

Galicia insiste en eliminar el tope de potencia para las lanchas del percebe

Feijoo quiere retomar la negociación para solventar el problema de más de 500 barcos

E. ABUÍN

REDACCIÓN / LA VOZ

Al hacer repaso de los asuntos que tenía pendientes con el Gobierno de Rajoy, el Ejecutivo gallego ha encontrado una antigua demanda del sector pesquero todavía pendiente de ejecutar: la de eliminar el tope de potencia para aquellas embarcaciones que se dedican a la extracción de recursos específicos, principalmente percebe, pero también navajas, algas, erizo o poliquetos. En la explotación de todos esos recursos, lo del motor poco importa. No por tener más o menos caballos de potencia se van a recolectar más percebes o navajas, dado que la lancha se emplea como un medio de transporte.

Pero si no influye en la cantidad de producto extraído, sí que puede ser vital disponer de menor o mayor caballaje por motivos de seguridad. Se necesita potencia para escapar de zonas de fauna peligrosas, como rompientes en roca o playas.

Galicia ya tenía medio convencido al anterior Gobierno con sus argumentos. De hecho, recuerdan desde el Ejecutivo de Feijoo, las conversaciones estaban en estado avanzado y encaminadas a realizar cambios de embarcaciones de la tercera a la cuarta lista —de pesca profesional a auxiliares de pesca y acuicultura— como una fórmula para sortear esa limitación de potencia y eliminar la barrera impuesta



Disponer de mayor potencia en las lanchas puede ser vital para escapar de situaciones de peligro JOSÉ PARDO

por la normativa pesquera. Según esta, la flota artesanal y dedicada al percebe puede tener entre 45 caballos de potencia continua en banco, si mide menos de cuatro metros, y 270, con los que puede estar dotada una embarcación si tiene hasta doce metros de eslora.

De que esa negociación llegue a buen puerto depende de la situación de más de medio millar de barcos en Galicia, según cálculos de la comunidad autónoma.

Aunque la resolución depende de la Administración pesquera, la cuestión también afecta a la Di-

rección General de Marina Mercante, por cuanto que es el organismo competente en la inscripción de las embarcaciones en las listas de buques y en materia de navegación y seguridad.

Momento poco oportuno

Ahora bien, la petición no parece retomarse en un momento demasiado oportuno, toda vez que el Gobierno, como parte de la lucha contra el narcotráfico y el tráfico ilegal de personas acaba de aprobar un real decreto —que el Gobierno de Rajoy tramitaba como un anteproyecto de ley—

que prohíbe el uso de embarcaciones neumáticas o semirrígidas de menos de 8 metros de eslora y una potencia máxima igual o superior a 150 kilovatios y aquellas cuyo casco, incluida la estructura neumática, sea mayor de 8 metros. Y las que ya existan deben inscribirse en un registro, el de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad. Todo para acabar con las pateras y las narcolanchas del Estrecho y, de paso, evitar que puedan proliferar en otros puntos de la geografía como la gallega.

Más ayudas europeas para los puertos gallegos de interés general

SANTIAGO / EFE

Las Autoridades Portuarias de A Coruña, Ferrol-San Cibrao, Marín-Ría de Pontevedra, Vigo y Vilagarcía se verán beneficiadas por la reasignación de ayudas procedentes de los Fondos Comunitarios del Programa Operativo 2007-2013, según informó ayer el Ministerio de Fomento. En total se repartirán 68,27 millones de euros procedentes de los programas operativos FEDER regionales de Andalucía (36,7 millones), Canarias (0,2 millones), Melilla (0,3) y Murcia (4,9 millones) y de los programas nacionales Fondo de Cohesión (25,5 millones €) y FEDER-Fondo Tecnológico (0,6), beneficiándose 12 autoridades portuarias (A Coruña, Almería, Avilés, Cartagena, Ferrol-San Cibrao, Huelva, Las Palmas, Marín-Ría de Pontevedra, Melilla, Motril, Vigo y Vilagarcía de Arousa).

Teniendo en cuenta las reasignaciones ahora aprobadas, los fondos comunitarios relativos al marco comunitario 2007-2013 han ascendido a 932 millones de euros repartidos entre 21 puertos. Esos fondos han servido para cofinanciar más de 200 proyectos (obras de abrigo, edificios de terminales, accesos, rampas, plataformas logísticas...), que han requerido una inversión total de 2.000 millones de euros, según los datos facilitados por Fomento.

CRÓNICA UN NEGOCIO CLANDESTINO DE MILES DE MILLONES

El apetito asiático dispara el tráfico ilegal de anguila de Europa

Angulas capturadas en Europa occidental se llevan al este en camiones y viajan en maletas en avión a Asia

PATRICK GALEY, MANON BILLING
PARÍS / AFP

La anguila, una especie en peligro de extinción, es objeto cada año de un tráfico ilegal en Europa valorado en miles de millones de euros, debido en particular al interés culinario que suscita en China y Japón. Las reservas de la anguila europea (*Anguilla anguilla*) se han desplomado un 90 % en los últimos 30 años debido a factores como la construcción de diques y la contaminación del agua, y los expertos temen que

las bandas criminales acaben firmando su desaparición.

Frente a la captura legal e ilegal de centenares de toneladas de anguilas cada año, las autoridades han tomado algunas medidas, como su inclusión en la convención internacional CITES que regula el comercio de especies en peligro fijando cuotas nacionales estrictas.

El principal problema es la explosión de la demanda asiática, donde este pez es considerado a la vez una exquisitez y un afrodisíaco, según Michel Vignaud, director de regulación pesquera de la Agencia Nacional de la Biodiversidad de Francia, que recuerda que la exportación de esta especie fuera de la UE está prohibida.

La FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimen-

tación y la Agricultura) señaló que, en el 2016, China produjo casi 250.000 toneladas de anguilas para su consumo, muy por delante de Japón —donde se asocia además con la fertilidad y la buena suerte—, y de la UE.

En este último territorio, unas 100 toneladas de alevines de anguila (anguilas de vidrio o anguilas) son enviados ilegalmente hacia el exterior, según la agencia europea Europol.

Capturados vivos en Europa occidental, los alevines de anguila son transportados hacia el este en camiones, donde las bandas criminales los colocan en maletas en las que caben hasta 50.000 ejemplares para enviarlos a Asia a bordo de aviones comerciales.

Los peces crecen luego en piscifactorías hasta alcanzar su tamaño adulto —hasta 1,50 me-

tros— y acaban siendo vendidos en el mercado por unos 10 euros la unidad.

«Los precios varían, pero estamos hablando de miles de millones de euros. En términos de valor, es el mayor crimen cometido contra una especie salvaje en la Tierra», afirma Andrew Kerr, presidente del Grupo Anguilas Sostenibles, que trabaja para la conservación de la especie.

Reducción de cuotas

Además del tráfico ilegal, grupos como Robin des Bois militan por una reducción de las cuotas de pesca. Según su directora, Charlotte Nithart, la cuota de 60 toneladas anuales fijada en Francia está contribuyendo al declive de la especie. «Queremos eliminar o al menos reducir drásticamente las cuotas de pesca y reforzar

los medios para luchar contra el tráfico ilegal», dijo.

En los últimos años, Europol ha llevado a cabo grandes operaciones, como el desmantelamiento en abril pasado por parte de la policía española de una banda de contrabandistas que estaba en posesión de 350 kilos de alevines de anguila.

Pero pese a estas actuaciones y la celebración de varios juicios contra estos delitos, las asociaciones estiman que las penas siguen siendo poco ejemplares comparadas con las que se aplican al contrabando de otro tipo de mercancías.

«Europol puede actuar a nivel aduanero, pero no hay ninguna fuerza de intervención europea para luchar contra el contrabando y los contrabandistas», lamentó Nithart.