarios que expresaron su malestar porque en la propuesta de reforma no se contemplaba ninguna de las observaciones aprobadas en su día por el Parlamento español.

Frente a las críticas generalizadas del sector, los representantes de la Comisión insisten que, un paso pre-

El sector considera que se han tenido más en cuenta los intereses ambientalistas que los socioeconómicos

vio a la propuesta de reforma ha sido el estudio de los informes de evaluación de impacto, por los que se ha llegado a la conclusión de que no es posible mantener la actual situación. Bruselas entiende que es necesaria una reforma a través de la cual sea





posible lograr una recuperación de las poblaciones hasta unos niveles de sostenibilidad. Desde la Comisión se entiende que esa recuperación de las posibilidades de pesca es el paso previo indispensable para lograr unos mejores resultados económicos. A partir de ese posicionamiento se justifica el objetivo de sostenibilidad ambiental como el pilar más importante de la reforma.

Bruselas no oculta críticas al desarrollo del actual modelo de política de pesca. Señala la existencia de aspectos positivos en la Política Pesquera Común, pero admite que en la última década han disminuido las capturas, que ha bajado la tasa de autoabastecimiento, que cada día son más necesarias las importaciones y que ha caído, a la postre, la eficacia y eficiencia de las flotas comunitarias. Todos estos elementos conforman hoy un

Críticas generalizadas por la no modificación de la estabilidad relativa

panorama no precisamente positivo para la Comisión y, sobre todo, la necesidad de dar un giro en esa política, si se pretende garantizar el futuro del sector.

RECURSOS Y FLOTA

En política de conservación y recursos son muchas las cuestiones sobre las que el sector reclama más clarificación y respuestas.

Al sector de la pesca español le preocupa la propuesta comunitaria para poner en marcha en 2015 el Rendimiento Máximo Sostenible por considerar que los planteamientos de la Comisión son poco realistas. Se dejó

claro a los responsables comunitarios que con esa medida posiblemente habrán logrado una mejora más rápida de las poblaciones pesqueras, pero a lo mejor, se habían acabado los pescadores con todo lo que ello implica en las zonas de la costa de problemas sociales y económicos. La preocupación por la aplicación de esa medida de los representantes del sector es más grave, si en el caso de una pesquería mixta se aplicara ese principio a la población que se hallara en ese momento en la peor situación biológica.

A los pescadores les preocupa igualmente la propuesta de llegar a un descarte cero, sobre todo en las pesquerías mixtas. Se considera que la Comisión no puede poner como ejemplo de descartes la pesquería del bacalao en cuanto en la misma intervienen un número reducido de especies, cosa que no sucede en la mayor parte de las

Bruselas no cree necesario modificar el actual sistema de TACs y cuotas por el de esfuerzo pesquero porque considera que ninguno es perfecto

pesquerías mixtas. El sector pregunta qué va a pasar y cuál va a ser el trato para otros países no comunitarios que operan en las mismas pesquerías, como es el caso del Mediterráneo. En relación con los descartes, los pescadores preguntan a la Comisión, si se han analizado los efectos que pueden tener sobre los mercados el hecho de que se realicen todas las descargas capturadas y el destino de todo ese pescado, si para el mismo no hay compradores.

Coincidiendo en este punto con la postura de la Administración española, el sector duda sobre la poca funcionalidad del actual sistema de TACs y cuotas





para aplicar la propuesta sobre descartes y se planteó un órdago a Bruselas para eliminar el sistema. En relación con este mismo tema, se planteó a los responsables comunitarios la posibilidad de aumentar las cuotas de capturas, teniendo en cuenta las cantidades de pescado que ahora se descartan y que mañana deberán descargarse en tierra.

Desde los grupos ecologistas se entiende, por el contrario, que se deben seguir considerando los techos de esfuerzo pesquero, así como el conjunto de los enfoques sobre condicionalidad ambiental a la hora de definir las posibilidades de pesca.

Un punto clave en la propuesta de reforma son las Concesiones Transferibles donde la críticas son generalizadas ante la posibilidad de que se puedan hacer sólo en un mismo país y no entre todos los Estados miembros, con lo que ello supone de romper las reglas

Para la Comisión, diferenciar la flota artesanal por los 12 metros de eslora es la salida más fácil y clara y no piensa modificar su posición

así como que la misma tuviera acceso a las ayudas por paradas temporales.

Las respuestas de Bruselas a las demandas del sector en relación con el Rendimiento Máximo Sostenible se hallan en el marco de lo que ya viene defendiendo la Comisión. Se alega que alcanzar ese techo para 2015 no es un capricho de Bruselas, sino una obligación contraída. Es más, en esa misma línea de mayor dureza para lograr esos objetivos de sostenibilidad, los responsables comunitarios reiteraron la política que se pretende aplicar en los TACs

y cuotas para el próximo año, donde se contempla que cuando haya escasez de datos sobre una determinada pesquería, el ajuste será del 25%. Bruselas reitera al sector que no se trata además de un objetivo nuevo, sino algo que ya se debía haber alcanzado en 2002.

Frente a la corrientes que abogan por una eliminación del sistema de TACs y cuotas por otros basados en el esfuerzo pesquero, Bruselas entiende que hay una corriente general en los países miembros a favor de mantener el actual sistema, señalando además que, mecanismos alternativos de gestión como el esfuerzo, tampoco son perfectos.

La Comisión defiende su propuesta de eliminar descartes no sólo como un objetivo ambiental, sino también como una medida inaplazable para erradicar lo que supone de mala imagen para el sector de la pesca, lamentarse de falta de recursos y tirar al mar en muchos



casos porcentajes escandalosos de pescado, con una media superior al 20%. No obstante ese planteamiento, Bruselas entiende que, con las actuales normas de la PPC, el descarte es algo forzado y aboga por la búsqueda de los mecanismos necesarios para que, una vez se haya prohibido el descarte, sea posible su aplicación en un nuevo marco jurídico obligatorio.

En relación con las Concesiones Transferibles de pesca, Bruselas insiste en que, dada la actual situación de sobrecapacidad de las flotas en relación con las posibilidades de pesca, este problema podría resolverse con este mecanismo y lograr así la autorregulación del mismo. La Comisión entiende que es complejo diferenciar qué es una flota artesanal y la que debe quedar fuera de ese segmento. Reconoce esa dificultad

y alega que el criterio de los doce metros de eslora ha sido el elemento más sencillo y fácil de comprobar.

POLÍTICA EXTERIOR DE LA PPC

El sector de la pesca coincide con la Comisión Europea en la necesidad de que en el conjunto de los caladeros exteriores, tanto vía los acuerdos con terceros países, como en aguas de Organizaciones Regionales de Pesca, se trate de cumplir la misma filosofía que la aplicada en las aguas comunitarias. Se estima, sin embargo que, para la flota que opera en esos caladeros, es imposible instaurar la política de Concesiones Transferibles, así como la política de descartes en cuanto sería una medida que no iban a aplicar las flotas de otros países. Los armadores españoles no rechazan pagar una parte del coste que supongan los acuerdos

de pesca con terceros países, pero el sector reclama que se tengan más en cuenta las posiciones de las flotas a la hora de negociar un acuerdo y que los armadores tenga una mayor participación en las mismas.

Bruselas considera importante mantener la actual estrategia en materia de pesca en el exterior y seguir con la lucha contra las pesquerías

La Comisión entiende que es inaplazable una reforma dura para mejorar la sostenibilidad de los caladeros

ilegales, no reguladas no reglamentadas. La Comisión aspira a liderar igualmente una gobernanza en materia de pesca en aguas de organis-



Las Concesiones Transferibles serán el sistema decidido por Bruselas para el ajuste de flotas sin coste para las arcas comunitarias

mos regionales y en terceros países y lamenta que, en el caso de algunos acuerdos, haya un cierto desaprovechamiento de los recursos. Bruselas mantiene su posición proclive a que los armadores asuman una mayor parte en los costes de un acuerdo de



pesca para reducir unas subvenciones que Bruselas ve excesivas.

POLÍTICA FINANCIERA

La política financiera en su conjunto y, muy especialmente las medidas de ayuda, constituyen una de las preocupaciones más importantes en el sector de la pesca, sobre todo en el actual momento de dificultades en los recursos comunitarios. Frente a la política anterior de importantes ayudas, se ve como un riesgo el hecho de que Bruselas trate de impulsar otros mecanismos para ajustar el sector sin poner un euro. En esta situación se halla la propuesta sobre Concesiones Transferibles para reducir el exceso de capacidad sin la intervención de los fondos comunitarios. Esta situación preocupa a los armadores y, sobre todo, cuando los barcos no superan los 12 metros de eslora.

Junto a esta situación, al sector le preocupan igualmente los mecanismos que se puedan aplicar conse-

Aplicar el Rendimiento Máximo Sostenible para 2015 es algo irrenunciable y obligado para la Comisión



No habrá ayudas para desguaces, aunque vía la Dirección General de Empleo se podrían conceder apoyos al sector

cuencia de las paradas biológicas por el desarrollo de los planes de gestión. Al igual que sucede en el sector agrario, desde la pesca se reclama a las autoridades comunitarias la necesidad de poner en marcha mecanismos para una mejor gestión de los mercados frente a la política de eliminar este tipo de estructuras. En el caso de la propuesta de la reforma de la Política Agrícola Común, aunque Bruselas

mantiene la misma filosofía de mercados sin regular, al menos contempla en paralelo, el funcionamiento de varios fondos, uno general para gestión de situaciones de crisis y otro para frenar el impacto negativo que puedan tener acuerdos con terceros países por lo que afecta a la apertura de fronteras con rebajas de aranceles o aumento de cantidades a importar. En el caso de la pesca, la propuesta no contempla, ninguna de estas medidas complementarias a unos mercados sin regular donde el sector obtiene el grueso de sus ingresos.

En el sector de la pesca preocupa la ayuda financiera que se pueda establecer para la pesca artesanal y costera y qué tipo de fondos se va a diseñar en la nueva reforma.

Los responsables comunitarios no disiparon las dudas de los representantes del sector de la pesca español en materia de financiación futura sobre el montante de las disponibilidades presupuestarias. La razón es clara. Bruselas tiene pendientes los debates para fijar el montante de las perspectivas financieras para el periodo de 2014 a 2020 y, por consiguiente, es preciso esperar el volumen de fondos. Pero, la Comisión puso de manifiesto que tenía sin embargo, las cosas más claras en relación con la política global sobre el sector. Bruselas no se muestra partidaria y se opone a que se financien actuaciones como desguaces, pero tampoco las paradas temporales de las flotas, aunque en este último punto existe

una posición más abierta y la misma podría ser objeto de revisión. En el mejor de los casos, y solamente en el marco de la Dirección General de Empleo, no se descarta esa posibilidad, pero sólo ante algunas situaciones de emergencia. Esta vía de apoyo a las paradas temporales, no se descarta, por el contrario, sin embargo, en el caso de la acuicultura ante la posibilidad de cierre de un criadero como ha sucedido en algunas ocasiones por razones sanitarias

En relación con la pesca costera artesanal, la Comisión reconoce que en la actualidad existe un debate interno en el seno de la misma de cara al establecimiento de mecanismos financieros diferenciados de apoyo. Bruselas no aportó datos sobre ese tipo de ayudas especiales, aunque sí se avanzó que, en ese contexto, se iban a incluir tanto el marisqueo como la actividad en las almadrabas, actividades que en la actualidad se hallan excluidas. Para su aplicación, se dispondrán de amplios criterios con el fin de que el sector pueda tener una mayor elegibilidad. La frontera divisoria de los 12 metros para la definición de la flota artesanal constituye un debate inacabado. Sin embargo, desde Bruselas se tiene clara su apuesta por el apoyo a las zonas costeras más dependientes de la pesca, tanto con medidas de apoyo al sector, para el desarrollo de actividades complementarias o con actuaciones alternativas.

Junto al apoyo a la pesca artesanal, Bruselas se está planteando la apertura de una línea de financiación para grandes empresas, aunque con unos niveles de ayuda más reducidos, todo ello pensando en las industrias y en la acuicultura, que constituye una de las apuestas más importantes en el futuro para el aprovisionamiento de pescado.

Ante situaciones de crisis en el sector de la pesca, donde se podrían incluir también las paradas temporales, la postura comunitaria es que esas situaciones de emergencia se cubran,

La actividad del marisqueo y la almadraba también figurarán en las definiciones de la actividad de la pesca

no desde la Dirección General Mare sino desde la de Empleo. Bruselas está dispuesta a abrir la definición de beneficiario de las ayudas en el sector, resaltando la extensión de las mismas especialmente al marisqueo y a la actividad de las almadrabas.

El objetivo de lograr el Rendimiento Máximo Sostenible para 2015 es una de las cuestiones que preocupan a los pescadores por considerar se trata de un periodo muy corto para su cumplimiento estricto pero, desde el mundo de las organizaciones ecologistas se ve como un objetivo irrenunciable inaplazable. ■

VIDAL MATÉ.



El sector pesquero denuncia una campaña DE ACOSO A LA FLOTA



El secretario general de CEPESCA, Javier Garat

Todas las organizaciones más representativas del sector de la pesca, desde la actividad de las capturas hasta su comercialización y las industrias conserveras se unieron para denunciar lo que, en su opinión es una campaña de desprestigio internacional contra la flota española para influir en la reforma de la Política Pesquera Común, actualmente en fase de discusión. A su juicio, las organizaciones ecologistas Geenpeace y Oceana, junto al grupo Consorcio Internacional de Periodistas de Investigación (ICIJ), han publicado diferentes informes malintencionados con información manipulada encaminada a crear una corriente de opinión en contra de la flota española en aguas comunitarias, así como en los foros internacionales.

Según los datos manejados por el sector, estas organizaciones habrían recibido partidas de los 11 millones que las fundaciones Oak Foundation en Suiza, The Waterloo Foundation de Gales y Adesium Foundation en Países Bajos habrían destinado para el desarrollo de este tipo de campañas. En la misma línea, el sector llama

la atención sobre el objetivo de la campaña encargada por Oak Foundation al Center for Public Integrity y al ICIJ con una financiación de 249.000 dólares para "investigar y desenmascarar algunos de los peores excesos de las flotas pesqueras alrededor del mundo. Los objetivos principales son: 1º. Investigar el clima político, regulador y legal en España. 2. Lanzar en noviembre de 2011 una serie de investigaciones importantes sobre el papel de la flota pesquera española con múltiples historias y multimedia; 3. Diseminar la investigación de los principales interesados, incluyendo a los

legisladores, reguladores, ONGs y a la audiencia más amplia posible." A su vez, según los datos manejados por el sector en base a las memorias de la Fundación Oak, la misma habría financiado con 4.275.000 dólares para un periodo de dos años a Oceana para, entre otros objetivos "prohibir los subsidios que contribuyen a la sobrecapacidad en las flotas comerciales de pesca y que provocan la sobrepesca. En relación con Océana, el sector apunta que ha recibido igualmente financiación de las fundaciones Waterloo y Adesium en una cifra que dicen aún desconocer para la campaña "Cut de bait" (cortar el anzuelo) cuyo objetivo es eliminar los subsidios pesqueros en aguas de la Unión Europea.

Esta posición de protesta y denuncias fue suscrita, entre otras organizaciones, por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, por la Confederación Española de Pesca, Cepesca, Organizaciones de Productores, Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos, Apromar, Fedepesca, Conxemar, la industria a través de Anfaco los mayoristas de pesca por Anmape y las organizaciones sindicales UGT Y CCOO. Tanto el secretario general de CEPESCA

Javier Garat como el secretario de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, J. Manuel González, desde diferentes posiciones, coincidieron en denunciar la existencia de campañas manipuladas tergiversando la realidad de la flota pesquera española para que Bruselas adopte posiciones en contra, vía ayudas, en la próxima reforma de la PPC. Desde Cepesca no se oculta la posibilidad de que pueda haber barcos que incumplen las reglas de juego. Reclamó penalizaciones para ese tipo de flotas, pero solicitó el cese de los ataques para el resto, que es la mayoría y que sí cumplen con la reglamentación comunitaria en aguas internas y externas. Desde la Federación de Cofradías se recalca la necesidad de mantener el sector de bajura en defensa de la pesca social para que los pescadores no sean una especie a extinguir y reclaman también el apoyo de la Administración frente a este tipo de ataques.

El sector no entiende que la flota española sea el centro de una serie de ataques a escala mundial cuando, ni por el número de barcos ni por el volumen de sus capturas España es una gran potencia en comparación con los grandes países en este campo. Y, el sector dio algunos datos.

La flota española no es lo que parece. De los 17.000 barcos de hace una década, en la actualidad ese número se ha reducido a solo 10.653 embarcaciones de las que más de 10.000 lo hacen en el caladero nacional y la mayor parte de carácter artesanal, frente a los 17.000 barcos de Grecia. La flota española supone el 0,39% de los barcos censados en todo el mundo, frente a las 296.000 embarcaciones de Japón.

En cuanto a capturas, España supone el 0,9%, ocupando el número 22, muy lejos del 16,1% que significa China, el 8% Perú, el 5,4% Indonesia o el 4,7% de los Estados Unidos. En acuicultura la producción es de unas 266.000 toneladas, el 21% de la producción comunitaria y el 0,36% de la mundial. La industria conservera tiene un mayor peso al suponer el 18% de toda la UE dando empleo a 23.000 personas en zonas costeras

El sector justifica la política de ayudas en la UE para la pesca por tratarse de un segmento de actividad en el que existe una clara desigualdad en relación con otros colectivos. Entre los años 2000 a 2006, las ayudas públicas de la UE para el sector vía el Instrumento Financiero para la Or-

Organizaciones pesqueras, acuicultores, mayoristas de pescado e industrias conserveras contra las críticas de las organizaciones ecologistas

denación de la Pesca, IFOP, ascendió a 2.438 millones de euros y para el nuevo periodo, a través del Fondo Europeo de Pesca, los apoyos ascenderán a otros 2.071 millones de euros. El sector puntualiza que de esa cifra, el 60% se ha dirigido al desarrollo de la acuicultura, a la mejora y transformación de los productos de la pesca, al desarrollo de la diversificación en las zonas costeras y a la promoción del consumo responsable de los productos de la pesca. El 40% restante de las ayudas se han pagado principalmente para procesos de reestructuración de las flotas, especialmente desguace de barcos y los procesos de modernización, sin aumentar el tamaño o la potencia de los barcos, sino para mejoras en seguridad y habitabilidad. En los últimos 13 años, la flota bacaladera se ha reducido en un 88%, la que opera en el Gran Son en un 67% y la flota congeladora de arrastre en un 76% frente al incremento de la flota en otras partes del mundo como Indonesia, Camboya, Malasia o Vietnam, según los datos manejados por FAO. El sector apunta a su vez que el hecho de que España tenga un buen nivel de ayudas comunitarias responde fundamentalmente a que la actividad de la pesca se halla sobre todo en zonas objetivo de convergencia. En relación el gasóleo se indica que se trata de un medio de producción que está exento de impuestos en todo el mundo para la actividad de la pesca. ■

V.M.



El secretario de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, J. Manuel González.

Según denuncia Greenpeace

DE LA “BURBUJA” INMOBILIARIA

En su habitual informe anual sobre la situación del litoral costero español, Greenpeace aborda en esta ocasión los problemas que está generando el desmedido crecimiento portuario. Un crecimiento muy por encima, a su juicio, de las necesidades reales y que no se corresponde tampoco “con las lecciones que deberíamos haber aprendido tras la explosión de la burbuja inmobiliaria”. La organización ecologista centra el análisis del informe Destrucción

a toda costa 2011 en las obras que están acometiendo 20 de las 28 autoridades portuarias que dependen de Puertos del Estado y su impacto económico, social y ambiental. Unas obras que, en no pocos casos, han supuesto la destrucción de importantes caladeros de pesca. Estamos, según afirman, ante una nueva “burbuja”, la del hormigón, que ya ha “ganado” -o destruido, según se mire- más de 225.000 hectáreas al mar y a la costa.



Puerto de Escombreras. Al fondo, puerto de Cartagena, Murcia.

La destrucción de la franja costera revierte negativamente en nuestra capacidad de desarrollo económico a largo plazo. Y a la destrucción del litoral que se venía produciendo de la mano de la construcción de viviendas y puertos deportivos, ahora frenada por la crisis económica y el pinchazo de la burbuja inmobiliaria, le

ha tomado el relevo el incremento en la inversión en infraestructuras (puertos, espigones, paseos marítimos...). Greenpeace pone el acento en que muchas de las obras portuarias se están realizando sin coordinación con las de otros puertos próximos, duplicándose infraestructuras; que no se está valorando la necesidad real de las mismas; que su cos-

a la portuaria



te está muy por encima de las posibilidades económicas de la Autoridad Portuaria de turno y, para compensar este desfase, están recurriendo a la privatización y venta de sus terrenos.

En algunos casos, como en el puerto de Barcelona, con la construcción de un hotel de lujo en la misma orilla del mar, ya que la

Ley de Puertos les exime de cumplir la Ley de Costas. Pero tampoco se cumple la Ley de Puertos, ya que en ella se señala que “sólo se puede aprovechar el suelo portuario para usos portuarios”.

En definitiva, como denuncia Greenpeace en su informe *Destrucción a toda costa 2011*, la principal amenaza de destrucción del litoral costero español a día de hoy está en manos de las autoridades portuarias. Has-

De realizarse todas las obras previstas hasta 2020, casi las dos terceras partes de las instalaciones portuarias se quedarán sin uso, según un informe elaborado por la Universidad de Valencia.

ta el momento, de su mano se han rellenado de hormigón más de 225.000 hectáreas (una superficie superior a la de Madrid y Barcelona juntas) con sus dársenas, espigones, depósitos, etc... Obras que ocupan un frente de unos 200 kilómetros de costa. Y el próximo futuro, hasta 2020, esta expansión seguirá creciendo a un ritmo similar, ya que se prevé invertir casi 24.000 millones de euros en transporte marítimo y puertos, de los que 22.480 millones se dedica-



Puerto de Valencia.



Puerto de Granadilla, dependiente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Sus obras han levantado un fuerte rechazo social a través de movilizaciones que han contado con el apoyo de grupos ecologistas y de la comunidad científica dado el importante impacto ambiental que tendrá que llevarse a cabo.

rán a infraestructuras e instalaciones portuarias. Un dinero proveniente del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), ya aprobado por el Ministerio de Fomento. Dicha inversión hará crecer un 75% la superficie portuaria.

Esta vorágine de obras afecta a 20 de las 28 autoridades portuarias que gestionan los 46 Puertos de Interés General. La primera pregunta que se plantea Greenpeace es si son necesarias estas obras, ya que tamaña fiebre constructora no se corresponde “con la caída en la demanda de los servicios portuarios”. Un informe de la Universidad de Valencia afirma que de realizarse todas las obras previstas hasta 2020, y teniendo en cuenta el crecimiento que se prevé, casi las dos terceras partes de las instalaciones portuarias se quedarán sin uso. Pilar Marcos, responsable de la campaña de Costas de Greenpeace, destaca que “la ocupación no pasará del 38% porque no habrá tanto tráfico como necesitarían unos puertos que ahora no están saturados”.

La siguiente pregunta que nos asalta es si dos puertos situados a menos de una treintena de kilómetros, y cuyas obras se realizan sin ninguna coordinación entre sí, no estarán duplicando servicios, en el mejor de los casos. Estas cuestiones, así como otras de similar índole, son tratadas en el otro artícu-

lo que acompaña a este reportaje. Aquí, nos centraremos, preferentemente, en el impacto ambiental y en cómo están afectando estas construcciones a la pesca y el marisqueo.

IMPACTO AMBIENTAL

Greenpeace critica en su informe el afán de protagonismo político a la hora de construir o incrementar las instalaciones portuarias. Apenas se piensa en el servicio que se va a prestar, en abordar de forma eficiente la superficie óptima de los puertos y plantear planes de desarrollo lógico. Es decir, que “se tengan en cuenta los costes económicos, medioambientales y sociales”.

En definitiva, como denuncia la organización ecologista, “no se está realizando una política que racionalice las infraestructuras, ya que muchos de los puertos van a competir entre sí, lo que supone que se están gestando ‘puertos fantasma’ que no tendrán barcos en el futuro”. Lo que subyace es una lucha política, una carrera por conseguir para “su” ciudad un “gran puerto” sin valorar su necesidad. “No se están analizando las necesidades reales del sistema portuario, ni se tienen en cuenta los daños ambientales ni a otros sectores claves para España como el turismo o la pesca”, según critica Miren Gutiérrez, directora de Greenpeace. Esta organización denuncia la escasa independencia política de las autoridades portuarias, ya que cada gobierno autónomo nombra al presidente de la

Autoridad Portuaria, con lo que estos cargos recaen en políticos y no en expertos en logística ni en tráfico marítimo.

Aparte del económico, esta carrera está provocando un impacto ambiental de enormes proporciones. La comparación que se realiza en el informe *Destrucción a toda costa 2011* resulta reveladora: Los puertos están contribuyendo en gran medida a la ocupación de la primera línea de costa creando un daño irreparable, y cuya dimensión se aprecia perfectamente si comparamos los 2,3 kilómetros que ocupa el complejo Marina D'Or, símbolo de la destrucción de la costa, con los 20 kilómetros que ocupa el puerto de Vigo o los 12 kilómetros del de Barcelona.

El impacto ambiental que tendrán sobre las playas ampliaciones portuarias como las de Tarragona, Gijón, Bilbao y Valencia son palpables. Se perderán ingentes cantidades de sedimentos a cargo de los dragados y rellenos con la consecuente pérdida de potencial turístico.

PRIVATIZACIÓN DE LA COSTA

Las obras portuarias, al igual que hicieron las urbanizaciones, están privatizando la franja costera a marchas forzadas. En algunos casos, muchos municipios marineros han perdido el acceso a la fachada marítima. Ejemplos de ello lo constituyen los puertos de Vilagarcía, Málaga, Algeciras, Alicante y Santander. Al mismo tiempo, y para compensar esta pérdida, se invierte más dinero público para “remediar” esta sinrazón y acercar de nuevo el mar a sus habitantes por medio de paseos marítimos o parques litorales.

Como se apuntó anteriormente, el desfase económico que se está produciendo en estas obras entre lo presupuestado y lo real está llevando a la búsqueda de nuevas fuentes de financiación. La más recurrente y nada novedosa consiste en privatizar lo público. Un ejemplo de esta situación es el puerto de Barcelona, como se señala en el informe. La Ley de Costas prohíbe construir edificios a menos de cien metros del mar. La Ley de Puertos reduce esa distancia a tan sólo veinte metros, “siempre y cuando las instalaciones que se construyan sean para dar servicio a los puertos”. La clasificación de buena parte del suelo de la Barceloneta se ha cambiado a dominio Portuario, con el visto bueno del Ayuntamiento de Barcelona; a continuación, la Autoridad Portuaria ha privatizado 155.877 me-

La pesca artesanal es, según Greenpeace, la gran damnificada por el desarrollo de las grandes infraestructuras. La valoración de los daños para el sector por la construcción del puerto exterior de A Coruña, en Langosteira, se estimaron en 27 millones de euros.

tros cuadrados de suelo del Port Vell, ha aprobado la construcción de un hotel de lujo que supone la privatización de otros 90.717 metros cuadrados y la creación de zonas comerciales.

Un caso similar se intenta en Málaga, aunque la creación de una “esquina de oro” junto al Ayuntamiento de Málaga, dentro de un Plan de Inversiones planteado por el Puerto ha sido paralizada por la presión vecinal. Y es que este proyecto comercial choca frontalmente con una reivindicación histórica de los malagueños que es “eliminar la verja que rodea al puerto y que impide el acceso al mar”.

La creación de puertos deportivos también constituye una rápida forma de conseguir dinero. El puerto de Almería, en la línea de los ejemplos citados anteriormente, ha procedido a privatizar terrenos públicos para construir un puerto deportivo junto con restaurantes, gimnasio y aparcamientos. Habría que insistir de



Puerto de Castellón.



Obras de ampliación del puerto de El Ferrol, A Coruña

nuevo en que esto sería imposible con la Ley de Costas, pero sí con la de Puertos, una auténtica puerta falsa por la que colar todos estos proyectos. La cosa no acaba aquí, ya que están proyectando un puerto deportivo en la playa de San Miguel -la más próxima a la ciudad- de casi 17.000 metros cuadrados.

ECOSISTEMAS Y ESPACIOS NATURALES

Otro ejemplo. La Autoridad Portuaria de Vigo ha cedido terrenos para la construcción de puertos deportivos en Cangas do Morrazo y Punta Lagoa, y, en connivencia con el ayuntamiento de Cangas, proyecta un puerto deportivo y una urbanización de lujo sobre unas marismas y un rico caladero de pesca. Dicho proyecto, como se denuncia, carece de licencia de obras y de una delimitación de los espacios y usos portuarios. La cofradía de pescadores y los vecinos han denunciado ante la Justicia la destrucción del litoral y de su fuente de ingresos a través de la pesca.

El impacto de estas construcciones sobre ecosistemas marinos y espacios naturales protegidos, y que afectan a importantes caladeros pesqueros y marisqueros son abundantes. Algeciras, Pasaia, Ceuta o Sevilla son algunos de

ellos. Si nos centramos en que afectarán a especies protegidas, podemos citar El Gorguel, en Cartagena, Ibiza, Granadilla y Melilla, cuyas instalaciones afectarán a especies como la *Posidonia oceanica*, el sebadal o la *Patella ferruginea*.

Todo ello está incidiendo, de forma notable, sobre la pesca artesanal, no sólo una fuente importante de ingresos de los municipios afectados, sino en una forma de vida y una cultura ligada a ella que se ve abocada a su desaparición. Greenpeace señala que la construcción del puerto exterior de A Coruña, en Langosteira, puede acarrear unas pérdidas próximas a los 27 millones de euros al sector pesquero.

Paradigma de impacto medioambiental, por la controversia que han tenido sus obras desde que se plantearon, lo constituye el nuevo puerto industrial de Granadilla, perteneciente a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. La Unión Europea va a financiar la mitad de las obras, a pesar de las quejas de los colectivos ecologistas por su importante impacto. Según la UE, aunque reconoce ese impacto, señala que no hay otra alternativa para construir “sosteniblemente el puerto”. Greenpeace señala que, efectivamente, no hay una sino hasta ocho alternativas para construir el puerto con un impacto menor “sobre especies y hábitat protegidos por

El impacto ambiental del puerto de Granadilla se extenderá a 17 playas del litoral tinerfeño así como a la industria turística de la zona.

la Directiva Hábitat de la misma UE". El impacto, según se señala en el informe, no sólo afectará a esta zona sino que se extenderá a un total de 17 playas, "las mejores del litoral de Tenerife junto con toda la industria turística de la zona".

Como recordarán los lectores de MAR, el puerto de Granadilla ya salió a relucir en diversas ocasiones, precisamente por la polémica que está generando su construcción. Los ecologistas, tanto Greenpeace, como Seo/Bird Life, Ecologistas en Acción y WWF denuncian el grave daño ambiental y cuestionan la obra ya que "como puerto comercial no realiza ninguna función que no pueda cubrir el Puerto de Santa Cruz, a tan solo 50 kilómetros". Además, recalcan que este puerto sólo podrá estar operativo para el transbordo de contenedores durante el 40% del año, dada la fuerza de los vientos dominantes en la zona.

También recordarán que el Gobierno de Canarias solucionó de un plumazo los problemas creados por la destrucción de hábitat protegidos procediendo a la eliminación de su protección legal, a pesar de que algunas de las especies que se encuentran en ellos están catalogadas en peligro de extinción. Como destaca Pilar Marcos, "esperamos que no nos pase como en el caso de Marín, Pontevedra, que cuando llegó la sentencia del Tribunal Supremo en su contra ya no se podía hacer nada". Y es que las obras de este puerto se iniciaron el 13 de julio de 2010

La Cofradía de Pescadores y los vecinos de Cangas do Morrazo han denunciado en los juzgados el intento de la Autoridad Portuaria de Vigo de construir un puerto deportivo y una urbanización sobre una marisma y un rico caladero de pesca.

a pesar de que quedan pendientes varias resoluciones judiciales.

Sólo en el pasado año, el Ministerio de Fomento invirtió 911 millones de euros en grandes obras portuarias (en 2009, el transporte marítimo internacional se había reducido un 4,5%, situándose en un nivel inferior a 2007). Doce puertos de Interés General están en obras y otros 14 proyectan ampliaciones que implican ganar terreno al mar. Destrucción de caladeros de pesca y marisqueo; impactos directos sobre fauna y flora; modificación de la dinámica litoral y las corrientes marinas; amenazas a espacios naturales protegidos; modificación del transporte de sedimentos, alterando playas, dunas y acantilados de forma irreversible; contaminación ambiental y vertidos; destrucción física del medio marino y costero; destrucción del paisaje; impactos sobre el medio marino circundante con la extracción mediante dragado de material de relleno... son algunas de las consecuencias citadas en el informe.

Por ello, y por el volumen de las obras en marcha y sus características, Greenpeace asegura que en estos momentos la principal amenaza para el litoral español proviene de los puertos, al tiempo que pide la aprobación de una "Estrategia de Sostenibilidad de la Costa" que armonice todas las actividades que se realicen en ella. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS CEDIDAS POR GREENPEACE



Puerto de Bilbao.

LOS “PUNTOS NEGROS”

Por comunidades, la lista de las mayores agresiones que aprecia Greenpeace son las siguientes:

- **Andalucía.** Privatización de las playas de uso público del puerto de Almería. Dragado del Guadalquivir para las obras del puerto de Sevilla, con impacto en el estuario y Parque nacional de Doñana.
- **Asturias.** Destrucción de caladeros de pesca y el monte próximo por las obras del Musel-Gijón.
- **Cataluña.** Expansión del puerto de Tarragona sobre espacios protegidos. Privatización de suelo portuario en el puerto de Barcelona para fines no relacionados con la actividad portuaria, como la construcción de hoteles de lujo.
- **Ceuta y Melilla.** Sus Autoridades Portuarias comparten proyectos de ampliación macroportuaria muy similares que acosan a especies en peligro de extinción.
- **Comunidad Valenciana.** La Autoridad Portuaria de Valencia pretende ganar 153 hectáreas al mar (tendrá una superficie mayor que el de Hong Kong que, sin embargo, mueve diez veces más contenedores) y la ampliación del puerto de Sagunto en casi 300 hectáreas.
- **Euskadi.** El puerto exterior de Pasaia (en proyecto) destruiría varios espacios naturales. El dragado de 10 millones de m³ de fondo marino para abastecer los planes de la Autoridad Portuaria de Bilbao.
- **Galicia.** Desvío presupuestario de El puerto de Langosteira, en A Coruña: ha pasado de 479 millones de euros a unos mil millones. El relleno ilegal de hormigón realizado por la Autoridad Portuaria de Marín.
- **Islas Baleares.** Impacto ambiental por la ampliación del puerto de Ibiza y la destrucción de praderas de Posidonia oceánica.
- **Islas Canarias.** Puerto de Granadilla, el mejor ejemplo de una infraestructura portuaria sin justificación ambiental ni económica.
- **Murcia.** Impacto ambiental del muelle de Escombreras, con la destrucción de 50 ha. de fondo marino y el proyecto del macropuerto de El Gorguel.

Puertos españoles

SE BUSCAN



CONTENEDORES



Las buenas perspectivas económicas de la pasada década fueron el pistoletazo de salida de una carrera en la que la mayoría de las veintiocho Autoridades Portuarias (AA. PP.) han competido por colocar más diques y más muelles que el resto. El aumento sostenido del volumen de tráficos— de 1997 al 2007 se marcaron récords consecutivos— derivó en la “locura del contenedor”, asentada en la certeza de que el aumento de oferta suponía innegablemente captar más tráfico. La autonomía en la gestión y la autosuficiencia económico-financiera instauradas en el 1992 y la incorporación de las Comunidades Autónomas en la gestión ha mantenido la atomización del sistema empujando a los presidentes de las AA. PP. a incluir en sus planes directores proyectos de ampliación o mejoras de sus instalaciones que les colocarán en situación ventajosa frente a otros puertos en la carrera por captar los tráficos de los puertos vecinos.

La mayoría de las dársenas del sistema portuario están, acaba de estar o proyectan estar de obras. Entre estos proyectos ejecutados, caben destacar por su presupuesto los de Isla Verde en Bahía de Algeciras, con 510 millones de euros; Bilbao, con 680 millones de euros; El Musel en Gijón con 715 millones. A

estos hay que sumar los proyectos en desarrollo de Punta Langosteira, A Coruña, que ha pasado de un presupuesto inicial de 630 a casi los 1.000 millones de euros habrá gastado en 2015; la remodelación y ampliación del puerto de Palma también presupuestada en 1.000 millones; y Barcelona, con un Plan Director de 1.630 millones. Además, están El



Proyectos de ampliación
de las Autoridades Portuarias

Ampliación Puerto de Barcelona.

Gorguel en Cartagena y Pasaia que cuentan con proyectos para construir nuevos puertos industriales por valor de 1.500 y 765 millones de euros respectivamente (ver cuadro).

El sistema portuario español ha sido calificado por su presidente, González Laxe, como *peculiar* ya que está compuesto por puertos pequeños, medianos y grandes con alta dispersión en cuanto a sus especificidades que, además, están muy próximos unos a otros obligándoles a competir por los mismos tráficos y a estar determinados por las mismas áreas de influencia. Esta atomización unida a la autonomía de gestión y autosuficiencia económico-financiera y la participación de las CC. AA. en la gestión de los puertos ha propiciado la carrera por convertirse en el mayor puerto de cruceros, de contenedores, de graneles líquidos, etc. En algunas ocasiones sin tener en cuenta una posible caída de los tráficos o las mejoras que ya había iniciado una dársena cercana.

A estas circunstancias se añaden los sobrecostes que estas obras faraónicas han

Autoridad portuaria	Estado*
A Coruña: Punta Langosteira	En desarrollo
Bahía de Algeciras: Isla Verde	En proyecto1
Barcelona	Ejecutado
Bilbao	Ejecutado
Cartagena: Muelle de Escombreras El Gorguel	En desarrollo En proyecto
Ferrol-San Cibrao	Ejecutado
Gijón	Ejecutado
Melilla	En proyecto
Valencia: Sector Norte Puerto de Sagunto	En desarrollo En proyecto

* *Ejecutado: proyectos que han finalizado. En proyecto: proyectos que están en los planes portuarios sin comenzar las obras. En desarrollo: proyectos cuyas obras ya han comenzado. En proyecto1: declaración de Impacto Ambiental no favorable.*

experimentado durante su construcción y la caída de tráficos debida a la crisis que pone en duda las previsiones de tráficos que justificaron unas ampliaciones que si no cambia mucho la economía mundial quedarán sin uso y con unas cargas económicas muy elevadas.

BARCELONA

La ampliación del puerto de Barcelona ha supuesto una obra impresionante que, a su término, multiplicará por 2,3 la superficie de esta instalación alcanzando las 1.265 hectáreas. Valga como ejemplo el crecimiento experimentado por la zona de Actividades Logísticas (ZAL) que ha aumentado de 66 a 260 hectáreas.

Las obras de este proyecto, iniciadas en diciembre de 2001, supondrán, a su conclusión, la inversión de 3.600 millones de euros procedentes tanto del sector público como del privado. De acuerdo con las previsiones del anterior presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), Jordi Valls, el puer-

to podría alcanzar los 10 millones de TEUs y los 130 millones de toneladas de tráfico total. Estas cifras contrastan con el tráfico total de 2008 (51,7 millones de Tn); de 2009 (42,9); y de 2010 (43,6). Y, aunque sea cierto, como afirmó Valls, que se trata de una obra planificada para dotar a Barcelona de una infraestructura de largo recorrido cuyas metas de crecimiento y expansión van más allá de

un año malo o incierto, las cifras dejan patente la diferencia entre los tráficos reales y los previstos en el plan director. Las dotaciones portuarias, incluida la zona del muelle del Prat no afectada por el derrumbe en la que Tercat construye su nueva terminal, permitirían mover 10 millones de TEUs. Esta cifra representa el 80 por ciento de los contenedores (12,49 millones) movidos por las 28 AA. PP. en 2010. Es decir, el

El Port de Barcelona está capacitado para mover 10 millones de Teus y alcanzar 130 millones Tn. de tráfico total

Port se ha dotado de unas instalaciones capaces de gestionar ocho de cada diez contenedores movidos en la actualidad por todo el sistema portuario.

El aumento de la superficie portuaria, no sólo responde a la demanda de espacio de atraque de buques, sino a la apuesta de las AA. PP. por ofrecer polígonos que presten servicio a industrias como la energética restando espacio costero a los ciudadanos. También, según denuncias de los ecologistas, podría utilizarse suelo portuario para la construcción de hoteles de lujo.

La ampliación no ha estado exenta de problemas. Las obras de la construcción del muelle del Prat están en los juzgados, ya que la APB presentó el pasado julio una demanda civil contra las empresas que participaron en la construcción del muelle. El equipo del nuevo presidente, Sixte Cambra, reclama 97 millones de euros por los daños materiales, los costes financieros y el lucro cesante cuatro años después de producirse el desplazamiento de 16 cajones que formaban 640 metros de la línea de atraque del muelle. La primera fase del muelle se adjudicó en 2004 y en enero de 2007 se hundió parcialmente debido, según un informe, a un proceso de licuefacción del relleno. Esta circunstancia ha producido un retraso de más de tres años en la entrega a la empresa concesionaria, Terminal

	Presupuesto (en millones de €)
	1.000
	150
	1.630 (de todo el Plan Director)
	680
	158 1.500
	213
	716
	300
	530 400

- Dato no analizado por Greenpeace.

** De todas las autoridades portuarias solo dos, Motril y Las Palmas de Gran Canaria no están acometiendo obras o no planean próximamente ampliaciones de envergadura de sus infraestructuras



de Catalunya (Tercat). La cuestión es: ¿el defecto está en la construcción o en el proyecto? Todo apunta a una “guerra de informes” para resolver la demanda.

También han sido imputados casi una veintena de personas entre representantes de la Unión Temporal de Empresas (UTE) y responsables de puerto cuando ocurrió un presunto fraude por la compra de piedra a la empresa subcontratada Coterras por facturar al Puerto unas explanadas auxiliares del Dique Este por valor de 18 millones de euros como si se hubiera construido con piedra de cantera cuando en realidad se utilizó escombros.

Las obras del Dique Este fueron adjudicadas en 2001. Su licitación alcanzó los 165 millones de euros —86 financiados con fondos de cohesión europeos—; y dos años después se aprobó la modificación del proyecto con un incremento de 32 millones (197).

PUNTA LANGOSTEIRA

La construcción del nuevo puerto exterior coruñés ha supuesto un desafío para la ingeniería marítima debido al gran calado del di-

que de abrigo en una zona—la costa arteixana— expuesta a niveles de oleaje imponentes durante los temporales. Esta circunstancia y el posterior coste del mantenimiento del puerto ya se pusieron de manifiesto cuando se inició su construcción en 2004. Entonces, el pliego de condiciones aprobado por la Autoridad Portuaria a finales de febrero fijaba el coste de la construcción del dique de abrigo de 3.360 m y del contradique de 579 m, que conforman una dársena de 230 hectáreas de agua abrigada, en 503 millones de euros. El proyecto plantea la construcción de un muelle transversal a la costa de 900 metros de longitud y una superficie de 143 hectáreas que se destinará a la descarga de graneles sólidos para lo que cuenta con un calado entre 16 y 22 metros; además, destinaba 127 millones para la construcción de accesos viales y ferroviarios y otros servicios. Un presupuesto total de 630 millones de euros que estaría terminado en ocho años; es decir 2012.

En junio de este año la Autoridad Portuaria de A Coruña se planteó la paralización de las obras, ya que debido al retraso por los

temporales de invierno, la caída de una de las grúas sobre oruga que coloca bloques de 150 toneladas y el constante incremento del coste de las obras no contaba con fondos para atender la certificación de las obras. La financiación de la obra contaba con 268 millones procedentes de fondos de cohesión; 130 de un crédito del Banco Europeo de Inversión (BEI); 200 de venta de muelles que dependen de la recalificación urbanística del Ayuntamiento de A Coruña; y 283 millones sin financiación asegurada.

Los continuos percances y retrasos han supuesto un sobrecoste admitido por la Autoridad Portuaria de 283 millones de euros. Desde Fomento, primero a través del presidente del OPPE, Fernando González Laxe y, después, el propio ministro, José Blanco, se ha pedido al presidente del puerto de A Coruña, Enrique Losada, que sea transparente y que presente un plan que garantice la viabilidad técnica, financiera y comercial del proyecto. Además, han pedido aclaración de las previsiones de ingresos y de negocio para poder asumir la devolución del préstamo puesto que las obras del puerto exterior adjudicadas a las empresas Dragados, Drace, Sato y Copasa agrupadas en la UTE Langosteira sufren constantes retrasos que se traducen en incrementos del coste del proyecto. A esto hay que añadir que estas mismas constructoras formaron parte de la UTE que llevó a cabo la construcción de la terminal de contenedores en el puerto de Vilagarcía que se hundió el pasado junio.

Por su parte, Losada ha reclamado recientemente a Fomento la concesión de un préstamo blando de 283 millones a largo plazo para poder hacer frente a las necesidades financieras. El puerto también prevé que se destinen otros 153,7 millones del 2013 al 2015 para la construcción de los pantalanes de graneles líquidos y la conclusión de los trabajos del puerto para que sea plenamente operativo.

A finales de julio el Instituto de Crédito Oficial (ICO) hizo efectivo un crédito de 250 millones de euros avalado por Puertos del Estado. Este organismo ha creado, como en el caso de la dársena de El Musel, una comisión de seguimiento que garantice una gestión correcta que permita devolver el préstamo.

La ampliación de El Musel tenía por objetivo la reubicación de la terminal granelera Ebhil

De acuerdo con las cifras que barajas Losada, el puerto, que iniciará su explotación el próximo año, prevé una punta de endeudamiento de 410 millones de euros en 2015 que es asumible pues la actividad portuaria de la nueva dársena generará los beneficios suficientes.

EL MUSEL

La ampliación del Puerto de Gijón se inició a mediados de 2004 y concluyó a finales del pasado año. La ejecución del nuevo dique de abrigo de 3.847 metros que conforma una dársena de 140 hectáreas ha sido un hito; pero también ha acarreado un sobrecoste al pasar la obra de los 420 millones estimados en la propuesta inicial a los 715, 6 millones de euros (sin IVA) que ha costado finalmente. El encarecimiento del 70 por ciento forzó a Fomento a autorizar al OPPE que avalara un préstamo blando de 215 millones para poder finalizar la obra.

Las previsiones del incremento de los tráfico realizadas por la Autoridad Portuaria del principal puerto granelero del sistema portuario señalaban que pasarían de los 19 millones de toneladas en 2003 a más de 30 millones



en 2010. Sin embargo, el tráfico ha caído por debajo del volumen de 2003 como muestra el acumulado de los nueve primeros meses del 2011, que con 10.9 millones de toneladas supone un descenso del 5 por ciento respecto del mismo período de 2010. El puerto ha experimentado descensos tanto en graneles líquidos (petróleo) como en sólidos (cemento y, especialmente, carbón) debido a que la crisis económica está afectando a empresas como Acelor Mittal o Endesa. La caída del tráfico pone en evidencia las previsiones y supone un recorte de ingresos que dificulta el pago de la deuda contraída para realizar la ampliación.

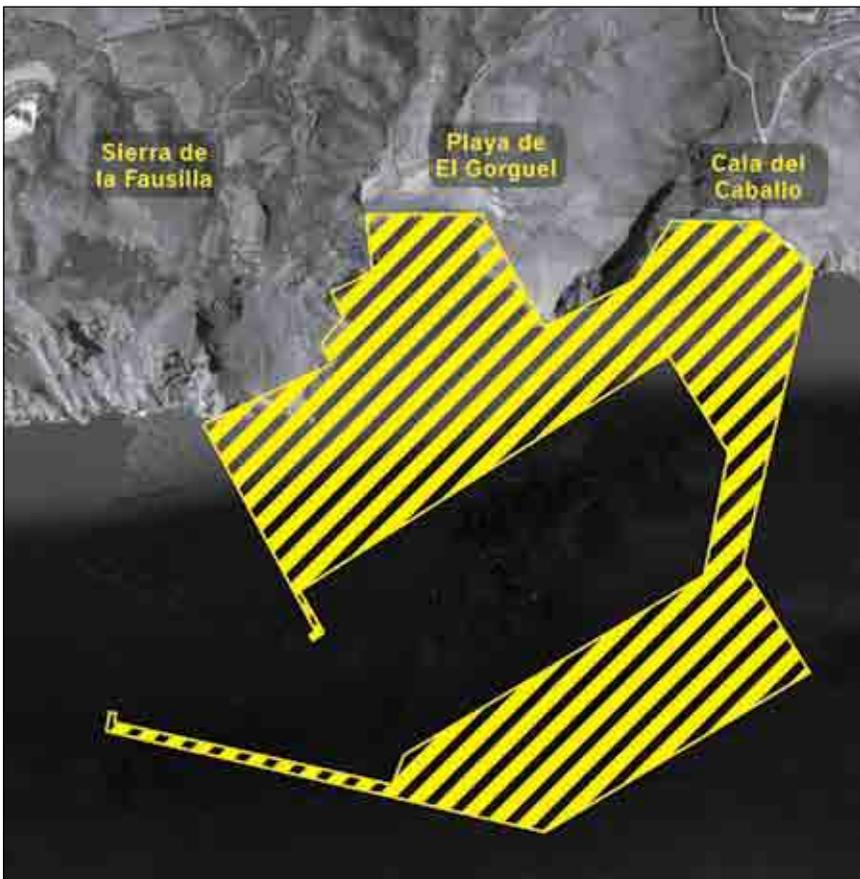
La decisión de la ampliación del puerto se debió principalmente a que la terminal de graneles sólidos Ebhis tenía unos índices de ocupación superiores a los aconsejados puesto que en 1992 había sido diseñada para descargar un máximo de 12 millones de toneladas. La terminal granelera debía haberse trasladado a los nuevos muelles ganados al mar, pero parece que no es el momento más adecuado para realizar un traslado que supone una inversión de 150 millones. Así, el nuevo presidente de la Auto-

ridad Portuaria, Emilio Menéndez Gómez, ha decidido, para rentabilizar la ampliación, el desarrollo de una nueva terminal de contenedores en el espacio en el que debería ir la terminal granelera. Desde OPPE se recuerda que la evolución de los tráfico de contenedores que maneja el organismo público no justifica poner en el mercado una nueva terminal, mientras sí se prevé una recuperación de los graneles sólidos. Además, la ampliación del puerto tenía por objetivo la reubicación de Ebhi y que por ello obtuvo una asignación de 247,5 millones de los fondos de cohesión de la UE. Por otro lado sorprende que el presidente de la dársena no consulte estos cambios al organismo que controla las cuentas de la Autoridad Portuaria tras avalar la concesión de un préstamo de 215 millones de euros.

CARTAGENA

Como El Musel, la dársena cartagenera es un puerto principalmente granelero con un volumen de tráfico medio en sistema portuario. También como el puerto asturiano, el puerto de Cartagena es uno de los motores de desarrollo económico de la comarca. Hasta ahora, el puerto ha acometido la ampliación de la dársena de Escombreras dedicada a los graneles tanto sólidos como líquidos. En 2004 se finalizó la primera fase, con la construcción de los diques de abrigo y cierre de la nueva obra y se inició la segunda fase. En esta dársena se construyó el pantalán para atraque de tanqueros de hasta 315.000 TPM. La ampliación, en lo concerniente a los graneles sólidos, ha permitido ofrecer terrenos portuarios a empresas concesionarias como Ership, Cemex y Cementos Occidentales. La ampliación ha permitido al puerto tener crecimientos sostenidos.

Recientemente, el presidente de la Autoridad Portuaria, Adrián Ángel Viudes, se desplazó a Madrid para presentar un estudio de viabilidad económica realizado por expertos que defienden la necesidad de la construcción de una nueva dársena ante el potencial crecimiento del tráfico de contenedores en todo el mundo por la ampliación del Canal de Panamá y la buena posición de Cartagena en la ruta naviera que conecta América del Norte con Asia a través de Canal de





Suez y del Estrecho de Gibraltar. A tal fin, se plantea la construcción de una dársena de contenedores en El Gorguel. De esta forma, el Puerto de Cartagena elevaría las modestas cifras de incremento de mercancías que ha registrado en los últimos ejercicios. De acuerdo con las cifras del estudio, la nueva infraestructura crearía 1.617 puestos de trabajo directos, 203 indirectos y 526 inducidos cuando esté a pleno funcionamiento. En este punto, la futura dársena podría tener una capacidad para acoger 3,5 millones de contenedores al año ya que contaría con factores de atracción muy superiores a los de Málaga o Algeciras y podría fijar unos precios inferiores a los puertos de Barcelona y Valencia por la automatización de sus instalaciones y por los menores costes de la estiba.

Algunas organizaciones ecologistas de la zona han señalado que la obra supondría horadar y hacer voladuras en una sierra protegida (Sierra de la Fausilla); llevar a cabo las conexiones con la red de carreteras y ferrocarriles en una zona que presenta dificultades debido a la cercanía de vertederos, escombreras y pozos mineros; y la modifica-

ción “mínima” de los oleajes de la playa de Portmán.

El proyecto de la obra de acuerdo con las estimaciones de OPPE podrían alcanzar los 1.500 de euros. Por otro lado, Todo apunta a que el tráfico de contenedores se ha convertido en la justificación de gran parte de las ampliaciones que se han llevado a cabo en las dársenas españolas. Pero si se suma la capacidad operativa actual de los puertos mediterráneos de Barcelona (10 millones TEUs); Tarragona (2); Valencia (8); Bahía de Algeciras (8) a los que habría que añadir Bilbao y otros puertos de la cornisa cantábrica que aspiran a albergar una terminal de contenedores como El Musel, Ferrol la cantidad supera con creces el movimiento de contenedores que en 2010 fue en todo el sistema portuario de 12,5 millones de TEUs. No parece posible que todos los puertos que han acometido ampliaciones sean base de las grandes navieras. Los presidentes de estas autoridades portuarias están viajando, especialmente a China, para intentar colocar contenedores en las ampliaciones que se han llevado a cabo. ■

J.M.S.

FOTOS CEDIDAS POR GREENPEACE

Evolución del tráfico de contenedores en millones Teus:

-2010:	12,5
-2009:	11,7
-2008:	13,3
-2007:	13,2

Informe “Indicadores de Acuicultura 2010”

Buenas perspectivas para la ACUICULTURA ESPAÑOLA

La acuicultura española mantiene sus buenas perspectivas en la Unión Europea pese a la ralentización que vive el sector. Esta es la principal conclusión que se desprende del Informe “Indicadores de Acuicultura 2010”, publicado este mes por la Fundación Observatorio Español de Acuicultura (FOESA), presidida por la Secretaría General del Mar y el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.



Desde su primera edición, en el año 2009, el informe “Indicadores de Acuicultura” se ha convertido en un instrumento de apoyo para la toma de decisiones, planificación y desarrollo sostenible del sector en España y es documento de referencia para seguir la evolución de la actividad acuícola en nuestro país.

El informe, en cuya elaboración participa el Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria (INIA) y el Fondo Eu-

España lidera la producción acuícola en la Unión Europea en términos productivos

ropeo de Desarrollo Regional, analiza el estado de la acuicultura española a partir de una serie de indicadores distribuidos en ocho módulos: producción, regionalización de la actividad; posición internacional; importaciones y exportaciones; establecimiento y empleo; alimentación y consumo; I+D+i y producción científica y, finalmente, economía.

Según los datos de la Oficina Europea de Estadística Eurostat, de los que se nutre este documento, España encabeza la producción, seguida de Francia, Italia y Reino Unido. Sin embargo, el valor económico de nuestra producción es inferior al de otros países. Esto se debe a que el valor económico de los moluscos, especialmente el mejillón, es inferior al de especies procedentes de la acuicultura marina.

La producción acuícola española alcanzó en el año 2009 las 268.000 toneladas, lo que representa un incremento del 6,8% respecto al año anterior. Por detrás de España, y dentro del marco de la Unión Europea, se sitúan Francia (con 237.000 toneladas), Italia (con 180.098) y Reino Unido (con 174.200). Los moluscos y, concretamente el mejillón, siguen siendo las especies más producidas en nuestro país (75%). El restante 25% corresponde a la producción de peces, tanto en ríos como en granjas marinas.

Para el director gerente de la Fundación OESA, Javier Remiro, el aumento de la producción detectado, aunque sea leve, “ayuda a generar confianza pese a la crisis. Y es que la acuicultura puede ser un motor de desarrollo de zonas rurales y costeras”.

GALICIA LIDERA LA PRODUCCIÓN

Galicia es la región española con mayor producción, cerca de 210.000 toneladas de las que 198.000 corresponden tan sólo al cultivo del mejillón, principal producto de la acuicultura gallega y española.

España cuenta con más de 5.170 instalaciones acuícolas y el sector emplea a cerca de 30.000 trabajadores. La crisis se ha notado en el sector. “En términos generales – comenta Javier Remiro- se observa una concentración empresarial. Las grandes empresas han comprado a otras más pequeñas, lo que ha producido una destrucción de empleo. No obstante, las perspectivas son buenas intentando recuperar el empleo perdido y fomentar la creación de nuevas empresas”

Galicia es también la región que más trabajo ofrece. El tipo de acuicultura que más empleo genera en esta Comunidad es el cultivo vertical, fundamentalmente en bateas, que da trabajo a 17.191 personas, lo que supone una media de cinco trabajadores por vivero.

La producción horizontal de moluscos como la almeja o el berberecho emplean a 7.231 profesionales. El cultivo de peces en instalaciones acuícolas terrestres, fundamentalmente de rodaballo y de peces de agua dulce como las truchas, emplea a más de 700 trabajadores. Por otra parte las siete instalaciones de cultivo en jaulas en el mar emplean a 44 profesionales.

La suma de estos cuatro tipos de acuicultura eleva el número de empleos generados por el sector en la Comunidad gallega a 25.158. La mayoría de los puestos de trabajo son realizados por hombres (17.474) frente a los 7.684 que ejercen las mujeres.

INVESTIGACIÓN

El informe recoge además un bloque de indicadores centrados en la investigación, la innovación y el desarrollo sin la cual la actividad difícilmente puede avanzar. España cuenta con 63 centros de I+D+i que trabajan en el área acuícola y 257 científicos dedican su labor a esta actividad.

La producción científica nos sitúa como la octava potencia mundial en el número de trabajos publicados entre los años 1996 y 2008 en revistas de referencia incluidas en Aquatic Science, con un total de 8.628 documentos.

Finalmente, en relación a los datos de consumo, el estudio constata que los ciudadanos españoles dan más importancia a los aspectos

Galicia, gracias al mejillón, es la región donde la actividad acuícola tiene mayor peso en nuestro país

nutricionales del producto, la frescura o su presentación en el punto de venta a la hora de adquirir el pescado frente a otros factores como pueden ser el origen o la marca comercial.

Quienes deseen consultar con más detalle este documento pueden hacerlo a través del enlace <http://www.fundacionoesa.es/publicaciones/indicadores-de-acuicultura-2010>. ■

ANA DÍAZ

CONVENIO APROMAR - INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFIA

La Asociación de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO) acaban de firmar un convenio por el que se comprometen a fomentar, dar cauces y regular la colaboración mutua para promover e intensificar las actividades de colaboración científico-técnicas que contribuyan a mejorar las capacidades de ambas instituciones en relación al desarrollo de la acuicultura sostenible en España y en otros países. El acuerdo tiene una vigencia de cuatro años y contempla además la celebración conjunta de cursos, seminarios, congresos y cualquier evento de carácter científico-técnico.

APROMAR y el Instituto Español de Oceanografía mantienen una excelente relación desde hace décadas. A nivel institucional la organización empresarial forma parte del Consejo Rector del IEO. Por otra parte, la institución científica desarrolla habitualmente proyectos de investigación aplicada en acuicultura marina que están dando buenos resultados para el futuro de la actividad. El gerente de APROMAR, Javier Ojeda considera que el acuerdo es positivo porque “aunque oficializa una buena relación de muchos años, servirá a ambas partes para estructurar mejor nuestra relación mutua y optar a nuevos proyectos de forma conjunta”.

A partir de ahora la cooperación entre APROMAR y el IEO facilitará el establecimiento y realización de nuevos proyectos de I+D+i, el intercambio de personal investigador y técnico y el asesoramiento en materia de información científica y técnica para la planificación organización y ejecución de investigaciones en los campos de interés común.



De izquierda a derecha, Ignacio Arnal y Eduardo Balguerías, del IEO, Fernando Torrent y Javier Ojeda, de Apromar.

Reproducción de sanmartiños en cautividad



**Carlos García, del
Aquarium Finisterrae**

“La investigación surgió sobre la marcha”

*Hay ocasiones, la mayoría, en que un proyecto de investigación surge tras un análisis exhaustivo sobre las posibilidades que presenta una nueva especie, necesidades del mercado, viabilidad para la realización de los trabajos... Otras, en que el proyecto se presenta ante los expertos casi como una invitación a llevarlo adelante, “sobre la marcha”, como lo define Carlos García Soler, técnico de acuariología del Aquarium Finisterrae, de A Coruña. Así surgió la investigación sobre el sanmartiño o pez de San Pedro (*Zeus faber*) el pasado mes de abril, lográndose los primeros ejemplares en cautividad a través de la fecundación asistida, con la colaboración del IEO de Vigo. Todo un éxito, aunque aún resta mucho trabajo por realizar.*

Desde hace unos 6 ó 7 años, el sanmartiño o pez de San Pedro forma parte de las especies que se exhiben en el Aquarium Finisterrae, en A Coruña. Unas instalaciones cuya filosofía es servir de escaparate de la fauna que habita las aguas gallegas y al que esta revista dedicó un amplio reportaje (ver MAR número 443, noviembre 2005). Los técnicos del acuario habían observado, el pasado año, cómo los ejemplares adultos de esta especie realizaban puestas espontáneas de huevos. Entre esta observación y las inquietudes de una persona que realizaba un máster de acuicultura, en colaboración con el Instituto Español de Oceanografía, explica a MAR Carlos García, *decidimos llevar a cabo una experiencia a ver si éramos capaces de fecundar esos huevos.*

Dicho y hecho. Los técnicos del acuario se pusieron en contacto con Tito Peleteiro, jefe de investigación de acuicultura del Centro Oceanográfico de Vigo, para comentarle sus intenciones. Y siguiendo con el relato del técnico del acuario, los científicos del IEO se acercaron hasta estas instalaciones y entre todos se pusieron manos a la obra. Así, “sobre la marcha”, se iniciaron los trabajos. Y es que, aparte de las facilidades que parecía ofrecer el pez de San Pedro, se trata de una especie con un importante potencial comercial. De hecho, destaca Carlos García, en un estudio realizado por un experto en 2002 sobre unas 20.000 especies susceptibles de ser comercializadas por la acuicultura, utilizando veintidós criterios de selección, el sanmartiño figuraba en el puesto 13 (1). A pesar de estas buenas perspectivas, de su apreciada carne y de su alto precio en el mercado, nadie se había decidido a trabajar sobre él.

FECUNDACIÓN

Aislamos a los ejemplares reproductores. Los anestesiados, para poder retirar los ovocitos y los espermatozoides de forma manual mediante un masaje abdominal, y realizamos la fecundación en unos botes, mezclando ovocitos y espermato-

zoides. Para inducir la movilidad de los espermatozoides, este proceso lo realizamos con agua de mar. La manipulación fue un éxito y logramos la fecundación, que era el primer objetivo. La fecundación se llevó a cabo el día 2 de abril. Obtuvieron un porcentaje relativamente alto, un 87% si no recuerdo mal.

Desde el Aquarium Finisterrae se ha impulsado la primera experiencia con éxito de la fecundación asistida del sanmartiño o pez de San Pedro, realizada en colaboración con el IEO de Vigo.

El siguiente paso fue recoger los huevos y mantenerlos en tanques de cultivo, para ver si conseguíamos el desarrollo embrionario, su segundo objetivo. En once días y medio conseguimos la eclosión de las larvas. Se dio bastante bien y no se nos presentaron grandes problemas. De esta forma seguían superando etapas en los trabajos con esta especie hasta obtener unas 17.000 larvas.

Todo el proceso se había desarrollado hasta ese momento en las instalaciones del acuario. Carlos García da una gran importancia en el éxito alcanzado, hasta ese momento, a la aclimatación previa de los reproductores. El que estos ejemplares llevaran años en los





tanques del acuario había sido un elemento casi definitivo para superar esta primera etapa del proceso. Pero ahora se enfrentaban a una fase más delicada, la del cultivo larvario, y estas instalaciones no están acondicionadas para estos trabajos. Así que, para proseguir con el siguiente paso en la investigación, dividieron a la población de larvas.

La mayor parte se fue para el Centro Oceanográfico de Vigo, donde disponen de las instalaciones adecuadas y de un personal más preparado para estos trabajos. El resto, una pequeña parte, se quedó en el acuario para comprobar si éramos capaces de seguir adelante con el desarrollo de estas larvas.

Como era de prever, las del acuario no salieron adelante, pero los investigadores del Centro Oceanográfico consiguieron mantener con vida a unos cuantos ejemplares, como señala a MAR el técnico del acuario. Destaca que los científicos del IEO llevaron a cabo algunas experiencias de alimentación. *Durante el desarrollo embrionario y el larvario no hubo problemas, ya que se les proporciona alimento vivo, estos surgieron cuando se les pasó al alimento inerte (pienso). En los tanques de cultivo del IEO volvieron a dividir a la población de larvas disponibles en ese momento. A la que se alimentó con pienso no salió adelante. Sólo sobrevivieron 14 ejemplares, los que fueron nutridos con alimento vivo. Todos ellos fueron llevados*

Todo fue muy rodado. En realidad, los objetivos eran más modestos, ya que nos habíamos propuesto conseguir la fecundación y el desarrollo embrionario... y logramos el desarrollo de las larvas y la obtención de juveniles.

al acuario, donde se mantienen a día de hoy, ya que en estos momentos, desde el punto de vista de la investigación, *lo que más interesa es repetir el ciclo. A siete de estos ejemplares los pueden ver los visitantes del acuario, y a los otros siete los tenemos en cuarentena* (en el momento de redactar esta información, estos juveniles superan los siete meses de vida y los 6 centímetros).

REPETIR LA EXPERIENCIA

Y para continuar con los trabajos iniciados este año, los investigadores del IEO en colaboración con los técnicos del acuario están preparando un proyecto más en la línea de lo que suelen ser los trabajos científicos sobre viabilidad de cultivo de una especie. Aunque lo realizado supone un gran paso adelante, ya que han podido comprobar que el proceso es fácil y no presenta complicaciones. *Tal vez, además, ello haya servido para que se despierte el interés de alguna empresa por el futuro cultivo de esta especie.*

Como destaca Carlos García, en esta ocasión se pretende repetir la experiencia con un mayor número de ejemplares y experimentando también con variaciones de temperatura y otros posibles condicionantes. Y es que, como en todos los estudios de cultivos marinos, ahora hay que comprobar, además, si esta especie supera satisfactoriamente las distintas fases de forma que su cultivo sea rentable (tasas de crecimiento y supervivencia), y si se puede trabajar con ella en condiciones de masificación, etcétera.

En los trabajos que se han realizado se ha alcanzado un gran éxito. Todo ha salido muy rodado. Nuestros objetivos eran más modestos. En realidad nos habíamos propuesto conseguir la fecundación y el desarrollo embrionario. Pero no se han utilizado técnicas de cultivo... A lo peor no aguantan una densidad muy alta de individuos... Eso es lo que hay que ir mirando ahora.

El sanmartiño habita una gran variedad de ambientes marinos, desde estuarios y lagunas hasta el mar abierto, encontrándose en profundidades que oscilan entre los 50 y los 150 metros, aunque puede llegar hasta los 400 metros. Otra carac-

terística de esta especie es que no forman grupos de más de cinco individuos, por lo que los expertos le dan vueltas a si una alta densidad de ejemplares sería incompatible con su supervivencia. Alcanza la madurez sexual sobre los cuatro años y puede llegar a medir 37 centímetros.

El año próximo, por primavera, podrá iniciarse el proyecto para el cultivo del pez de San Pedro con un importante prolegómeno: el haberse logrado con éxito y por vez primera la reproducción de esta especie a través de la fecundación asistida en cautividad. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS: AQUARIUM FINISTERRAE



Investigación y educación

El Aquarium Finisterrae, también conocido como la “Casa de los Peces”, en A Coruña, a los pies de la torre de Hércules, fue inaugurado el 5 de julio de 1999. Desde sus inicios, el objetivo marcado para esta instalación fue la de lograr que el acuario constituyera un fiel reflejo de los distintos ecosistemas de las costas gallegas. Por ello, sus estrellas son las sardinas, jureles, rapés... y sanmartiños.

La educación medioambiental y la investigación son los ejes de actuación sobre los que se basa el acuario. Sus técnicos trabajan en el estudio de las especies autóctonas y en su aclimatación a la vida en cautividad. *Nuestra experiencia como acuario nos ha permitido mantener ejemplares en muy buenas condiciones, lo que nos ha dado la oportunidad*

de trabajar con ellos, como es el caso del pez de San Pedro.

Según señala a MAR Carlos García, llevan tiempo trabajando con merluzas, sargos, rapés... *Hemos observado reproducciones de varias especies, su crecimiento, como es el caso del rape... Son datos que luego ayudarán a los investigadores cuando se decidan a trabajar sobre ellas. También hemos trabajado con el mero atlántico, especie de la que tenemos reproductores.*

Sin duda, el trabajo previo de estudio sobre el comportamiento y evolución de estas especies será de gran ayuda a la hora de decantarse por investigar sobre una u otra especie, de cara a sus posibilidades de cultivo. Y un buen ejemplo es el que nos ocupa: el pez de San Pedro o sanmartiño.

El endocrino de la Policlínica de Madrid participa en un estudio sobre consumo de pescado blanco

La merluza congelada mejora la SALUD CARDIOVASCULAR

Un estudio de la Red de Fisiopatología de la Obesidad y la Nutrición (CIBERObn), financiado por Pescanova y el Instituto de Estudios Marinos para la Nutrición y el Bienestar (Inesma), ha concluido que el consumo habitual de merluza congelada disminuye el perímetro de la cintura y la presión arterial, algo que reduce el riesgo cardiovascular. El Dr. Ordóñez, endocrino de la Policlínica del Instituto Social de la Marina de Madrid, es uno de los investigadores que ha participado en dicho estudio. Con él ha hablado la revista MAR.



La merluza congelada es rica en ácidos omega-3

Tradicionalmente los médicos nos han dicho que el pescado azul aporta grasas beneficiosas para el organismo. Sin embargo, el pescado blanco también es fuente natural de omega-3.

La Red de Fisiopatología de la Obesidad y la Nutrición (CIBERObn), con la financiación del Instituto de Estudios Marinos para la Nutrición y el Bienestar (Inesma) y Pescanova han participado en un estudio con más de 200 pacientes del que se deduce que la ingesta frecuente de 100 gramos de merluza ayuda a disminuir los índices de colesterol y de masa corporal. Por tanto, el consumo habitual de pescado blanco contribuye, según los doctores, a mejorar la tensión arterial, el perfil lipídico y el peso corporal: factores que elevan el riesgo cardiovascular.

100 gramos de merluza ingerida de forma habitual ayudan a disminuir los niveles de colesterol y la masa corporal

“Hay muchos estudios sobre la dieta mediterránea. Sin embargo, ésta es la primera vez que se investiga sobre el pescado blanco, por separado y el efecto que tiene en nuestra salud”, asegura Clotilde Vázquez, de CIBERObn.

Once grupos de investigación, pertenecientes a varios centros hospitalarios de toda España, desarrollaron el proyecto en el que han participado un total de 221 personas de entre 46 y 66 años con síndrome metabólico.

Los participantes se sometieron durante varias semanas a una serie de dietas en las que alternaban el consumo de merluza congelada procedente de Namibia con otras en las que no podían ingerir ningún producto del mar. Además de la opción de comer o no comer siete raciones semanales de merluza durante dos

meses, el resto del tiempo los pacientes debían alimentarse como lo hacían normalmente. De este modo, se evitaban sesgos y los beneficios detectados se atribuían exclusivamente al consumo de pescado.

Durante el estudio se observaron aumentos y reducciones del perímetro abdominal de los participantes. Y así, los investigadores concluyeron que la ingesta regular de 100 gramos de merluza mejora los parámetros definitorios del síndrome metabólico, en las personas que lo padecen.

Este hallazgo tiene para los científicos especial interés ya que el alimento no actúa como un fármaco sino que produce un efecto beneficioso a largo plazo, al tener menos potencia que los medicamentos.

Desde el punto de vista facultativo, el consumo de pescado blanco en pacientes con síndrome metabólico es beneficioso tanto por el bajo contenido graso que presentan estas especies como por su alto porcentaje en omega-3.

La empresa Pescanova ha financiado parte del estudio, en el que se venía investigando desde el año 2002. Por ello, las muestras de pescado blanco utilizadas han sido merluza congelada, procedente de Namibia. El director científico de CIBERobn, Felipe Casanueva, ha valorado la valentía de la empresa "al someter un producto propio al análisis científico".

BENEFICIOSO PARA EL ORGANISMO

A menudo, los consumidores oímos hablar mucho del omega-3 y el mercado está lleno de productos enriquecidos con este ácido graso. Pero ¿qué es realmente el omega-3? ¿para qué sirve? y ¿cómo beneficia a nuestro organismo?

El omega-3, conocido también como ácido linoléico, es un tipo de grasa poliinsaturada esencial. Poliinsaturada porque en sus moléculas hay enlaces de carbono dobles y esencial porque el cuerpo no lo fabrica. Sólo podemos obtenerlo a través de los alimentos que comemos.

Nuestro cuerpo necesita omega-3 para funcionar correctamente ya que el ácido linoléico participa activamente en la formación de las membranas celulares, de las hormonas y de la retina; así como en el funcionamiento de nuestro sistema inmunológico.

Existen tres tipos de omega-3: ácido alfa-linoléico (ALA), que se encuentra en el aceite de semillas vegetales como el lino, la linaza, el cáñamo, la soja canola o las nueces; ácido eico-



La merluza y el pescado aportan nutrientes imprescindibles a nuestro organismo

El pescado blanco es fuente natural de ácidos grasos beneficiosos para la salud

sapentaenoico (EPA) procedente de los aceites de pescado azul y de la leche materna y ácido docosahexaenoico (DHA), que lo encontramos en los aceites de pescado azul y en algunas algas microscópicas.

La ingesta regular de omega-3 aporta importantes beneficios a nuestro organismo y, por tanto, a nuestra salud. Así se ha comprobado que las sociedades alimentadas fundamentalmente de pescado, como la japonesa o los esquimales de Groenlandia, apenas sufren ataques al corazón o presentan enfermedades circulatorias.

El consumo habitual de alimentos ricos en estos ácidos reduce los niveles de triglicéridos y colesterol en sangre; previene la formación de coágulos y disminuye levemente la presión arterial. La función cardioprotectora viene acentuada además por la capacidad de estos ácidos para incrementar las transmisiones eléctricas del músculo cardíaco, regulando su ritmo y previniendo arritmias.

Consumir regularmente alimentos y complementos ricos en omega-3 nos protege también contra algunos tipos de cáncer comunes como el de colon, próstata o mama. Además, puede contribuir a reducir el tamaño de tumores e impedir el crecimiento de células cancerígenas.

El omega-3 posee propiedades antiinflamatorias en enfermedades de las articulaciones. Por ello, los alimentos y suplementos ricos en este

Clotilde Vazquez^{1,2}, Jose I. Botella-Carretero^{1,2}, Ana de Cos³, Cristobal Richart^{1,4}, Jose M. Fernández-Real^{1,5}, Jordi Salas^{1,6}, Ramón Estruch^{1,7}, Emilio Ros^{1,7}, Barto Burguera^{1,8}, Empar Lurbe^{1,9}, Dolores Corella^{1,10}, Francisco Pérez-Jiménez^{1,11}, Leticia Poch^{1,12}, Alberto Ordoñez^{1,13}, Felipe Casanueva^{1,14}.

¹CIBER Fisiopatología de la Obesidad y Nutrición (CIBEROBN); ²Hospital Ramón y Cajal, Madrid; ³Hospital Universitario La Paz, Madrid; ⁴Hospital Universitario Joan XXIII, Tarragona; ⁵Hospital Josep Trueta, Girona; ⁶Facultad de Medicina, Reus; ⁷Hospital Clinic, Barcelona; ⁸Hospital Universitario Son Dureta, Palma de Mallorca; ⁹Hospital Clínico, Valencia; ¹⁰Facultad de Medicina, Valencia; ¹¹Hospital Universitario Reina Sofía, Córdoba; ¹²Hospital Montecelo, Pontevedra; ¹³Instituto Social de la Marina, IBERMUTUAMUR; ¹⁴Hospital Clínico Universitario de Santiago de Compostela.

INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

No existen estudios realizados con pescado blanco sobre su eficacia en pacientes con síndrome metabólico. El bajo contenido graso de aquél, pero con alto porcentaje de ácidos grasos omega-3 puede ser de interés en estos pacientes. La hipótesis que se plantea es que la ingesta frecuente de merluza mejora los parámetros definitorios del síndrome metabólico en los pacientes que lo padecen.

DISEÑO Y METODOLOGÍA

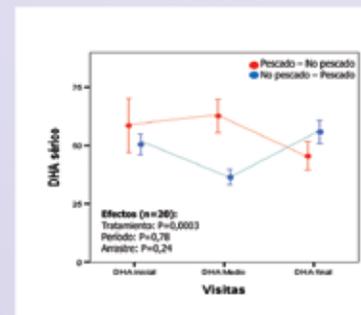
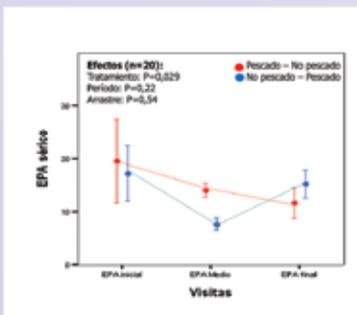
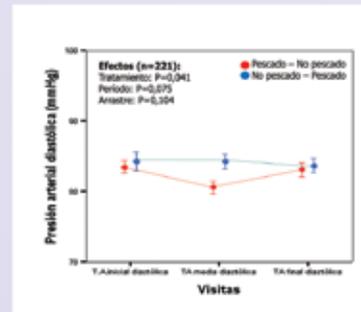
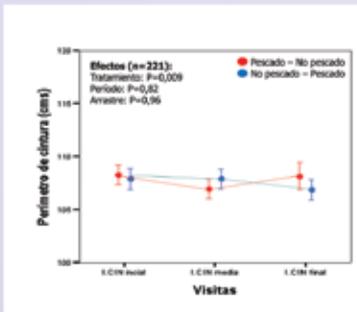
Ensayo clínico cruzado multicéntrico: Dos grupos de intervención, en el primero los pacientes siguen con sus hábitos alimentarios previos, evitando desequilibrios según dictamen de dietista, y consumen 7 raciones de pescado a la semana durante 8 semanas. A continuación, durante otras 8 semanas siguen con los mismos hábitos alimentarios, con la excepción de que no pueden tener ingesta de pescado ni de producto marino alguno. Todo el adiestramiento e información del paciente irá encaminado a que la única modificación introducida es el consumo de pescado blanco (merluza de Namibia congelada, Pescanova), o la abstinencia de consumo de pescado alguno.

Análisis estadístico: El cálculo del tamaño muestral fue basado en un estudio previo piloto en individuos sanos. Al menos un total de 170 pacientes se precisaban, que se aumentó en un 30% para tener en cuenta posibles pérdidas y la posibilidad de análisis de subgrupos.

Variables objeto del estudio: antropométricas y clínicas definitorias de síndrome metabólico, así como la determinación de los ácidos grasos séricos, incluyendo omega-3, omega-6 y ratio entre ambos. Estos se determinaron mediante cromatógrafo de gases con detector de masas (GC-MS), empleando una columna HP-INNOWAX

RESULTADOS

Se presentan los resultados preliminares de 221 pacientes, junto con el análisis de ácidos grasos séricos en un subgrupo de 20 pacientes.



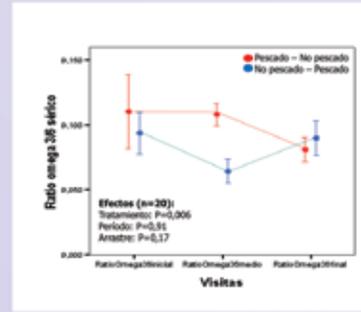
CARACTERÍSTICAS BASEALES		
VARIABLES	MEDIA	D.E.
Edad	56,83	10,27
Talla	163,12	9,94
Peso	87,17	14,19
I.M.C.	32,75	4,22
I. cintura	108,46	10,11
P.A.sistólica	139,11	18,89
P.A.diastólica	83,08	10,81
Glucemia	128,60	44,74
Colesterol Tot	197,73	39,53
HDL-Col	47,01	14,69
LDL-Col	120,65	38,50
Triglicéridos	169,56	93,06

CONCLUSIÓN

El consumo habitual de pescado blanco produce un aumento sérico de los niveles de omega-3 y del ratio omega-3/6, así como una disminución en el perímetro de la cintura y en la presión arterial diastólica en pacientes con síndrome metabólico.

AGRADECIMIENTOS

Este estudio se ha realizado con fondos recibidos del CIBEROBN y de PESCANOVA.



Cartel científico del estudio realizado por Ciberobn

componente resultan adecuados para reducir inflamaciones y aliviar el dolor en personas que sufren artritis reumatoide, psoriasis o lupus y constituyen una alternativa natural en el tratamiento de enfermedades inflamatorias intestinales como la enfermedad de Crohn o la colitis ulcerosa. De igual manera puede ayudar a disminuir los dolores producidos por la menstruación.

Además, los ácidos grasos esenciales resultan muy útiles para aliviar los síntomas de la fatiga crónica y prevenir la depresión. Se ha comprobado que ayudan a mantener el equilibrio mental y evitar los síntomas que producen algunas enfermedades como la esquizofrenia.

El aporte de omega-3 reduce la tensión arterial, el perfil lipídico y el peso: factores que disminuyen el riesgo cardiovascular

Finalmente cabe decir que el omega-3 ejerce una acción positiva en la salud de la piel previniendo y mejorando enfermedades como la psoriasis o eccemas y su consumo no debe faltar en el embarazo ya que se ha demostrado que tiene efectos beneficiosos para el desarrollo cerebral del feto. Las madres que han comido alimentos ricos en ácidos grasos esenciales durante su período de gestación han tenido hijos con una capacidad de aprendizaje más elevada y con menos problemas de visión. Además se ha demostrado que el omega-3 favorece la coordinación motriz de los bebés prematuros.

La obesidad es una de las grandes enfermedades del siglo XXI

NO HAY JUSTIFICACIÓN PARA SER OBESO

La obesidad es uno de los males típicos de las sociedades industrializadas. Junto al estrés y la depresión es una de las grandes plagas del siglo XXI. No hay razón para ser obeso porque los kilos de más pueden generar patologías potencialmente mortales. El Dr. Alberto Ordóñez es el decano de los médicos de la Policlínica que el Instituto Social de la Marina tiene en Madrid. Allí trabaja desde hace más de 30 años. Endocrino, especialista en medicina interna, ha colaborado en numerosos estudios sobre nutrición. Además, lleva a cabo proyectos novedosos de telemedicina, tratando a sus pacientes a distancia, y ha trabajado en este estudio pionero sobre el consumo de merluza congelada. Con él hablamos de su papel en el estudio y de cómo conseguir un peso ideal.

¿Qué es CIBERObn? ¿Cuál ha sido su aportación en el estudio sobre consumo de merluza?

CIBERObn es un conjunto de grupos de investigadores a nivel nacional, ubicados en distintos hospitales y que utiliza las nuevas herramientas TIC para comunicarse entre sí. Al hacer el trabajo entre muchos ahorramos costes. El grupo CIBERObn investiga sobre multitud de patologías de interés para los científicos, como es el caso del que hablamos.

¿Cómo valora el estudio?

Durante ocho semanas sometimos a 221 pacientes con síndrome metabólico a la ingesta alternativa de siete raciones de 100 gramos de merluza congelada a la semana, procedente de Namibia, para ver cómo el consumo de pescado influía en su perfil lipídico y en sus niveles de colesterol, triglicéridos, tensión arterial y peso. Los resultados han sido excelentes. Por primera vez, hemos demostrado que el pescado blanco es beneficioso porque mejora la tensión arterial, el perfil lipídico, el colesterol y el perímetro abdominal lo que ayuda a prevenir enfermedades y patologías cardiovasculares.

Las personas que se sometieron a esta investigación padecían síndrome metabólico ¿qué es este síndrome?

Se trata de una patología cuya definición se ha modificado a lo largo del tiempo. En 1947, el Dr. Vague describía cómo la obesidad y el aumento de grasa en los fenotipos androide se asociaba con alteraciones metabólicas como la diabetes tipo-2 y la enfermedad cardiovascular, por alteraciones en el perfil lipídico y aumento de la tensión arterial. Así, el Dr. Reaven en 1988 publica



El doctor Ordóñez explica que la obesidad implica graves riesgos para la salud.

Por primera vez en la Historia, los pacientes obesos a nivel mundial han superado a las personas con desnutrición

cómo un conjunto de alteraciones fenotípicas y metabólicas, como las descritas anteriormente, presentaban un rasgo fisiopatológico común: la resistencia a la insulina. Por tanto, desde hace años el interés científico se ha centrado en intentar dar respuesta a este Síndrome.

¿Por qué es tan importante reducir el perímetro abdominal?

Se ha demostrado que la grasa abdominal es un auténtico órgano endocrino en sí mismo, ya que puede producir hormonas y sustancias que producen inflamación en los vasos sanguíneos, contribuye al desarrollo de ciertos tumores como el cáncer de colon y se sospecha que



Dieta, ejercicio y cambio en los hábitos de vida son las claves para bajar de peso

puede ser favorecedora de patologías degenerativas como el Alzheimer. Por tanto, el objetivo último no será descender el peso, si no disminuir la masa grasa visceral-abdominal.

Nos han descubierto algo nuevo porque hasta ahora el pescado azul era el que contenía más omega-3

Esta es la primera vez que se demuestra que el pescado blanco, mucho más digestible que el pescado azul, contiene ácidos grasos beneficiosos para la salud como el omega-3. La merluza tiene mucha menos grasa que el pescado azul pero nutrientes igualmente saludables.

Además, en el estudio se ha visto que la forma de preparación no disminuye las propiedades alimenticias del producto. Es tan bueno comer merluza cocida, en el horno, a la plancha o rebozada lo que difiere es el número de calorías.

¿Qué nos recomienda, consumir pescado blanco fresco o congelado?

Sin duda alguna, el congelado. La congelación en ultramar favorece la eliminación de anisakis, un parásito bastante común en el pescado blanco y que puede producir problemas gastrointestinales y alergias importantes.

La obesidad se ha convertido en una de las patologías más comunes en los países desarrollados. Incluso la población de países consumidores habituales de pescado ha aumentado de peso cuando han introducido en su dieta formas de comida más occidentales y rápidas

Ejercicio, dieta y control de las emociones ayudan a bajar el peso corporal

Los resultados del trabajo nos demuestran que consumir pescado blanco favorece la pérdida de peso. Hoy los especialistas nos enfrentamos a dos cuestiones que no se habían dado nunca. Por primera vez en la historia, el número de personas obesas en el mundo es superior al de desnutridas. Pero además, en las sociedades contemporáneas se dan dos contradicciones importantes el gran número de adolescentes que sufren anorexia frente al gran número de adultos que padecen obesidad.

¿Es suficiente la dieta para controlar el peso?

La dieta no basta. Tenemos que tener presente la relación entre lo que ingerimos y lo que gastamos. Hay que cambiar hábitos, hacer ejercicio y dejar de ser sedentarios y, sobre todo, modificar nuestro estilo de vida y controlar las emociones. No se puede estar haciendo dieta toda la vida porque lo único que genera son sufridores: personas que desde la infancia no se ven a gusto consigo mismos, lo que en ocasiones provoca que sigan comiendo más.

Hay que procurar buscar siempre el peso ideal, que es el adecuado para la salud en función de nuestra edad y nuestro perfil y no el peso deseable que, influenciado por modas y estereotipos de los famosos, muchas veces no es el más adecuado en términos de salud.

¿Qué nos hace ser obesos?

En la obesidad influyen factores de muchos tipos. Hay un componente genético, otro hormonal y por supuesto de hábitos.

En nuestro mundo, la socialización se hace a través de la mesa y la industria añade a los productos sustancias para potenciar la conservación y el sabor lo que contribuye a que ciertas personas ganen peso.

Hay estudios que demuestran que los simios, en libertad, no sufren obesidad pese a que tienen a su disposición todo tipo de comida. Y los humanos, hasta que cumplimos tres años, sólo comemos cuando tenemos hambre. Sin embargo, los padres cambiamos la tendencia natural que tenemos, castigando sin postre al niño, cuando no quiere comer, y premiándole con "chuches" por los buenos comportamientos.

Hoy no tenemos excusa para estar obesos porque sabemos que el exceso de grasa corporal es tremendamente nocivo para la salud. Hay que modificar hábitos dietéticos y estilos de vida. En el futuro las empresas deberán actuar para cambiar las formas de trabajo, favoreciendo

do momentos para que sus empleados puedan desconectar e incluso mantenerse activos.

Pero es necesaria mucha fuerza de voluntad.

Nos tenemos que concienciar y saber que la obesidad es un síndrome maligno. Y como ocurre con los tumores hasta después de cinco años de mantener un peso ideal no se puede decir que dejamos de ser obesos. Esto no sólo no es fácil sino que, a veces, es muy frustrante para los pacientes ya que, cansados de estar a dieta durante mucho tiempo, vuelven a engordar por un abandono de la dieta y el ejercicio, lo que se conoce como efecto rebote. Hay que reducir los kilos poco a poco para no perder proteínas ni agua.

A veces el cerebro nos juega malas pasadas y creemos sentir hambre cuando lo que de verdad sentimos es tristeza, ansiedad o cualquier otra emoción. Por eso es importante saber controlar las emociones.

¿Qué me dice de las dietas como la del Dr. Dunkan que se han puesto tan de moda?

Estas dietas restrictivas en algunos componentes necesarios para el organismo, persiguen un descenso ponderal rápido. De tal manera, puede estar indicado en algún tipo de pacientes

Las sociedades contemporáneas nos enfrentamos a la anorexia de los adolescentes y a la obesidad de los adultos

por situaciones muy concretas y deben ser indicadas por el médico especialista, controlando el efecto de la misma de forma rigurosa. Estas dietas deben llevarse a cabo durante un corto espacio de tiempo. El problema se plantea cuando las personas realizan estas dietas sin supervisión médica ya que puede conducir a la pérdida de masa magra corporal cuya consecuencia es muy peligrosa para la salud.

En su despacho hay muchas fotos de niños

Son los hijos de madres diabéticas a las que hemos controlado su embarazo a distancia. La telemedicina nos permite hoy en día controlar a los pacientes desde sus domicilios o incluso desde distintos países. En mi consulta realizamos este control telemático habitualmente tanto a diabéticos como a hipertensos o a personas que necesitan adelgazar. Les damos instrucciones para pesarse o medirse la tensión arterial y la glucosa desde casa y nos envían los datos a través del ordenador. Así controlamos su patología a diario aunque también deben asistir a la consulta, eso sí, con menos frecuencia. ■

ANA DÍAZ

FOTOS JULIO PALOMAR



El doctor Ordóñez junto a su enfermera, Eva Pacho, participaron en este estudio pionero sobre la merluza

Estudio premiado por la Sociedad Española de Neumología

AMIANTO: enemigo mortal de los trabajadores del naval

El estudio “Determinación de la concentración intrapulmonar de asbesto en trabajadores post expuestos al amianto” en el que, por primera vez en España, se demuestra científicamente la relación directa de la exposición sin protección al amianto y el cáncer de pulmón, recibió este verano el reconocimiento de la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica. Realizado por el servicio de neumología del área sanitaria de Ferrol, en colaboración con el hospital de Val d’Hebrón de Barcelona, la investigación viene a constatar una realidad que ha afectado y sigue afectando a muchos trabajadores de astilleros, a pesar de que la utilización de este material está prohibido en España desde 2001.



Vista aérea del astillero de Navantia en Ferrol

El estudio presentado por el Servicio Gallego de Salud (Sergas) demuestra científicamente la relación directa entre el cáncer de pulmón y la exposición directa y prolongada al amianto, un material empleado como aislante en la construcción de buques durante años. “Las enfermedades de pulmón de los trabajadores de los astilleros de Ferrol se relacionan con niveles elevados de amianto en el pulmón en el 97% de los casos”, mantiene el estudio.

La base de la investigación científica elaborada en el Hospital Arquitecto Marcide comenzó en 2008, cuando las familias de trabajadores de astilleros fallecidos solicitaron un análisis para comprobar si su muerte se había producido a causa de la exposición directa al amianto. En estos años, el departamento gallego envió periódicamente muestras de pulmón de 31 trabajadores al laboratorio catalán del hospital de Val d’Hebrón, el único en España que elabora estas pruebas bioquímicas, donde constataron que en todas había una alta concentración de este material y que, 27 de estos operarios, habían fallecido por cáncer de pulmón, mesotelioma, que es un tipo de cáncer que se localiza habitualmente en la pleura y en cerca del 100% de los casos se relaciona con la manipulación de amianto, o por asbestosis o fibrosis pulmonar.

El período de latencia de las enfermedades relacionadas con la exposición directa al amianto, en muchos casos superior a 20 años, hace que para sus afectados sea especialmente complicado demostrar la vinculación de su patología con la exposición a este material cancerígeno, de ahí de la relevancia de estudios como éste para el colectivo de enfermos por amianto y para sus familias.

Y es que investigaciones como esta, con los porcentajes que maneja, pueden ser una referencia para los Equipos de Valoración de Incapacidades (EVI), que son los órganos encargados por el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) de elaborar una propuesta de incapacidad permanente, a la hora de evaluar los casos, y aporta su grano de arena en las posibles demandas judiciales que se tengan que

La investigación promovida por el Sergas seguirá abierta mientras haya familias que soliciten el análisis.



Detalle de fibra de amianto

interponer por estas causas. Paralelamente, Carmen Diego, doctora coautora del estudio, afirma que la investigación seguirá abierta mientras haya familias que soliciten el análisis. Una prueba determinante para sus demandas en el caso de trabajadores fallecidos.

Para Ramón Tojeiro, presidente de la Asociación Gallega de afectados por el amianto (Agavida), *este estudio tiene también una importancia vital, en el sentido de que se abre el camino a una posible investigación que halle algún fármaco capaz de frenar el avance de la enfermedad. Ahora mismo, el que la padece tiene los días contados. No hay ninguna posibilidad de recuperación ni de contener el avance de la enfermedad.*

Hablamos de que las patologías relacionadas con la exposición sin protección al amianto, según la Organización Mundial de la Salud (OMS) producen 1.100 muertes anuales en España y que, según la Unión Europea, habrán sido la causa del fallecimiento de 50.000 españoles al llegar a 2030. En nuestro país, según mantienen desde Comisiones Obreras, puede haber entre 300.000 y 400.000 personas que han trabajado directamente con amianto en décadas pasadas, en la mayoría de los casos con una falta de formación e información casi total.

GALICIA, A LA CABEZA DE AFECTADOS

El pico máximo en las importaciones de amianto en España se produjo sobre la década de los setenta, concretamente en 1974 se compraron unas 130.000 toneladas.

Un momento que coincide con el auge de la construcción naval española, cuando los

astilleros de la ría gallega contaban con cerca 10.000 trabajadores empleados en esta actividad, y en el que se consumía amianto a espuertas en todas sus posibles aplicaciones. Quizás esta haya sido la causa de que Galicia ocupe en el primer puesto del fatídico ranking nacional de trabajadores afectados por el amianto. Concretamente, en la ría de Ferrol se contabilizan alrededor de 3.500 damnificados por los efectos del contacto directo con este material, de ellos, cerca del 90% tienen o han tenido alguna relación con los astilleros y su industria auxiliar, nos comentan desde Agavida.

Hay que recordar que la prohibición del uso y comercialización del amianto en España, como hemos comentado, se produce en 2001 y que su manipulación no quedó regulada hasta 2006, en que se emitió el Real Decreto 396/2006 dónde se establecen las pautas a seguir en trabajos de mantenimiento de instalaciones con amianto, y en la retirada de materiales con contenido de amianto. Pero, según denuncian desde la

Asociación de afectados y desde Comisiones Obreras, no hay una relación pormenorizada de los lugares o construcciones donde aún permanece este material.

Es también en 2006 cuando las patologías derivadas de la exposición sin protección al amianto se incluyen en el Catálogo de Enfermedades Profesionales. Hasta este momento, los afectados tenían serias dificultades para demostrar que la dolencia que padecían se había originado en el ejercicio de su profesión, con la pérdida de derechos que esto significaba. Aún con todo, aún persisten los casos de afectados, incluso con diagnósticos tan claros como el mesotelioma, que se ven obligados a recurrir a los tribunales para que les sea reconocido la contingencia profesional, el cambio de tipo de contingencia, o para reclamar que la empresa donde prestó sus servicios le indemnice por el perjuicio causado, nos comentan desde ambas instituciones.

El amianto es un material con óptimas cualidades aislantes, ignífugo y muy barato



cuyo uso se popularizó en España en los años 60. Principalmente se destinó a la producción de fibrocemento, empaquetaduras y cartones, aislamiento, elementos de fricción, recambios y filtros. En los años 70, los profesionales más afectados por el amianto fueron los trabajadores del sector del aislamiento, los que trabajaban en la producción o elaboración de amianto, los calefactores y los trabajadores del naval. Pero, cuando se pone en relación este dato con el número de personas que desarrollaban cada una de estas profesiones, los oficios proporcionalmente más afectados son los chapistas caldereros (categoría en la que se incluye a los trabajadores de los astilleros navales) y los chapistas de carrocerías industriales.

La trampa que escondía este material eran las partículas de polvo que se desprendían fácilmente y eran inhaladas por los que lo manipulaban o vivían cerca de lugar donde se realizaba esta operación. Simplemente, el entrar en contacto con la ropa de estos operarios ha llegado a dar lugar a mesoteliomas entre sus familiares.

FONDO DE INDEMNIZACIONES

En este sentido, tanto los afectados como sus familiares demandan la creación de un fondo de indemnizaciones, al estilo de los que existen en Europa, que posibilitan que, una vez que el trabajador presenta una patología reconocida por unidades específicas de asbestos como las que hay en Ferrol y en Oviedo, pase automáticamente a percibir una compensación del fondo de indemnizaciones, que vendría determinada en función de la gravedad o del padecimiento que se tenga. *No se trata solo de una cuestión económica, sino que algunas veces en los juzgados nos estamos encontrando que, en dos casos iguales, se perciben indemnizaciones bien diferentes*, afirma Tojeiro.

En otros países de la Unión Europea existen fondos estatales de compensación con dotaciones millonarias, como es el caso de Francia que cuenta con recursos para indemnizar incluso a afectados que vivieron cerca de las fábricas que usaban amianto. En España, los damnificados por el amianto que no trabajaban directamente con este



Muchos de los buques que contenían amianto se derivaron para su desguace a países en vías de desarrollo donde se manipulan sin ninguna precaución. Greenpeace

Ahora mismo no hay ninguna posibilidad de recuperación ni de contener el avance de la enfermedad (Ramón Tojeiro)

material cancerígeno no tienen derecho a la percepción de ningún tipo de prestación aunque, según nos comentan desde CCOO, *es una cosa en la que se trabaja cada vez más y ya van saliendo sentencias que reconocen estas circunstancias*.

Para paliar esta carencia, algunos trabajadores han buscado compensaciones en el exterior. Se da el caso de que, en los años 50, se readaptaron en el astillero Bazán de Ferrol viejos buques de guerra norteamericanos. Se trataba de buques en cuyos aislamientos térmicos interiores se utilizó gran cantidad de amianto, por lo que muchos trabajadores de entonces se contaminaron en los astilleros. Algunos de los operarios que trabajaron en la transformación padecen ahora mesotelioma y han solicitado en Estados Unidos, que sí cuenta con un fondo para trabajadores que estuvieron expuestos a amianto instalado por ellos, una indemnización.

Más allá de esto, entre los empleados de la antigua Bazán, que construía buques militares, han aparecido más casos de asbestosis que entre los de Astano. Las cualidades aislantes y de protección ignífuga del amianto lo hacían más adecuado para los buques de guerra que, al ser más pequeños que los petroleros, necesitaban más cantidad para su construcción.

Bien es verdad que, por ejemplo, en el caso de las reclamaciones de algunos tra-

bajadores de Bazán a la empresa, aunque en los primeros juicios fallaron a favor de la empresa, desde hace unos años, los juzgados ferrolanos han ido reconociendo las reclamaciones de los trabajadores contra el astillero.

Pero, no solo encontramos trabajadores de construcción naval afectados por el contacto con el amianto en Galicia. Según Comisiones Obreras, la plantilla fija que existía en Cádiz entre las décadas de los 60 y los 80 era de 24.322 trabajadores, de los cuales se considera que resultaron afectados unos 16.699, mientras que la bolsa de empleados en la industria auxiliar entre las décadas de los 60 y 80 ascendía a 15.700 personas, de las que el sindicato considera que 9.420 estuvieron en contacto con el amianto.

ENFERMEDAD PROFESIONAL

El amianto es una de las principales causas de graves enfermedades profesionales derivadas de los riesgos químicos. En España, la asbestosis y los cánceres de pulmón y pleura asociados a la exposición laboral al

Los afectados piden la creación de un fondo que posibilite a las personas afectadas percibir automáticamente una compensación

amianto figuran en el cuadro de enfermedades profesionales recogido en el Real Decreto 1299/2006.

Esto supone que las víctimas del amianto o, en último caso, sus beneficiarios tienen derecho, si se cumplen los requisitos previstos, a recibir del Sistema Nacional de Seguridad Social asistencia sanitaria y pensiones vitalicias. Estas últimas se concretan, en función de si se trata de un trabajador en activo o jubilado y del diagnóstico, en forma de pensiones por gran invalidez, incapacidad permanente absoluta e incapacidad permanente total.

Se prevé también la imposición de un recargo, de entre el 30% y el 50% de las prestaciones económicas, a cargo de la empresa en caso de que se demuestre que se incumplieron las medidas de precaución, seguridad e higiene.

Una constatación nada fácil si la empresa donde se entró en contacto con el amianto ha desaparecido. Es por esto que los afectados están reclamando que se aplique el principio *causa-efecto* o lo que es lo



El cáncer de pleura y pulmón afecta principalmente a los trabajadores de la industria naval, fibrocementos, material ferroviario y reparación de automóviles.

mismo: que el hecho de tener una patología que produce el amianto sea suficiente para el reconocimiento de una prestación. *En las grandes empresas no tenemos muchos problemas, pero las personas afectadas cuando trabajaban para empresas pequeñas que han desaparecido, ya no tienen la posibilidad de que les certifiquen que manipularon amianto*, defiende el presidente de Agavida. Un hecho agravado porque de este reconocimiento se podrían derivar la reclamación de posibles responsabilidades a la empresa. *Además hay un problema añadido en esto*, apunta José R. Valdés del departamento de Salud laboral de CCOO, *como nuestro ordenamiento jurídico establece que la empresa que genera el problema es la responsable, el EVI te puede reconocer la enfermedad profesional pero no hay a quién reclamar el que no se tomaran las medidas de seguridad pertinentes. A diferencia con otros países, no hay responsabilidad subsidiaria de nadie. Con todo ello, la situación que se produce con estos trabajadores es un auténtico calvario*.

VIGILANCIA DE LA SALUD

Desde el Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, en colaboración con las Comunidades Autónomas, se viene desarrollando desde hace unos años un plan de vigilancia de la salud dirigido a trabajadores expuestos al amianto o que han estado expuestos en el pasado, bien porque están jubilados o bien porque han cambiado de empresa.

En el marco de este programa, Navantia entregó recientemente a la Unidad de Referencia del Amianto un registro con los nombres de 2.844 afectados de los años 80 en el sector naval de la Bahía de Cádiz : 1.316 de San Fernando, 1.052 de Puerto Real y 476 de Cádiz, pertenecientes a la plantilla fija, aunque se asegura que no se tienen datos del personal adscrito a la industrias auxiliar que pudo estar en contacto con el amianto.

Igualmente, hizo lo propio con los afectados de la ría gallega y entregó al hospital Marcide una lista de 5.640 trabajadores afectados de Navantia en ambos astilleros. En principio, el protocolo de actuación contempla la supervisión por médicos de cabecera de los trabajadores que están o en algún momento de su vida laboral han es-

tado en contacto con amianto y, si detectan indicios de daños en los pulmones, derivan al trabajador o al jubilado a una consulta especializada.

Aunque aún no se tienen datos de esta iniciativa, lo que sí se sabe es que en la actualidad, la consulta especializada gallega atiende a unas 1.300 personas, la mayoría de ellas con placas pleurales que, en principio no derivaran en enfermedad grave. En la provincia de Cádiz, actualmente están siendo atendidas en el marco de este programa unas 9.000 personas y unas 5.500 en Cartagena.

Mejoraría mucho la atención y diagnóstico de las personas que están o han estado en contacto con amianto, la creación en todas las Comunidades Autónomas de consultas específicas de asbestosis, como las que existen en Oviedo y Ferrol, cuya especialización en los cuidados y su preocupación por los afectados ha quedado de manifiesto con promoción de investigaciones como la premiada, promovida por la consulta de asbestosis del servicio gallego de salud. ■

A. MUNGUÍA

PORCENTAJE DE TRABAJADORES POTENCIALMENTE EXPUESTOS Y CONCENTRACIÓN MEDIA DE EXPOSICIÓN POR ACTIVIDAD ECONÓMICA

Actividad económica	% Trabajadores expuestos	Concentración media (FIBRAS/CC)
Textil.....	65	0.70
Talleres.....	15	0.50
Fabricación de frenos.....	30	0.65
Mantenimiento ferroviario.....	100	1.20
Buques.....	60	0.55
Fibro cemento.....	3	0.35
Juntas.....	15	0.50

Fuente: Reunión sindical internacional: Bruselas, 15-17/10/97.

14ª reunión de los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo

EL CENTRO JOVELLANOS, epicentro de la seguridad marítima

El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos ha acogido en los últimos meses varias reuniones de primer orden internacional en materia de formación y salvamento. Por una parte, la Conferencia de usuarios de simuladores marinos y, por otra, la 14ª reunión de Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo del Atlántico Norte. En total más de 150 delegados de diferentes países han pasado por este centro asturiano, uno de los más completos que existen de su clase en el mundo.



Vista Aérea del Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", en Gijón.

Desde que en mayo de 1993 abrió sus puertas, por las instalaciones del Centro Jovellanos han pasado más de 75.000 alumnos y se han impartido más de 6.000 cursos con simuladores marinos. Esta experiencia acumulada y los medios de que dispone, recientemente reforzados con la incorporación de los simuladores de maniobra y navegación, el de tráfico marítimo (VTS) y el HUET de entrenamiento para el abandono de helicópteros sumergidos, hacen que el Centro sea un referente internacional en la formación

de profesionales vinculados al transporte y salvamento marítimo.

Y es que, excepto el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos" dependiente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR), no existe ninguna institución que concentre en una misma instalación servicios de formación en salvamento, lucha contra incendios, supervivencia, simulación marina y contra la contaminación marina.

Prueba del prestigio que goza el Centro, la instalación asturiana ha acogido dos



En la imagen, un momento de un ejercicio de salvamento marítimo conjunto hispano-francés.

eventos de primer orden internacional en los últimos dos meses. El primero de ellos: la Conferencia de usuarios de simuladores marinos, uno de los más prestigiosos foros de formación que se celebran a nivel internacional.

En esta ocasión, el lema de la reunión fue “la simulación orientada a conseguir unas operaciones más seguras”, con el que se quería poner de manifiesto la contribución de los simuladores marinos al refuerzo de la seguridad marítima.

Durante las jornadas, se desarrollaron planificaciones en las que se analizó el funcionamiento de simuladores de maniobra de remolcador en entornos SAR (búsqueda y salvamento) y las ventajas que ofrece la formación con simuladores en el campo de la seguridad. También se dieron a conocer experiencias derivadas del uso de simulador de cámara de máquinas y los resultados obtenidos por el CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas) con el uso del simulador *Polaris* para estudios portuarios, entre otras cuestiones.

SALVAMENTO DEL ATLÁNTICO NORTE

Un mes más tarde, el Centro Jovellanos fue el escenario de la 14ª reunión de Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo del Atlántico Norte; un encuentro que se celebra bianualmente y con el que se da cumplimiento al Convenio SAR 79 o Convenio de Hamburgo, marco de referencia para la prestación de los servicios búsqueda y salvamento a nivel internacional.

Concretamente, este acuerdo establece la coordinación de las actividades relativas a la seguridad sobre y en el mar de las organizaciones internacionales, así como el desarrollo de un plan internacional de búsqueda y salvamento. Con reuniones como la de Gijón se pretende fortalecer la cooperación entre las organizaciones regionales de rescate y llevar a buen fin las operaciones SAR a través de variados instrumentos como son: los acuerdos regionales o de vecindad; la planificación conjunta operacional, visitas de enlace entre el personal dedicado a estas tareas, etc, todo ello encaminado a coordinar adecua-

Trasmediterránea contempla realizar viajes extraordinarios en Semana Santa, Navidades y en los puentes de todos los santos y la Constitución

damente los medios de salvamento y actuar así con mayor eficiencia.

En los cuatro días que se duró el encuentro, los participantes conocieron de primera mano las últimas tecnologías aplicadas al área de salvamento y rescate y pudieron compartir experiencias de casos reales de intervenciones de salvamento, todo ello con el objetivo de mejorar los servicios e intercambiar ideas en el ámbito de las últimas tecnologías aplicadas al salvamento y rescate.

La reunión, que se celebra desde 1985, en esta 14ª edición contó con delegados de Bremen (Alemania); Bermudas, Newfoundland y Halifax (Canadá), Den Helder (Países Bajos), Dublín (Irlanda), Rekiavik (Islandia), Lisboa y Punta Delgada (Portugal), Rabat (Marruecos), Stavanger (noruega), Falmouth y Belfast (Reino Unido) y Boston y Norfolk (Estados Unidos).

Las ponencias se centraron en cinco temas generales, que se consideran claves para la seguridad marítima en zonas de responsabilidad SAR asignadas a estos países. Entre ellos estuvo la navegación de recreo transoceánica y la aplicación de nuevas tecnologías, como Internet, Twitter y Facebook, al entorno SAR. Seguidamente, los participantes en la reunión analizaron las conclusiones de los 20 años de aplicación de los sistemas GMDSS/COM-SAR, la formación de operadores SAR en cada uno de los países participantes y, por último, el estudio de casos concretos de salvamento y búsqueda. La Organización Marítima Internacional (OMI) asigna a cada nación ribereña zonas marítimas de responsabilidad en materia de búsqueda y salvamento marítimo (regiones SAR). España tiene asignada esa responsabilidad en una superficie marina de 1,5 millones de Km², lo que equivale a tres veces el territorio nacional. Esta superficie total de responsabili-

dad española se ha subdividido a su vez en 4 subzonas: Atlántico, Estrecho, Mediterráneo y Canarias. ■

A. MUNGUÍA.

OFERTA FORMATIVA DEL CENTRO JOVELLANOS

- Básicos y avanzados de lucha contra incendios.
- Fuegos en estructuras, viviendas, garajes, almacenes, etc (interiores y exteriores)
- Emergencias industriales
- Control de fuego en buques
- Excarcelación de vehículos
- Incidentes con mercancías peligrosas
- Mando y control de emergencias. Gestión de crisis
- Rescate en altura, espacios confinados
- Otros cursos de alta especialización.
- Ventilación. Presión positiva y negativa en los incendios interiores
- Desarrollo incendios interiores. Fenómeno del flash-over, técnicas de control
- Backdraft. Desarrollo y control
- Emergencias en tanques de almacenamiento
- Mercancías peligrosas
- Excarcelación de víctimas atrapadas

(Fuente. Revista Marina Civil)

Entra en vigor la NUEVA LEGISLACIÓN SOBRE BOTIQUINES

El pasado 13 de noviembre entró en vigor el nuevo Real Decreto 568/2011, de 20 de abril, que regula las condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. Esta nueva normativa modifica la legislación anterior en el sentido de que adapta el contenido de los botiquines que obligatoriamente deben llevar los barcos y los planes de formación sanitaria de los tripulantes a las necesidades reales de la flota. Para la elaboración de este Real Decreto se ha consultado a todos los agentes sociales. Los documentos relacionados con esta norma pueden descargarse de la página web de la Seguridad Social www.seg-social.es

Adaptar el contenido de los botiquines que deben llevar los barcos a bordo y los planes de formación sanitaria a las necesidades reales de la flota y los trabajadores del mar es la razón que ha llevado a modificar la legislación que los regulaba hasta ahora.

Las condiciones laborales específicas del sector y las características especiales de la actividad marítima han determinado la necesidad de establecer medidas de prevención

La nueva normativa puede descargarse de la página web de la Seguridad Social

y protección de la salud de marinos y pescadores, especialmente cuando están embarcados y lejos de los medios sanitarios y hospitalarios que encuentran en tierra.

La asistencia médica a bordo se sustenta en nuestro país sobre tres pilares: un sistema ágil y eficaz de consulta radio-médica, la obligatoriedad de que los barcos lleven botiquines como instrumento de apoyo a la prescripción médica facilitada por los médicos en sus consultas radiofónicas y la formación sanitaria específica que deben tener los tripulantes, especialmente los mandos y responsables del contenido de los botiquines.

Son muchas las normas en nuestro ordenamiento jurídico relacionadas con la seguridad, la higiene y la salud de los trabajadores empleados en el mar. La Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad; la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y otras de rango inferior como el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, que establece las condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.

En desarrollo del citado Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, se han aproba-



do, a su vez, diversas órdenes ministeriales sobre el contenido de los botiquines, la revisión de los medicamentos y el material sanitario que llevan, los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para expedir y homologar títulos.

La Orden PRE/568/2009, de 5 de marzo, modificaba ya el contenido de los botiquines. La experiencia adquirida desde la entrada en vigor de esta Orden ha puesto en evidencia que había que ajustar el tipo, contenido y control de los botiquines a bordo a las necesidades reales de la flota, siendo necesaria la publicación de un nuevo Real Decreto.

Para ello se han tenido en cuenta factores como el tipo de buque, el número de personas a bordo; la índole, el destino y la duración de los viajes; las clases de actividades que se efectúan durante el trayecto; las características del cargamento que transportan y el número de trabajadores a bordo.

También se han considerado criterios como la naturaleza de los problemas sanitarios que precisan atención médica a bordo; la formación sanitaria de los trabajadores; el uso, mantenimiento y conservación de los botiquines por los responsables sanitarios a bordo y el acceso a la atención médica en tierra, en función de los medios de rescate marítimo y helitransportado, con la intención de optimizar los recursos asistenciales disponibles, sin menoscabo de las garantías de la salud de los trabajadores del mar establecidas en el derecho comunitario.

MODIFICACIONES

El nuevo Real Decreto 568/2011, de 20 de abril, modifica los apartados 4, 5 y 6 del artículo 3 y del Real Decreto 258/1999 y añade un nuevo apartado estableciendo que deberá constar el contenido de los botiquines de cada buque y botes salvavidas en el documento de control elaborado por el Instituto Social de la Marina. También establece que los barcos que transporten sustancias peligrosas deberán llevar antídotos contra las mismas y quedar también registrados en un documento de control.

El artículo 7 del Real Decreto sufre asimismo cambios. En su primer apartado se establece que las revisiones de los botiquines de las balsas de salvamento se realizarán junto a su revisión anual en las estaciones de servicio homologadas por la Dirección General

de la Marina Mercante. Se añade que, en las embarcaciones que no hayan atracado en un puerto nacional durante un año, el certificado válido de control o el de exención del control de sanidad a bordo podrán suplir al certificado de revisión del botiquín.

También se ha cambiado la redacción del artículo 8, referente al procedimiento de revisión de los botiquines. Así, los Centros de Sanidad Marítima del ISM revisarán los botiquines del tipo C. La revisión de los botiquines generales, tipo A y B, y la de los botiquines auxiliares tipo C de los botes salvavidas la realizarán facultativos o personal sanitario designado por el ISM en el propio barco. Finalmente, la revisión de los botiquines de las balsas de salvamento se llevará a cabo en las estaciones de servicio homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante.

El contenido de los botiquines A, B y C y el de antídotos deberá constar en los documentos de control correspondientes, que deberán conservar y mostrar siempre que sean requeridos.

Los resultados de las revisiones figurarán en el certificado emitido por el ISM. Las estaciones de servicio homologadas por Marina Mercante emitirán los certificados de revisión de los botiquines de las balsas de salvamento.

La Inspección de Trabajo y Seguridad Social y de la Administración marítima competente tendrá conocimiento de cualquier incumplimiento de la normativa que se detecte. ■

ANA DÍAZ

El Real Decreto 568/2011, de 20 de abril, modifica la anterior legislación sobre botiquines



Las TIC simplifican trámites administrativos

Nuevas APLICACIONES INFORMÁTICAS para la gestión



Los funcionarios del ISM cuentan desde este mes con dos aplicaciones informáticas con las que agilizan la gestión y el trámite de expedientes. Se trata de las aplicaciones Alfamar y Ayflo-Pros@. La implantación de Alfamar supone la automatización del trámite de los expedientes de muerte y supervivencia que realiza el ISM mientras que Ayflo-Pros@ agiliza los procesos para gestionar las ayudas económicas que se ofrecen a los tripulantes cuando sus flotas se ven obligadas a dejar de faenar para recuperar los caladeros.

Alfamar y Ayflo-Pros@. Así se llaman las nuevas aplicaciones informáticas dirigidas a agilizar la gestión de trámites en el Instituto Social de la Marina. La primera supone un avance en la gestión y resolución de los expedientes de muerte y supervivencia de los afiliados al Régimen Especial de Mar. La segunda facilita la concesión de ayudas a las flotas obligadas a realizar una parada biológica para recuperar especies.

La implantación de Alfamar permite la conexión automática del trámite de prestaciones con la Gerencia de Informática mediante el envío inmediato de los datos personales de los afectados: el DNI, el número de afiliación, la na-

Alfamar es una adaptación al régimen especial del mar de las aplicaciones que utiliza el instituto nacional de la seguridad social

cionalidad o el domicilio donde reside; así como información sobre su vida laboral: las bases de cotización, la recaudación o los datos de otras prestaciones. Esta información se encuentra en las bases corporativas de la Seguridad Social.

Tras incorporar los datos a los expedientes, Alfamar permite realizar cualquier trámite de manera automática, dirigiendo al funcionario de una pantalla a otra, en función de los requisitos y situaciones en las que se puede encontrar el solicitante o en las que se encontraba el trabajador o el pensionista fallecido.

Resuelto el expediente, éste se envía a través de la nueva aplicación informática a la Intervención para su fiscalización por pantalla.

Alfamar reduce tareas a los funcionarios ya que emite automáticamente todos los datos, algo que hasta hace muy poco debía confeccionarse manualmente como acuses de recibo, modelos de reconocimiento de asistencia sanitaria y listados de apoyo. Por consiguiente, no sólo se mejora la calidad de la gestión. También se ahorra tiempo y esfuerzos.

Además se unifican criterios y se actualiza, de manera constante y rápida, la normativa vigente no sólo entre todas las Direcciones Provinciales del Instituto Social de la Marina sino también con el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), al ser una versión adaptada al Régimen Especial del Mar de las aplicaciones que están funcionando en dicho organismo.

De este modo y, teniendo siempre presentes las particularidades propias de cada Régimen de la Seguridad Social, se garantiza una actuación común en cada una de las entidades gestoras.

AYUDAS A LAS FLOTAS

Por otra parte, la reciente convocatoria de ayudas para los tripulantes de buques españoles afectados por el plan de recuperación de la merluza del sur y la cigala se realizará desde la nueva aplicación informática Ayflo-Pros@. Esta aplicación mejora ostensiblemente la existente en la actualidad, pues tiene en cuenta el contexto legal imperante con la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos y el intercambio de información entre Administraciones, regulado por el Real Decreto 209/2003, de 21 de febrero.

Desde hace varios años, la legislación reconoce el derecho de los ciudadanos a relacionarse con las Administraciones Públicas por medios electrónicos. Por ello, regula los aspectos básicos del uso de las tecnologías en la actividad administrativa, en las relaciones entre las Administraciones Públicas y en las relaciones de los ciudadanos con las mismas. De este modo garantiza sus derechos, un tratamiento común ante ellas y la validez y eficacia de la actividad administrativa en condiciones de seguridad jurídica.

Al amparo de esta Ley, las Administraciones Públicas utilizan las tecnologías de la información para asegurar la disponibilidad, el acceso, la integridad, la confidencialidad y la conservación de datos, informaciones y servicios gestionados en el ejercicio de sus competencias.

La Constitución y el resto del ordenamiento jurídico establece los límites a la Ley 11/2007, de 22 de junio, procurando que su aplicación

respete siempre el derecho de los ciudadanos y garantizando la protección de datos personales; la igualdad de todos los ciudadanos al relacionarse con la Administración; su accesibilidad a la información y la legalidad vigente.

La llamada “sociedad de la información; esto es, la plena incorporación de las tecnologías de la información y la comunicación a las actividades sociales y económicas, constituye un factor estratégico esencial para garantizar el desarrollo de nuestro país en un escenario de vertiginoso progreso, en el que ya no es posible competir sino a través de productos con un alto valor añadido.

En este sentido, el Real Decreto 209/2003, de 21 de febrero establece que las Administraciones Públicas deben desempeñar un papel protagonista a la hora de impulsar y conseguir el uso generalizado de la tecnología entre los ciudadanos y las empresas.

En este contexto se ha desarrollado la aplicación Ayflo-Pros@ que permite obtener, de manera rápida y eficaz, cualquier información sobre solicitudes de ayudas y su tramitación.

En estos momentos, los usuarios pueden utilizar la nueva aplicación para capturar los impresos de solicitud, resolver solicitudes denegadas, calcular períodos de derecho y obtener listados de comprobaciones. También pueden seguir utilizando la que utilizaban hasta ahora para continuar los trámites que realizan como pueden ser las propuestas de resolución o el descuento de días de prestaciones por desempleo, en los casos que proceda. Algo que no tendrán que hacer cuando la aplicación Ayflo-Pros@ funcione en su totalidad, dentro de poco tiempo. La convocatoria de ayudas por paralización a la flota que pesca merluza del sur y cigala marcará el uso generalizado de la aplicación.

Ayflo-Pros@ reducirá el número de documentos que se solicita a los ciudadanos ya que los datos se comparten por diferentes organismos. Además, ofrece garantías de confidencialidad y mayor seguridad a la gestión.

Estas aplicaciones informáticas benefician, tanto a los ciudadanos como a los funcionarios, porque se orientan al diseño de procedimientos; facilitan la entrada directa de solicitudes a través de internet; permiten la distribución de tareas entre tramitadores, ajustando la carga de trabajo y facilitan el intercambio de información entre distintos órganos de la administración y el cumplimiento de la Ley 11/2007 de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos. ■

ANA DÍAZ

Ayflo-Pros@ permite obtener rápidamente cualquier dato sobre solicitudes de ayudas a la flota

Protección para autónomos por CESE DE ACTIVIDAD



Los trabajadores autónomos que cesen en su actividad ya pueden solicitar la nueva prestación, cuya cuantía depende de los meses cotizados. Esta nueva norma, aprobada por el Consejo de Ministros, convierte a España en el único país europeo que cuenta con un sistema de protección para aquellos emprendedores que tienen que cerrar su negocio. Además, supone un gran salto en el desarrollo del Estatuto del Trabajo Autónomo, en cuanto a la protección social, y cumple con una importante reivindicación de este colectivo.

La cuantía de la prestación será del 70 por ciento del promedio de bases de cotización del trabajador por cuenta propia de los 12 últimos meses.

- Aquellos trabajadores autónomos que hayan cotizado de 12 a 17 meses, ten-

El número de cotizantes al sistema de protección por cese de actividad es de 502.263

drán una protección de 2 meses.

- Los que lo hayan hecho entre 18 y 23 meses, contarán con 3 meses de protección.
- De 24 a 29 meses de cotización, tendrán 4 meses de protección.

- Quienes coticen de 30 a 35 meses, tendrán un periodo de protección de 5 meses.

- Los que lo hagan de 36 a 42 meses, pueden cobrar 6 meses.
- Los trabajadores que tengan cotizado un periodo entre 43 y 47 meses tendrán 8 meses de protección.
- Y de 48 meses en adelante contarán con protección económica durante 1 año.

El órgano gestor de la prestación cubrirá los costes de la cotización por contingencias comunes durante el periodo en el que el trabajador autónomo perciba la prestación.

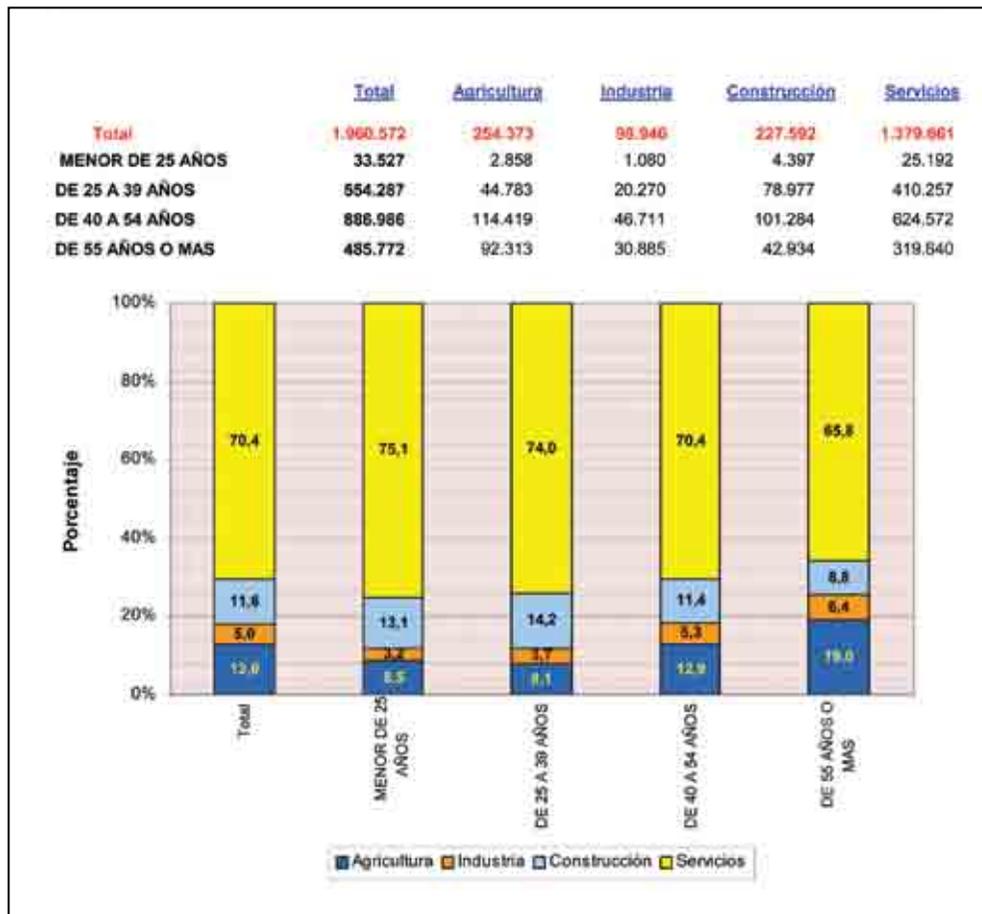
El número de cotizantes al sistema de protección por cese de actividad es de 502.263, lo que supone

alrededor de un 25 por ciento del número de trabajadores autónomos que asciende a 1.960.572, de los que **11.488 cotizan en el Régimen Especial del Mar (REM)**. Todos estos autónomos cotizan por el cese de actividad ya que en el REM tienen cubiertas obligatoriamente las contingencias profesionales y, en consecuencia, todos ellos cotizan por cese de actividad. Los asimilados a cuenta ajena en este Régimen empezarán a cotizar por dicha contingencia a partir de noviembre.

AUTÓNOMOS AGRARIOS

En la actualidad hay cerca de 150.000 autónomos en el régimen agrario. El tex-

TRABAJADORES AUTÓNOMOS, PROPIAMENTE DICHO, EN LA SEGURIDAD SOCIAL



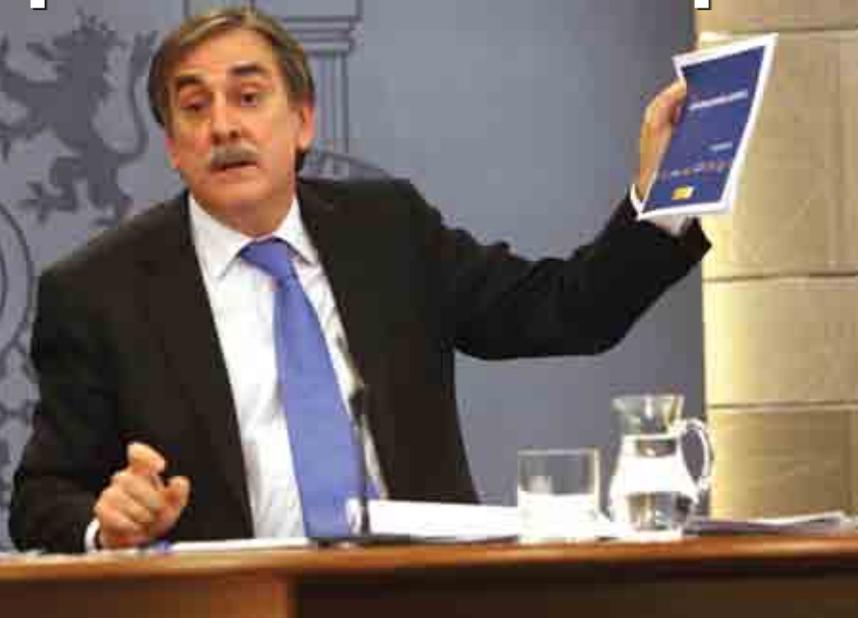
to de la norma aprobada tiene en cuenta la labor específica de las actividades agrícolas y ganaderas y establece el cese temporal de actividad en los siguientes supuestos: cambio de cultivo o actividad ganadera por fuerza mayor, durante el periodo necesario para el desarrollo del nuevo cultivo o ganadería; daño en las explotaciones agrarias o ganaderas por fuerza mayor, durante el tiempo imprescindible para la recuperación de las mismas; periodo de erradicación de enfermedades en explotaciones ganaderas y, en caso de violencia de género que determine el cese temporal de la actividad de la trabajadora afectada. ■

La cuantía de la prestación será del 70% del promedio de bases de cotización de los últimos 12 meses

Estrategia de Empleo 2012-2014

24.000 MILLONES DE EUROS

para fomentar el empleo



El Gobierno acaba de aprobar la Estrategia Española de Empleo 2012-2014 cuyo objetivo fundamental es fomentar el empleo y aumentar la participación de hombres y mujeres en el mercado de trabajo, mejorando la productividad y la calidad en el empleo en un mercado de trabajo sostenible basado en la igualdad de oportunidades, la cohesión social y territorial.

OBJETIVOS

Entre los principales objetivos cabe destacar los siguientes:

Elevar la participación en el mercado de trabajo y reducir el desempleo, con la consecución de una tasa de empleo del 74% para la población entre 20 a 64 años en el horizonte 2020, y del 68,5% para el empleo femenino; reducir la temporalidad y la segmentación en el mercado de trabajo; reforzar el trabajo a tiempo parcial y la flexibilidad interna de las empresas; mejorar y adecuar las competencias profesionales a las necesidades del mercado; promover una rápida y adecuada

reinserción de las personas en el mercado laboral y promover la igualdad de género en el mercado de trabajo.

POLÍTICAS ACTIVAS

Esta iniciativa se enmarca en la reforma de las Políticas Activas de Empleo a la que el Gobierno dio luz verde el pasado mes de febrero, y se deriva del Acuerdo Social y Económico. Ha sido elaborada en colaboración con las Comunidades Autónomas, las organizaciones empresariales y sindicales, y consensado con el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), el Consejo Económico Social y las organizaciones de trabajadores autónomos.

Mediante la Estrategia Española de Empleo se garantiza la unidad de estas acciones en todo el territorio y da a las Comunidades Autónomas suficiente flexibilidad para adecuar las políticas activas de empleo a las características de cada mercado laboral.

Además, permitirá la evolución desde el actual modelo basado en la gestión de subvenciones a un modelo de servicios a la ciudadanía, poniendo a la persona en el centro de la acción de los Servicios Públicos de Empleo. Los parados recibirán una atención personalizada que implicará un diagnóstico, un itinerario y un Acuerdo Personal de Empleo que alcanzará a un número progresivamente de personas y se universalizará en el año 2013 para toda la población desempleada.

El número medio de potenciales beneficiarios de las actuaciones previstas anualmente podrían alcanzar los 9,5 millones de personas.

La inversión estimada para el período 2012-2014, superará los 24.000 millones de euros, que procederán de los Presupuestos Generales del Estado, los ingresos por cuotas de formación de empresarios y trabajadores, Fondo Social Europeo y los fondos propios de las Comunidades Autónomas, que tendrán más flexibilidad a la hora de gestionar las inversiones en formación, si bien se abre la puerta a

Garantizará la igualdad de atención a los parados en todas las Comunidades Autónomas.

que aquellas que no cumplan los objetivos fijados vean mermadas las inversiones futuras.

ESTRATEGIA 55 Y MÁS

El Consejo de Ministros también aprobó la Estrategia Global de Empleo de los Trabajadores y Trabajadoras de Más Edad (Estrategia 55 y Más), para el mismo período de tiempo.

Esta Estrategia cumple el compromiso alcanzado con los agentes sociales en el Acuerdo Social y Económico.

En la Estrategia 55 y Más se establecen cuatro objetivos generales: elevar la tasa de empleo y reducir el desempleo de este colectivo; favorecer el mantenimiento en el empleo para contribuir a la prolongación de la vida laboral; mejorar las condiciones de trabajo implicadas en la seguridad y salud laboral, y promover su reincorporación al mercado de trabajo, asegurando una adecuada protección social durante su situación de parados.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN.

Las líneas de actuación para abordar estos objetivos tendrán que concretarse mediante el diálogo entre el Gobierno, las Comunidades y agentes económicos y sociales.

Respecto al mantenimiento del empleo de las personas de 55 y más años se llevarán a cabo, entre otras, las siguientes medidas:

- Promoción de los contratos de relevo.
- Bonificaciones de cotizaciones sociales para el mantenimiento en el trabajo por cuanta ajena y autónomos.
- Revisión, por parte de los interlocutores sociales de las cláusulas de los convenios colectivos que establecen la jubilación obligatoria.

Respecto a la seguridad y salud laboral:

- Estudio de viabilidad sobre la reducción de jornada de los trabajadores a partir de una determinada edad.
- Evaluación de riesgos laborales y formación preventiva orientada a las acciones específicas de este colectivo.

- Investigación específica, por parte del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, sobre las condiciones de trabajo y salud de los trabajadores y trabajadoras mayores.

Por último, se incluyen medidas para la reincorporación al mercado de trabajo, así como la protección social para los que pierden su puesto de trabajo:

- Nuevas actuaciones individualizadas por parte de los Servicios Públicos de Empleo (SEPE) para mejorar la orientación profesional y la activación para el empleo, en particular mediante trabajos de colaboración social.
- Mejora de la formación, de la cualificación profesional y de la acreditación de las competencias profesionales de estas personas.
- Nuevos incentivos para su reincorporación al mercado laboral, como podrían ser complementos de cotización o de salario por parte del SEPE cuando las personas en paro se incorporen en puestos de trabajo con menor salario o cualificación respecto a su último empleo. También se promueven nuevos incentivos para aquellos parados que decidan convertirse en autónomos. ■

En el horizonte del año 2020 se pretende alcanzar una tasa de empleo del 74% para la población entre 20 y 64 años.

Inversión Estimativa

Ámbitos	Media anual	TOTAL
Orientación Profesional	335.748,46	1.007.245,39
Formación y recualificación	2.694.946,15	8.084.838,46
Oportunidades de empleo y fomento de la contratación	3.497.995,67	10.493.987,01
Oportunidades de empleo y formación	579.445,48	1.738.336,45
Fomento de igualdad de oportunidades en el empleo	60.254,83	180.764,50
Oportunidades para colectivos con especiales dificultades	405.906,57	1.217.719,71
Autoempleo y creación de empresas	225.053,30	675.159,89
Promoción del desarrollo y la actividad económica territorial	202.933,00	608.799,00
Fomento de la movilidad (geográfica y/o sectorial)	40.913,33	122.740,00
Modernización de los Servicios Públicos de Empleo Autónomos	112.818,29	338.454,87
TOTAL	8.156.015,09	24.468.045,27



Anna Terrón, secretaria de Estado de Inmigración y Emigración.

Aprobado por el Consejo de Ministros

Plan estratégico de CIUDADANÍA E INTEGRACIÓN

El Consejo de Ministros, a propuesta del titular de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, ha aprobado el Plan Estratégico de Ciudadanía e Integración 2011-2014 que tiene como principal objetivo fortalecer la cohesión social en un nuevo contexto migratorio caracterizado por la reducción de flujos de entrada de inmigrantes.

El fin que persigue el acuerdo es reforzar tanto los instrumentos y políticas de integración como los servicios públicos y de participación para garantizar el acceso de todos los ciudadanos en condiciones de igualdad.

Hoy en día, la integración de los inmigrantes es uno de los retos más importantes que afronta la sociedad española y un pilar básico de la política integral de inmigración puesta en marcha por el gobierno desde el año 2004, junto con la lucha contra la inmigración ilegal, la vinculación de la inmigración

legal a las necesidades del mercado de trabajo y la cooperación al desarrollo de los países de origen.

El Plan aprobado entiende la integración como un proceso de adaptación mutua, y diseña una política basada en acciones dirigidas a todos los ciudadanos, tanto inmigrantes como autóctonos.

También recoge nuevas medidas para dar respuesta a los retos del fortalecimiento del capital humano y la igualdad de oportunidades para garantizar la cohesión social.

En la elaboración del Plan han participado las comunidades autónomas, los ayuntamientos, los agentes sociales, las asociaciones de inmigrantes, las organizaciones no gubernamentales y los expertos en esta materia del mundo académico.

LUCHA CONTRA LA INMIGRACIÓN ILEGAL

“Es necesario promover políticas migratorias comunes y un permanente diálogo entre los países de origen, de tránsito y receptores de inmigrantes. Sólo así lograremos una buena gobernanza de las migraciones y una lucha efectiva contra la inmigración irregular”. En estos términos se expresó la Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, Anna Terrón, en la Conferencia World Without Walls, organizada por el Institute for Cultural Diplomacy (ICD), celebrada en Barcelona.

Anna Terrón recaló que “en el siglo de la movilidad debemos reforzar el diálogo, el intercambio de conocimiento y la idea de corresponsabilidad en la gestión de los flujos, regulares e irregulares, entre todos los Estados”.

Sobre la política común con los países europeos, Anna Terrón afirmó que “debemos relacionarla con acciones registradas en otros ámbitos, como el comercio o la economía, pero también con las realidades de los vecinos de la UE. Por otro lado recordó la importancia que siempre han jugado las migraciones en las relaciones entre los países de las dos orillas del Mediterráneo. “También hoy, manifestó, cuando algunos Estados del sur del Mediterráneo están viviendo procesos democráticos, la inmigración puede ser un elemento clave de transformación para los países Euromediterráneos. Y en eso debemos implicarnos todos, Gobierno, actores económicos y sociedad civil, porque la movilidad humana es un elemento extraordinario de transformación”.

COOPERACIÓN CON MARRUECOS

La cooperación entre España y Marruecos en la lucha contra la inmigración irregular trae consigo un diálogo permanente entre ambos países.

La secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, Anna Terrón, y el de Seguridad, Justo Zambrana, presidieron la XIII Reunión del Grupo de Trabajo Permanente Hispano-

Marroquí sobre Inmigración, a la que también asistió una destacada representación de altos cargos marroquíes. Los responsables españoles pusieron de manifiesto la importancia del permanente diálogo entre ambos países, y la cooperación en la lucha contra la inmigración irregular y el tráfico de personas.

Anna Terrón recaló que el diálogo con los países de origen es imprescindible para hacer frente a los retos que supone la inmigración y, especialmente, con los países vecinos más cercanos, como es Marruecos.

El Secretario de Estado, Justo Zambrana, señaló que “se mantiene la intensidad en los controles en la frontera. El estable diálogo entre las autoridades españolas y marroquíes permite reaccionar con rapidez y eficiencia ante cualquier situación. En los últimos años, la colaboración con los países de origen ha sido clave para garantizar el regreso en condiciones de aquellos que arriesgaron la vida alcanzando irregularmente las costas españolas”.

En la reunión también se abordaron las acciones que el Gobierno español está realizando en materia de integración, así como la estrategia contra el racismo y la xenofobia. Además, se informó a la delegación alauita del nuevo Reglamento de Extranjería y la situación de los menores no acompañados, en el que la colaboración de todos es clave. ■



Plan contra EL EMPLEO SUMERGIDO

El Plan de Afloramiento y Control del Empleo Sumergido, que entró en vigor el pasado 7 de mayo, aborda su segunda fase con el objetivo total de inspeccionar 250.000 empresas. Su principal punto de mira es combatir el empleo sumergido, como práctica empresarial desleal, que distorsiona el mercado de trabajo y perjudica el sistema de protección social y las garantías de los trabajadores.



El Plan se ha articulado en dos fases. Una primera de corta duración, dotada de estímulos moderados para dar una oportunidad al afloramiento voluntario y, una segunda fase, que constituye el grueso del Plan propiamente dicho, y con la que entra en vigor toda la batería de medidas que suponen un endurecimiento considerable de sanciones, el establecimiento de nuevas responsabilidades empresariales y el refuerzo de la actividad inspectora.

PRIMERA FASE

La primera fase se llevó a cabo en un período de 3 meses y se destinó a la regularización voluntaria del trabajo no declarado, durante el cual no estaban en vigor las medidas contempladas en el Plan.

Entre otras en esta primera fase se dio la oportunidad de aplazar el ingreso de las cotizaciones a la Seguridad Social correspondientes al empleo aflorado.

Durante los meses de mayo a julio, se llevaron a cabo un total de 5.062.336 altas de ocupados en la Seguridad Social, lo que supone 118.102 altas más que en los mismos tres meses del año anterior.

SEGUNDA FASE

La segunda fase, que constituye el grueso del Plan, y una vez agotado el régimen de regularización, desaparecen todas las ventajas que llevaba aparejadas y, además, entran en vigor los cambios normativos que endurecen las sanciones y aumentan las garantías frente al empleo sumergido.

De las nuevas medidas, hay que destacar las que se refieren a la cuantía de las multas, que en el caso de la falta de alta en Seguridad Social llega a multiplicarse por 5. Se amplían los supuestos contemplados en la norma de infracciones y algunos períodos de exclusión de beneficios para las empresas infractoras y se refuerzan los mecanismos de control de los procesos de subcontratación. Por otra parte los empresarios que subcontraten con otros la realización de obras o servicios, deberán comprobar que los trabajadores empleados por los subcontratistas en sus centros de trabajo, han sido dados de alta en la Seguridad Social.

También se contempla la extensión de la prohibición de contratar con las Administraciones Públicas a las empresas que hayan incurrido en infracciones graves, que ha implicado la modificación de la normativa de Contratos del Sector Público.

INSPECCIÓN

La programación de la acción inspectora se va a centrar especialmente en aquellos subsectores y ámbitos territoriales donde el empleo sumergido es mayor, como son la hostelería, construcción, agricultura o comercio al por menor.

También se ha planificado las actuaciones sobre becarios para aflorar relaciones laborales fraudulentas formalizadas a través de aparentes contratos beca que encubran auténticos contratos de trabajo. También se vigilará a los trabajadores con contrato parcial para comprobar la jornada que realiza y si el empresario ha cotizado por la remuneración correcta. ■

CALENDARIO LABORAL 2012

El Calendario Laboral 2012 fija ocho fiestas nacionales, no sustituibles, para todas las comunidades autónomas. El próximo año se sumará una jornada más, el 6 de enero, que también se celebrará en todas las autonomías a pesar de que se trata de una fiesta nacional que puede ser sustituida por una fiesta propia si alguna región así lo decide.

ANEXO Año 2012

FECHA DE LAS FIESTAS	COMUNIDADES AUTÓNOMAS	ANDALUCÍA	ARAGÓN	ASTURIAS	BALEARES	CANARIAS	CANTABRIA	CASTILLA-LA MANCHA	CASTILLA Y LEÓN	CATALUÑA	COMUNIDAD VALENCIANA	EXTREMADURA	GALICIA	MADRID	MURCIA	NAVARRA	PAÍS VASCO	LA RIOJA	CIUDAD DE CEUTA	CIUDAD DE MELILLA
ENERO																				
2 Lunes siguiente al Año Nuevo		**	**	**								**						**	**	**
6 Epifanía del Señor			**	**						**		**						**	**	**
FEBRERO																				
28 Día de Andalucía		***																		
MARZO																				
1 Día de las Illes Balears					***					**				**	**	**	**	**	**	**
19 San José																				
ABRIL																				
5 Jueves Santo		**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
6 Viernes Santo		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
9 Lunes de Pascua			***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
23 Fiesta de la Comunidad Autónoma			***																	
23 San Jorge, Día de Aragón																				
MAYO																				
1 Fiesta del Trabajo		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
2 Fiesta de la Comunidad de Madrid																				
17 Día de las Letras Gallegas																				
30 Día de Canarias						***														
31 Día de la Región de Castilla-La Mancha								***												
JUNIO																				
7 Fiesta del Corpus Christi								***												
9 Día de la Región de Murcia															***					
9 Día de La Rioja																	***			
JULIO																				
25 Santiago Apóstol							**													
25 Día Nacional de Galicia													**							
AGOSTO																				
15 Asunción de la Virgen		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SEPTIEMBRE																				
8 Día de Asturias				***																
8 Día de Extremadura												***								
11 Fiesta Nacional de Cataluña										***										
15 La Bien Aparecida							***													
OCTUBRE																				
9 Día de la Comunidad Valenciana		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
12 Fiesta Nacional de España																				
25 Día del País Vasco-Euzkadi Eguna																				
26 Fiesta del Sacrificio (Adi El Kebir)																				
27 Festividad de la Pascua del Sacrificio (Ectul-Adha)																				
NOVIEMBRE																				
1 Todos los Santos		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
DICIEMBRE																				
6 Día de la Constitución Española		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
8 La Inmaculada Concepción		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
25 Natividad del Señor		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
26 San Esteban										***										

Códigos de las fiestas:

- Fiesta Nacional no sustituible. (*)
- Fiesta Nacional respecto de la que no se ha ejercido la facultad de sustitución. (**)
- Fiesta de Comunidad Autónoma. (***)

* En la Comunidad Autónoma de Canarias, el Decreto 255/2011, de 28 de junio, por el que se determina el Calendario de Fiestas Laborales de la Comunidad Autónoma de Canarias para el año 2012 (B.O.C. de 16.06.2011) dispone: En las Islas de El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, Lanzarote, La Palma y Tenerife, las Fiestas Laborales serán además, las siguientes: En El Hierro: el 24 de septiembre, Nuestra Señora de los Reyes, en Fuerteventura: 21 de septiembre, Nuestra Señora de la Peña; en Gran Canaria: el 8 de septiembre, Nuestra Señora del Pino; en La Gomera: el 8 de octubre, Nuestra Señora de Guadalupe; en Lanzarote: el 15 de septiembre, Ntra. Señora de los Volcanes; en La Palma: el 29 de septiembre, Festividad de San Miguel Arcángel; en Tenerife: el 2 de febrero, Nuestra Señora de la Candelaria.

cve: BOE-A-2011-16116

50 aniversario del Salón Náutico

CRECE LA AFICIÓN, bajan las ventas



Pep Portas

Como en ediciones anteriores, el Salón Náutico Internacional de Barcelona abrió sus puertas para acoger a expositores y aficionados a la náutica deportiva y de recreo, esta vez animados por la celebración del 50 aniversario de la muestra. Las perspectivas de venta, un proceso que se inicia en este tipo de exhibiciones, se mantienen más o menos igual que el año pasado, pero la industria, a pesar de las dificultades, insiste en acudir a estos encuentros convencida de las posibilidades que ofrece el sector. Mientras que la caída en las ventas de embarcaciones de recreo se ralentiza y sube el mercado de alquiler, las principales organizaciones del sector "claman" por reformas fiscales que eviten el colapso de la náutica deportiva.

La náutica de recreo no es ajena a la coyuntura económica general y, como el resto de los sectores, no atraviesa su mejor momento. No obstante, después de unos años de fuertes caídas, el sector parece haberse estabilizado y logra mantenerse en cifras similares al año pasado, con un retroceso del 8,8% en las matriculaciones durante los nueve primeros meses de 2011.

Una razón más para acudir a exhibiciones como el Salón Náutico Internacional de Barcelona y mostrar las últimas novedades en embarcaciones, accesorios, remolques, motores y todo aquello relacionado con la náutica deportiva.

A pesar de la inversión que supone participar en certámenes como este, y de que muchas empresas náuticas han tenido que someter-

se a reestructuraciones, la mayoría de los expositores que estuvieron en la Feria de 2010, han repetido este año. Así, participaron en la muestra 324 expositores nacionales e internacionales, en algunos casos no con los mismos metros cuadrados o la misma oferta que en ediciones anteriores, conscientes de que todo el que quiere ser algo en la náutica de este país tiene que estar en el Salón Náutico de Barcelona. No en vano, mientras la muestra permaneció abierta al público pasaron por el recinto de Gran Vía y el muelle Espanya del Port Vell 108.000 visitantes.

Un esfuerzo de todos que, según explicaban los responsables del Salón, se ha intensificado para que, una vez más, el Salón contribuya a dinamizar la actividad comercial y a generar ne-



gocio. No obstante, de cara a futuras ediciones tanto la Fira de Barcelona como la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), entidades organizadoras del evento, han anunciado que se va a crear una comisión que perfile las líneas básicas que deben marcar la evolución del Salón de acuerdo a las necesidades de expositores y visitantes, y que potencie la promoción comercial y la proyección internacional de la muestra.

OFERTA VERDE E INNOVADORA

En estos momentos, más que nunca, las empresas del sector se han afanado por garantizar su competitividad presentando no solo productos tradicionales sino también otros caracterizados por su alto valor tecnológico y sostenibilidad. Prueba de ello son propuestas como las embarcaciones eléctricas que funcionan con energía procedente del hidrógeno y logran reducir el ruido y la contaminación considerablemente, modelos de motores de cuatro tiempos, de gasolina o diésel, que,

En los ocho días que duró la muestra 108.000 visitantes se acercaron hasta el recinto Gran Vía y al Muelle Espanya del Port Vell a visitar la exposición



Fira de Barcelona

al consumir menos combustible, permiten minimizar las emisiones y que resultan muy atractivas a sus potenciales compradores con sustanciales ahorros de combustible.

También, se incorpora la innovación al ámbito de los accesorios y de los equipamientos, donde se presentaron nuevos elementos destinados a la elevación de embarcaciones o filtros avanzados para evitar que se descarguen vertidos contaminantes al mar. En esta amplia oferta se encontraban artilugios marítimos menos costosos, entre los que se puede destacar por su originalidad y versatilidad las tablas de

surf hinchables, que se recogen en una mochila, o los kayaks desmontables para guardarlos en una maleta.

Pero el Salón no es solo esto, es también un punto de encuentro y debate para las empresas náuticas y para todos los colectivos relacionados con la práctica deportiva en el mar. Así, durante estos días se han celebrado 200 actividades entre jornadas, convenciones, presentaciones de libros, regatas y todo tipo de eventos relacionados con la náutica de recreo.

Concretamente, este año al igual que en ediciones pasadas, el Salón Náutico fue el escenario elegido por la Dirección General de la Marina Mercante y Radio Nacional de España para entregar las "Anclas de Plata", a personas e instituciones que durante el año se han distinguido por su contribución al salvamento marítimo. En esta ocasión, uno de los galardonados fue la Asociación de Armadores de Artes Menores de Galicia (ASOAR ARMEGA), en reconocimiento a su contribución a la difusión de la seguridad en el ámbito pesquero y en la sociedad gallega. La segunda "Ancla de Plata 2011" se concedió

a las tripulaciones de las salvamares: "Gadir", "Hamal", "Denébola", "Alkaid", y a la de la guardamar "Caliope", por su entrega y valor en las actuaciones de rescate de inmigrantes en el sur de España.

También en estos días ANEN y la Asociación Europea de Arbitraje (Aeade) constituyeron el "Comité de la Navegación de Recreo" que, integrado por un grupo de expertos del sector náutico, permitirá adoptar resoluciones especializadas a los problemas que se puedan plantear dentro del sector. Un acuerdo que supone un ahorro de costes y tiempo, ya que el dictamen del laudo arbitral (con valor de sentencia firme) que emita este Comité estará listo en un plazo de seis meses, garantizando la confidencialidad de las partes implicadas.

EL ALQUILER SIGUE EN ALZA

Aunque los datos no inviten al optimismo, existe una cierta esperanza en el sector alentada por las 36.445 nuevas titulaciones de embarcaciones de recreo, y ya suman cerca de medio millón las personas con título náutico en España. No hay dinero para comprar pero no se pierde la afición. Es la conclusión que también se desprende de los buenos datos que registra

el mercado de alquiler que, pese a la crisis, subió un 30% entre enero y septiembre de este año. Actualmente, este nicho de mercado es el que más puestos de trabajo genera y el que más valor añadido bruto produce, es decir, el que más repercusión económica tiene sobre otros, como pueden ser la hostelería, servicios en puerto, etc.

En España, *el sector náutico tienen un gran potencial de crecimiento y debemos de estar preparados para cuando vuelva a arrancar nuestra economía, sostiene Alejandro Landaluze, director general de ANEN.*

Para potenciar el mercado de alquiler, que es también un reclamo para el turismo, el sector está demandando que se suprima el impuesto que grava directamente la matriculación de embarcaciones de alquiler de más de 15 metros, para que esto tampoco suponga un freno a su desarrollo. *Estamos perdiendo mercado en este tipo de turismo a favor de países como Italia, Francia, Turquía, Montenegro y Croacia, que están apostando fuertemente por este sector, comentan desde ANEN.*

Mientras tanto, el mercado de segunda mano sigue haciendo su apaño a los aficionados y goza de relativa buena salud. Aunque no se disponen de datos oficiales, se intuye que, dado el escaso desgaste que se hace a las embarcaciones de recreo con una media de 80 horas de navegación anuales, y las posibilidades que ofrece Internet, este mercado es una opción muy socorrida hasta que lleguen tiempos mejores. No obstante, el sector plantea que para agilizar las compras de barcos de segunda mano se equipare el Impuesto de Trasmisiones Patrimoniales de las empresas de compraventa de embarcaciones de recreo, con el que tienen que pagar las empresas de las mismas características, dedicadas a los vehículos terrestres.

En lo que se refiere a la compra de barcos deportivos nuevos, los aficionados a la náutica en España se siguen decantando por embarcaciones a motor de menos de 8 metros. En el primer puesto en cuanto al número de matriculaciones, al igual que viene sucediendo en los



El año pasado se expidieron 36.445 nuevas titulaciones de embarcaciones para recreo, y ya suman cerca de medio millón

últimos años, se mantiene Cataluña, seguida de Andalucía, Islas Baleares, Comunidad Valenciana, Galicia y, sorprendentemente, Madrid.

En lo que se refiere a los amarres, otra de las grandes demandas de este sector, el porcentaje sigue siendo muy inferior a la media europea, aunque en este año se cuenta con 913 puntos de amarre más que en 2010.

RETOS DE FUTURO

El Salón Náutico fue el escenario de la toma de contacto de la Directora General de la Marina Mercante, Isabel Durantez, con el sector y, quizás, haya sido el escenario de su despedida. En este contexto, la Directora hizo balance de su gestión en lo que se refiere a la náutica deportiva, un sector del que se ha ocupado especialmente en el tiempo que ha estado al frente de la Dirección General.

La regulación del Permiso Temporal de Navegación, la aprobación del Real Decre-





to de Abanderamiento y Matriculación de Embarcaciones de Recreo y el Certificado de Especialidad de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, son algunas de las medidas que se han adoptado en estos años, aunque queda pendiente la reforma de las titulaciones náuticas, por la falta de consenso entre de las diferentes asociaciones que conforman el sector, según comentó Durantez. En su intervención, la responsable de Marina Mercante se refirió a otros asuntos, que quedan a medio camino de resolverse. Entre los que está más avanzada su tramitación mencionó el código de megayates, del que se



La innovación y versatilidad se incorpora en el diseño tanto de embarcaciones como de accesorios y equipamientos. En la imagen Kayak hinchable. (Fira de Barcelona)

ha elaborado un borrador que ahora tiene que pasar por la Unión Europea, y la regulación de la actividad del chárter, que cuenta con una instrucción en proceso, aunque su competencia es de las Comunidades Autónomas.

Pero, el hueso duro de roer para este sector sigue siendo el fiscal. Aunque el pasado

abril los dos partidos mayoritarios aprobaron una propuesta no de ley en el Parlamento, en la que se apostaba claramente por la náutica de recreo y por equilibrar y revisar su tratamiento fiscal para equipararla con el del resto de los países europeos, el adelanto de elecciones ha frustrado las expectativas, aunque el sector confía que se retomarán en el próximo período legislativo. *Es una declaración de intenciones muy importante en el sentido de que tenemos*

El sector reclama que se equipare el Impuesto de Trasmisiones Patrimoniales de las empresas de compraventa de embarcaciones de recreo con sus homólogas de vehículos terrestres

que apostar por la náutica de recreo porque cumple muchos requisitos: satisface el derecho de los españoles a disfrutar de las costas, genera empleo y riqueza para el país, afirma Alejandro Landaluce.

Y es que, en la situación actual, la regulación fiscal de este sector, que tantos años lleva demandando soluciones, no ayuda mucho. Amparados por su capacidad para generar riqueza y empleo, cuyo efecto multiplicador sobre el empleo nacional ha sido,

en épocas de bonanza, de un 7%, el sector “clama” para pedir al Gobierno Central y las Comunidades Autónomas una política fiscal que evite el colapso del sector y deje de penalizar esta actividad, tal y como se recoge en el documento enviado conjuntamente por 8 de las organizaciones más importantes del sector.

Según afirman en este comunicado, España es el único país del mundo con una doble carga impositiva a la compra de embarcaciones de recreo: el 18% +el 12% de impuesto de matriculación (en el caso de embarcaciones de más de 8 metros).

Para evitar el colapso que afirma padecer el sector, las asociaciones que suscriben este comunicado de prensa solicitan que, entre otras medidas, se actúe también sobre el contrato de arrendamiento financiero para equiparlo, en cuanto a características y bonificaciones fiscales, al de otros países de nuestro entorno como Italia o Francia, con los que tiene que competir el sector. ■

A. MUNGUÍA

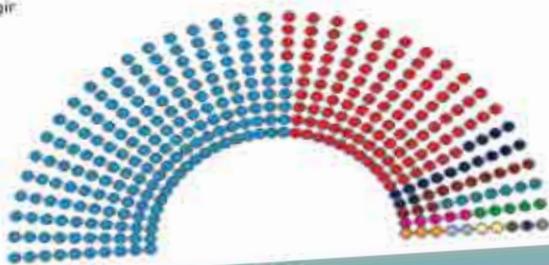
Consigue el mejor resultado de su historia con 186 escaños

MAYORÍA ABSOLUTA DEL PP

El Partido Popular ha logrado el mejor resultado de su historia y, con 186 escaños, y casi 11 millones de votos consigue una victoria holgada para gestionar la salida de la crisis. Su ascenso queda reflejado en todas las comunidades autónomas excepto Cataluña y País Vasco, y gana en todas las provincias salvo en Sevilla y Barcelona. Son unos resultados sin precedentes y, cuando se constituyan las Cortes, los populares tendrán 32 escaños más que en el año 2008.



350 Diputados a elegir



Candidaturas	Votos	%	Diputados
PP	10.719.712	44,59%	186
PSOE	6.903.208	28,71%	110
CiU	1.806.900	4,18%	16
IU-LV	1.666.840	6,93%	11
AMAIUR	333.592	1,38%	7
UPyD	1.131.923	4,70%	5
EAJ-PNV	323.517	1,34%	5
ESQUERRA	254.593	1,05%	3
BNG	175.875	0,73%	2
CC-NC-PNC	139.960	0,58%	2
COMPROMIS-Q	124.911	0,51%	1
FAC	98.751	0,41%	1
GBAI	42.372	0,17%	1
EQUO	213.756	0,88%	
PACMA	100.677	0,41%	
Fv	96.957	0,40%	

Los españoles han depositado su confianza en Mariano Rajoy que debe afrontar la crisis más grave que sufre España desde la Transición democrática. Según ha señalado el propio Rajoy va a gobernar en la más delicada coyuntura de los últimos 30 años y, como prioridades absolutas, se ha marcado la creación de empleo, recuperar el ritmo de crecimiento y rebajar las fuertes tensiones sobre la deuda española.

En el Senado los populares se hicieron con 136 de los 208 escaños, 35 más que en las pasadas elecciones.

RETROCESO SIN PRECEDENTES

El partido socialista, con 110 escaños, ha obtenido el peor resultado desde 1977. Respecto a la última legislatura ha perdido 4 millones de votos lo que se ha traducido en 59 escaños menos. Una de las claves del descenso del PSOE son los malos resultados registrados en Andalucía tras 34 años de supremacía. Los populares han conseguido avanzar hasta el 45,57 por ciento de los votos, mientras los socialistas han retrocedido al 36,57 por ciento. En las elecciones del año 2008 fue del 51,93 para el PSOE y 38,18 para el PP. Y

Los populares, con 186 escaños, obtienen la mayoría absoluta más importante de su historia

estos datos reflejan la pérdida de 11 escaños mientras que el PP cuenta con 33 más. Sevilla es la única capital andaluza donde se ha impuesto el partido liderado por Pérez Rubalcaba al lograr 6 escaños, uno más que los populares, aunque sin embargo pierde 2 respecto al 2008.

AVANCES DE CIU, IU Y UPYD

CiU logra ser el partido más votado en Cataluña y obtiene 16 diputados, 6 más que en 2008 y se convierte en la cuarta fuerza política en cuanto a escaños se refiere.

Uno de los avances más destacados es el fuerte ascenso de Izquierda Unida, y Unión para el Progreso y la Democracia, que quintuplican su presencia en el Congreso de los Diputados. El partido que lidera Cayo Lara consigue 11 escaños, 9 más que en 2008. La formación de Rosa Díez alcanza 5 diputados, 4 más que en la anterior legislatura. Sin embargo, aunque ha alcanzado los cinco diputados, no logró por tres décimas el 5% de votos necesarios para formar grupo parlamentario.

PAÍS VASCO

La formación "abertzale" Amaiur irrumpe con fuerza en el Parlamento con 7 escaños y se convierte como primera fuerza nacionalista. El PNV pierde un escaño, de 6 en el 2008 a 5 en estas elecciones. Estos dos partidos se aseguran grupo propio en el Congreso. Por su parte, los socialistas pierden más de la mitad de los escaños de 2008 y los populares mantienen sus 3 escaños.

RESTO DE PARTIDOS

Esquerra con 3 diputados mantiene su representación en el Parlamento, el BNG también se queda con 2 lo mismo que Coalición Canaria.

Compromis-Q, el Foro Asturiano y Geroa Bai obtienen un escaño cada uno y los tres entran por primera vez en la Cámara Alta.

En resumen con estos datos electorales, el Congreso queda más atomizado que nunca, con 13 partidos, de los que 6 tendrán grupo parlamentario propio. ■

Los socialistas, con 110 escaños, asumen su mayor derrota desde 1977

Bajura y arrastre enfrentados por el reparto de cuotas

El reparto de cuotas en el Cantábrico-Noroeste de cinco especies de alto interés comercial ha creado un enfrentamiento entre el arrastre y la bajura. El desacuerdo, que no está en el sistema sino en los porcentajes del reparto, ha encendido los ánimos de los pescadores de bajura que ya han empezado a movilizar la opinión pública de las localidades costeras y amenazan con amarrar la flota cerrando los puertos.



Jesús Navarro

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) anunció el pasado 15 de noviembre el reparto de cuotas de las cinco especies de más interés comercial que compar-ten arrastre y artes menores en el caladero del Cantábrico-Noroeste para los próximos tres años.

Este modelo de reparto para la bacaladilla, la cigala, el rape, el gallo y el jurel por modalidades de pesca, presentado inicialmente en mayo, es el resultado de dos años de negociaciones entre la administración con las distintas flotas.

El sistema pretende impulsar una gestión adecuada de los recursos y un mayor control de las posibilidades de pesca asignadas a las distintas flotas pesqueras. Con este objetivo, la can-

tidad total de toneladas que Bruselas otorgue a España no se establecerá como una cifra total de la que se irá descontando las cantidades que cada barco vaya pescando, sino que se repartirá un porcentaje de esta cifra para el arrastre, la volanta, el cerco y para las artes menores.

Para los técnicos de Pesca, la distribución a largo plazo se realiza para dar más seguridad jurídica a los armadores, lo que posibilitará planificar su actividad pesquera. El reparto de los 64 millones de toneladas de especies sujetas a cuotas se ha establecido a partir de las series históricas de capturas recogidas entre 2002 y 2009 y la importancia socio-económica de cada modalidad. Desde Pesca se hace hincapié en que las dos órdenes ministeriales extienden

a la bacaladilla, la cigala y el gallo, por una parte, y al jurel y al rape por otra, el sistema que ya se estaba aplicando a las pesquerías de la merluza y la caballa. Por tanto, este sistema extiende la forma de operar de la flota de Gran Sol, que hace corresponsable al sector de la gestión de las pesquerías, permitiéndole planificar e intercambiar cuotas entre embarcaciones.

EL REPARTO

La distribución de los cupos ha abierto un cisma en los puertos pesqueros ya que la flota arrastrera compuesta por 86 buques con base en Galicia que operan en el Cantábrico-Noroeste obtienen más del 50 por ciento de los 64 millones de toneladas de especies sujetas a cuotas. Por su parte los 4.443 barcos que com-

ponen la flota artesanal gallega han obtenido el resto del porcentaje de cuota.

Los representantes de la bajura de las cuatro comunidades afectadas han mostrado su desacuerdo con el reparto, aunque estén de acuerdo en lo esencial con el modelo. Los presidentes de las federaciones de cofradías de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco reunidos en Gijón mostraron su malestar por un reparto que no satisface al resto de las artes (cerco, volanta, palangre y artes menores) y exigieron a la administración central que enmiende el reparto de cuotas teniendo en cuenta no sólo las capturas históricas sino el impacto

bilizando al sector en su gestión. Para Cepesca las críticas de la bajura al reparto son injustificadas. Algunos de sus asociados como los armadores coruñeses acusan a los representantes de la bajura de inflar tanto los datos de los afectados por el reparto como de las capturas que históricamente han realizado de estas especies. Así, ponen en duda la cantidad de barcos afectados —4443 según las cofradías. Aseguran que en esta cifra se incluyen embarcaciones que se dedican al marisqueo y que no pescan ninguna de las especies que se reparten.

Por otro lado, para los representantes



socio-económico que este reparto de cuota tendrá en la cuenta de resultados de las embarcaciones que utilizan artes menores. Para la bajura, el porcentaje de cuotas que les han asignado hipoteca el futuro de miles de embarcaciones y afecta a muchos puestos de trabajo. Por ello, han amenazado con parar y cerrar los puertos si Pesca decide publicar este reparto de cuotas.

Por su parte, la Confederación Española de Pesca (Cepesca), que defiende los intereses de los 86 buques de arrastre, ha señalado que el reparto de cuotas de estas pesquerías es necesario. Coinciden los armadores con la bajura en que este sistema permite optimizar la gestión de los recursos correspon-

de los armadores los datos de capturas facilitados por los pósitos son falsos y lo justifican argumentando que las cuotas pescadas por los arrastreros durante las últimas campañas superan notablemente a la de la bajura. Señalan que entre 1994 y 1998 los arrastreros capturaron en el Cantábrico el 98 por ciento de la cuota de jurel. En los últimos años la flota de bajura ha incrementado sus capturas de jurel hasta el 40 por ciento, pero según el representante de Pesca-Galicia, Torcuato Teixeira, ahora obtienen casi el 50 por ciento. En el caso del rape, las futuras órdenes ministeriales dan a la bajura unos porcentajes de cuota superiores a las que han capturado históricamente. ■

Greenpeace intercepta a un arrastrero francés

Activistas de Greenpeace se interpusieron ante el arrastrero francés de profundidad "Pierre Jacques Matigny", en el Atlántico Norte para denunciar la destrucción de los océanos que provoca esta actividad pesquera. Los activistas, portando pancartas con el mensaje "Stop sobrepesca", denunciaron que los barcos arrastreros españoles y franceses eran responsables de casi el 70% de las capturas en profundidad en Europa. Señalan, también, que si no fuese por las subvenciones que recibe esta flota no sería rentable económicamente.

Seguro obligatorio

A partir del próximo 31 de diciembre, todos los buques bajo bandera española o bajo otro pabellón que pretendan tocar puerto español deberán contar con un seguro de responsabilidad civil que permita cubrir las reclamaciones de derecho marítimo. La medida afecta a buques de recreo, mercantes y pesqueros de arqueo igual o superior a 300 TRB y obliga a los capitanes o patrones de barco a exhibir el certificado del seguro a la Capitanía Marítima, sancionándose la carencia y la no exhibición del mismo.

Expedición al noroeste africano

El Instituto Español de Oceanografía participa, con las científicas Ana Ramos y Eva García-Isarch, en una expedición internacional en la que estarán representados diez países al Atlántico Centro-Oriental, a bordo del buque oceanográfico noruego "Fridtjof Nansen", entre Sierra Leona y el estrecho de Gibraltar. El objeto de la misma es recoger información que permita la protección del Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Canarias. Se realizarán trabajos de prospección de los recursos demersales y pelágicos, así como de las comunidades bentónicas de la plataforma y talud superior.

Tras recorrer las costas del noroeste africano, desde Sierra Leona hasta el Estrecho de Gibraltar, la expedición terminará en Las Palmas de Gran Canaria hacia el 21 de diciembre, tras dos meses de trabajo.

BREVES**Fecundidad de la langosta**

Un nuevo estudio viene a corroborar las innumerables bondades de las reservas marinas. En esta ocasión, el trabajo llevado a cabo por el Instituto Español de Oceanografía en colaboración con el Centro Nacional Patagónico -encontrado dentro del Proyecto "Efecto Reserva sobre los recursos marinos de la Reserva Marina de las Islas Columbretes y su entorno"-, pone de manifiesto que la fecundidad de la langosta roja en esta reserva marina es 30 veces superior a la que se encuentra en los caladeros adyacentes abiertos a la pesca. Durante los veinte años de protección de la reserva de Columbretes, la producción de huevos ha aumentado un 40%. Así, y a pesar de que el área de la reserva representa un 18% de la extensión total de los caladeros adyacentes, contribuye con un 80% a la producción regional de huevos.

Estudio del cambio climático

El pasado día 19 partió de las Azores el buque perforador norteamericano "Joides Resolution" con 34 científicos a bordo pertenecientes a 12 países. Su objetivo es realizar una serie de catas, a profundidades de hasta 1.500 metros bajo el lecho marino, para extraer datos de la corteza marina a lo largo de la gran dorsal submarina que enlaza el océano Atlántico y el Mediterráneo, hasta llegar al Estrecho de Gibraltar.

Por parte española, y como co-responsable de la misión está Francisco Javier Hernández Molina, investigador y profesor titular del departamento de Geociencias Marinas de la Universidad de Vigo. La expedición finalizará su periplo el 17 de enero en Lisboa.

Los bateiros recurren la multa de Competencia

Quince asociaciones gallegas de mejilloneros han recurrido ante la Audiencia Nacional para evitar el pago de 1,8 millones de euros impuestos por la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) por pactar precios entre 1997 y 2008.

Los representantes de las asociaciones argumentan, primero, que la negociación

BALEARES**Por un cambio en el modelo de gestión pesquera**

La situación de los stock en aguas de Baleares, donde los desembarcos llevan estancados desde unas siete décadas, hace que la organización Oceana insista en la necesidad de cambiar la gestión pesquera para conseguir que ésta resulte rentable. Y para ello, ha elaborado un "proyecto de pesca responsable".

Hace 70 años que las capturas en aguas baleares se han mantenido estables, a pesar de que la tecnología es muy superior y que la potencia de las embarcaciones ha pasado de una media de 3 CV a los 77 CV actuales, "aunque la real sea, en un 80% de las ocasiones, muy superior". Según esta organización, "muchos arrastreros so-

tos como la reducción de los descartes en la pesca de arrastre y la restricción a hábitat que no sean sensibles; la recuperación de artes selectivas usadas en la pesca artesanal; la creación de un área para la protección del atún rojo; la creación de una red de áreas marinas protegidas; la adecuación del número de licencias de pesca recreativa a los recursos existentes... Respecto a esta



Greenpeace

brepasan ilegalmente el límite de 500 CV, pudiendo llegar a los 1.000 CV".

El aumento de esta potencia no ha tenido repercusión sobre las capturas, que se mantienen alrededor de las 3.500 toneladas anuales desde hace más de medio siglo. Respecto al arrastre de fondo, la Comisión General de Pesca del Mediterráneo señala que "todas las especies objetivo de pesca de arrastre analizadas en el mar Balear se encontraban sobreexplotadas en 2010".

Dada esta situación, Oceana ha presentado un proyecto integral de pesca responsable para las aguas baleares, con propuestas para mejorar el ecosistema marino y la pesca. Incluye aspectos

última propuesta, Oceana señala que el 25% de las capturas en Baleares corresponden a pescadores no profesionales, siendo la pesca submarina la principal responsable de la sobreexplotación de los recursos pesqueros de la franja costera. Se calcula que hay unas 70.000 personas que la practican, con unas extracciones que se estiman en alrededor de las 1.200 toneladas de pescado al año. Oceana señala que "la pesca submarina es la principal causa del estado de explotación de los recursos del litoral balear", por lo que es necesario que se incluya en la gestión pesquera de las islas, junto a la actividad pesquera tradicional. ■

Mariscadores gallegos apuestan por la ecocertificación MSC

La pesquería de navaja de la ría de Pontevedra y la de la almeja y berberecho de la ría de Arousa son las primeras en apostar por la ecocertificación MSC en aguas nacionales. La organización ecologista WWF destaca la importancia de este avance en la costa gallega “como motor para alcanzar una gestión sostenible”.

El esfuerzo de los pescadores artesanales gallegos se ha visto recompensado, tras cuatro años de trabajo, para conseguir este reconocimiento del Marine Stewardship Council (MSC). En 2008, las pesquerías de navaja y la de la almeja realizaron de forma pionera en España una pre-evaluación respecto al estándar MSC, que concluyó positivamente, por lo que entrarán en la evaluación completa bajo el programa de certificación de este organismo.

El cliente de la certificación de navaja es la Cofradía de Bueu, integrada por 12 mariscadores y 9 embarcaciones, con unas capturas anuales de 35 toneladas. Las navajas se extraen de forma manual por buceadores de la ría de Pontevedra, dividida en siete sectores sobre los que van rotando a fin de asegurar que el recurso se mantiene en niveles sostenibles. José Manuel Agulla Piñeiro,

de la Cofradía de Bueu, destaca que “el futuro de los pescadores pasa por la gestión sostenible de los recursos...”.

Por su parte, Juan José Dieste Rodríguez, presidente de la cooperativa ría de Arosa de Boiro, señala que “la pesca artesanal gallega debe apostar decididamente por la sostenibilidad de sus bancos de marisqueo”. En esta cooperativa trabajan más de 400 personas que recolectan a pie, utilizando el tradicional rastrillo, y en pequeñas embarcaciones, mediante el “rastreo de vara larga”. El marisco recolectado, unas 75 toneladas anuales, se clasifica a pie de playa.

La organización ecologista WWF destaca que este anuncio “es una prueba del esfuerzo y compromiso de los mariscadores gallegos con la sostenibilidad de los recursos que explotan, en una zona identificada como prioritaria para su conservación debido a sus valores ambientales”. ■



para coordinar las condiciones de venta de mejillón han sido una práctica habitual no existiendo acto lesivo de competencia; segundo, que alguna de las actuaciones han prescrito y; tercero, que no existe proporcionalidad entre el acto y la cuantía de la multa impuesta. La resolución del caso no se espera que sea pronto, lo que dejará tiempo a los bateiros para centrarse en otro de los frentes que tienen abierto: la subida del canon por la renovación de la concesión de las bateas.

Vigo lidera las descargas de pesca fresca

Las descargas de pesca fresca en los puertos de nuestro litoral han alcanzado 177.130 toneladas entre enero y septiembre. Esta cifra supone una caída del 0,89 por ciento respecto de la cifra descargada durante el mismo período en 2010. En cuanto a volumen, el puerto de Vigo sigue liderando las descargas con 59.062 toneladas, aunque sufre un retroceso de casi el 5 por ciento.

En términos porcentuales, las mayores caídas corresponden a las descargas de los puertos de: Las Palmas (-60,46%); Barcelona (-45,89%); Santander (-27,58%) y Málaga (-26%). Entre los puertos que han incrementado las descargas de pesca fresca destacan: Baleares (92%); Ferrol (48,85%) y Valencia (41,77%).

Pesca en las Illas Atlánticas

La Consellería de Medio Rural gallego aprobará parcialmente el plan de espacios protegidos para no restringir la pesca en las Illas Atlánticas. Las presiones de los representantes de las cofradías ha conseguido poner en entre dicho la información científica que recomienda vetar a la flota de bajura algunas zonas marítimas de los archipiélagos de las islas Cíes, Ons, Salvadora y Cortegada.

Desde las cofradías siempre se ha puesto en duda los informes técnicos que señalan el daño que causan determinadas artes en el medio marino asegurando que para el sector es determinante regular la extracción y preservar las especies.

UN TESORO PARA LA SALUD

OBJETIVO: UNA BOCA SANA

Nuestra dentadura es, además de una importante tarjeta de presentación, la primera parte del aparato digestivo. La correcta masticación de los alimentos evita determinados problemas de estómago y sólo se puede realizar si nuestros molares se encuentran en buen estado. Una incorrecta higiene bucal puede originar caries, gingivitis o infecciones: las patologías más frecuentes de la boca.

Desde el nacimiento, la boca es colonizada por múltiples microorganismos. Sobre la superficie de los dientes (esmalte) y los tejidos adyacentes (encías) se depositan permanentemente bacterias que forman la placa dental, que puede utilizar el azúcar de la dieta para producir ácidos y destruir el diente, como ocurre en la caries dental, o inflamar la encía y destruir el tejido que sostiene el diente al hueso maxilar, como ocurre en la enfermedad periodontal.

Las afecciones bucodentales más comunes son:

- **Placa.** Conjunto de bacterias que hay en la superficie de los dientes y de las encías. Tiene forma de película incolora y pegajosa. Se

deposita sobre los dientes y es la principal causa de las caries y de enfermedades de las encías.

- **Sarro.** Es la placa bacteriana endurecida. Cuando se encuentra en la base del diente, sólo lo puede eliminar el dentista con una limpieza. También se puede formar en el borde de las encías y debajo de éstas, lo que irrita el tejido gingival. Su color es marrón o amarillento.
- **Caries.** Una higiene bucal deficiente permite que se acumulen en la boca restos alimenticios que producen ácidos que destruyen el esmalte. Estos restos, principalmente azúcar, alimentan a otros microbios que atacan la estructura debilitada de los dientes.
- **Enfermedad periodontal.** Es una patología crónica causada por la placa bacteriana y que conduce a la pérdida de soporte periodontal de los dientes, es decir, del hueso que los sujetan y de las encías. El tabaco agrava esta enfermedad.
- **Mal Aliento (halitosis).** Aproximadamente, el 40% de la población padece o ha padecido halitosis debido a una higiene bucal incorrecta o a enfermedad de las encías, entre otras causas. El problema disminuye con un buen cepillado y una limpieza profunda con hilo y enjuague bucal.



HIGIENE

Tres elementos son fundamentales para mantener una correcta higiene de la boca:

El **cepillo**. Su función es eliminar los restos de alimentos y las bacterias sin dañar el esmalte. Debe ser ergonómico, con mango antideslizante, cerdas suaves y cabeza pequeña para llegar a todas las zonas, especialmente a las

muelas. Quienes tengan dificultades para cepillarse, pueden recurrir a un cepillo eléctrico. Hay que sustituirlo por uno nuevo cada tres meses o cuando las cerdas estén estropeadas.

La **pasta dentífrica**. Ayuda al cepillo a acabar con la placa. Es importante que contenga flúor y pequeñas dosis de abrasivos como la sílica que ayudan a remover las manchas.

El **hilo o seda dental**. Sirve para limpiar entre los dientes y eliminar la placa depositada en este espacio y debajo de la encía. Su acción se complementa con los enjuagues con elixires y soluciones antisépticas pero en ningún caso sustituye al cepillado.

Pero, ¿cómo debemos lavarnos los dientes?

Hay que cepillarse los dientes después de cada comida (desayuno, almuerzo y cena) y no dejar pasar más de 15 minutos entre el final de cada comida y el cepillado. En caso de que sólo podamos limpiarlos una vez al día, habrá que hacerlo antes de acostarse ya que, durante el sueño, la producción de saliva y los movimientos linguales disminuyen, lo que favorece la formación de placa bacteriana si no mantenemos una buena higiene dental.

El cepillo ha de tener la punta redondeada y pequeña para llegar a todos los dientes. Sus filamentos han de ser suaves y redondeados para evitar lesiones y debemos cambiarlo cada dos o tres meses.

Debemos cepillar las piezas en grupos de dos o tres y asegurarnos de que llegamos a todas las superficies dentarias. Hay que hacerlo poco a poco, siguiendo un orden. Primero, los dientes de la mandíbula superior y después los de la inferior. El tiempo calculado para realizar la limpieza de modo óptimo es de tres a cuatro minutos.

Hay que lavarse los dientes suavemente partiendo de la encía para no arrastrar la suciedad hacia ella. Un cepillado demasiado vigoroso puede dañar los dientes y las encías y provocar hipersensibilidad dental.

No podemos olvidar la lengua. En ella se acumulan gran cantidad de bacterias, por lo que su cuidado es necesario. Para limpiarla, hay que frotarla suavemente hacia delante usando el cepillo de dientes o un limpiador lingual.

Los dentífricos con flúor refuerzan la estructura del esmalte y reducen entre un 20% y 40% la posibilidad de que se formen caries. Y el enjuague con elixires refuerza la limpieza.

Cuando usemos la seda dental hay que prestar atención a los espacios interdentes. Cuando apenas haya espacio entre los dientes, usaremos la seda dental pero cuando haya suficiente espacio (por pérdidas o por movimientos dentarios), utilizaremos un cepillo interproximal.



La seda dental sólo es aconsejable a partir de los doce años, ya que a esta edad ya se ha alcanzado el desarrollo neuromuscular adecuado para un control efectivo de la técnica. Debemos mover la seda, de arriba abajo, sobre la cara lateral del diente sin olvidar las de las últimas muelas.

Tras el uso de la seda, nos enjuagaremos la boca para eliminar los restos de alimentos o de placa desprendida.

CONSEJOS IMPORTANTES

- Es conveniente que las **visitas al dentista** se realicen de forma rutinaria desde los 3 años, ya que a esa edad ya se ha completado la erupción primaria de los dientes. A partir de esta edad, los controles rutinarios son necesarios cada 6 meses o, al menos, una vez al año, y siempre que detecte algún tipo de problema.
- La **alimentación** es de gran importancia para la boca; los azúcares cariogénicos (presentes en caramelos y dulces) la dañan, mientras que las verduras limpian y fortalecen la salud bucodental. La leche y los derivados lácteos aportan el calcio necesario para los dientes cuando éstos se están formando.
- **No fuerce** su dentadura partiendo frutos secos, y **evite** tomar bebidas o alimentos excesivamente fríos o calientes.
- El **tabaco** perjudica la salud de la boca, ya que contribuye a empeorar la enfermedad de las encías.

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

Máster en Acuicultura y Pesca

La Universidad de Cádiz acaba de abrir el plazo de matrícula para quienes deseen cursar el Máster de Acuicultura y Pesca: Recursos Marinos y Sostenibilidad, que comienza a impartirse el próximo mes de enero. El objetivo es proporcionar una visión y formación especializadas en los aspectos fundamentales de la biología de las especies marinas, pesca, cultivo, producción controlada, manejo ambiental y economía general del estado actual de la pesca y la acuicultura, así como de las nuevas tecnologías empleadas en ambas disciplinas.

El carácter mixto que se propone permite acercarse tanto al mundo de la empresa como a la investigación. El curso se dirige a licenciados o graduados en Ciencias del Mar, Ciencias Ambientales, Biología y Veterinaria.

Quienes deseen más información pueden contactar con la Oficina de Coordinación del Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEI-MAR) www.campusdelmar.es o dirigir un correo electrónico a la dirección mater.acuicultura@uca.es

Nombramientos

Carmela Porteiro, vicepresidenta del ICES

La investigadora del Centro Oceanográfico de Vigo del Instituto Español de Oceanografía, Carmela Porteiro, ha sido elegida vicepresidenta del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), cargo que ya ocupó entre 2005 y 2007. Experta en pequeños pelágicos, evaluación y gestión de recursos marinos vivos y evaluación por métodos acústicos, es miembro del Comité de Finanzas y del Panel de Evaluación del funcionamiento del ICES. El nombramiento lleva aparejado la entrada en el órgano directivo para la gobernabilidad del ICES (Bureau del Consejo).

Cerca de 1.500 científicos de institutos nacionales de investigación marina y universidades participan en el ICES, organismo intergubernamental para el asesoramiento científico en la gestión marina.

Un español al frente de los Fondos FIDAC

El español José Maura Barandiarán es, desde finales de octubre, director de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) de Naciones Unidas. Se trata de tres fondos intergubernamentales para indemnizar por los daños causados en los derrames de hidrocarburos de los petroleros. España es uno de los principales contribuyentes a los Fondos FIDAC. José Maura Barandiarán, abogado con amplia experiencia en Derecho Marítimo Internacional, era director en funciones de los Fondos desde septiembre de 2010 y durante la última década ha participado activamente en su gestión.



Premio al Sector del Mar TCM-UGT

El secretario federal del sector del Mar de TCM-UGT, Manuel Domínguez Segade, recibió uno de los premios del programa de Punto Radio "La Rebotica" por hacer posible que la protección sanitaria pública para los marinos españoles llegue a cualquier punto donde se encuentren y haber logrado llevar al sector la legislación más avanzada de Europa. Según Manuel Domínguez Segade, los marinos españoles "vamos en vagón preferente" en cuanto a sanidad marítima se refiere, gracias a los dos buques sanitarios españoles "Esperanza del Mar" y "Juan de la Cosa" del ISM y a los múltiples centros disponibles para los marinos situados, tanto a lo largo del litoral español como repartidos por varios países en el mundo.

Nueva Feria del Mar en Barcelona

La "Seafood Barcelona" celebrará su primera edición del 15 al 17 de octubre de 2012 en la Fira de la Ciudad Condal. El evento reunirá "a los principales compradores y vendedores interesados, tanto en el potencial del mercado español como del sur de Europa, focalizándose también en el área mediterránea y los mercados latinoamericanos".

En su primera edición, los organizadores esperan atraer a 300 empresas expositoras procesadoras de productos del mar, así como a un gran volumen de compradores de alimentos marinos procedentes de la distribución.

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*

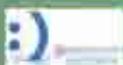
Aquí

siempre es
tu turno

www.sepe.es



Las prestaciones por desempleo en internet



Servicio Público de Empleo Estatal
Trabajemos para ti