

# Islas Feroe, Noruega y la UE estudiarán si aumentan la cuota de caballa este año

La Comisión admite fallos en el cálculo científico, que pedía un recorte del 42 %

CRISTINA PORTEIRO

BRUSELAS / CORRESPONSAL

Todo el mundo lo sabía. El sector, las autoridades, los expertos... En Galicia no hubo nadie que no se echase las manos a la cabeza el pasado mes de octubre cuando el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) decidió sacar la tijera y pedir un recorte del 42 % para la cuota de caballa del 2019, mermando las posibilidades de pesca hasta las 318.403 toneladas.

La indignación prendió en el ánimo de la flota gallega, acostumbrada a esquivar remolinos en Bruselas. En la capital comunitaria nadie parpadeó ante la obtusa e irracional propuesta del organismo. En sus cuarteles, la palabra de los científicos es dogma. Y todo ello a pesar de las denuncias del sector, que se afanó en dejar al desnudo el desastroso sistema de cálculo empleado por el ICES.

Aunque la UE, Noruega e Islas Feroe acabaron moderando el recorte de la cuota hasta el 24 %, los pescadores se tuvieron que conformar con 653.438 toneladas de caballa para una campaña que, en el caso de las embarcaciones de artes menores coruñesas, solo duró ocho días en marzo y con amarres de por medio debido al mal tiempo. Desde entonces, los barcos se han dedicado a esquivar el pelágico para evitar otra multa por sobrepesca.

Medio año después del esta-



La flota ha tenido que hacer frente este año a un recorte de la cuota del 24 %. JOSÉ PINO

lido de este escándalo, el ICES volvía a soliviantar al sector con una nueva recomendación: fijar las posibilidades en las 770.358 toneladas.

## De locos

En los puertos nadie daba crédito. ¿Cómo podía justificar el organismo que en apenas seis meses su propuesta varíe más de un 140 %? Solo parecía existir una explicación: los cálculos eran erróneos. Las autoridades europeas señalan a los científicos, pero no entonan el *mea culpa*: «El ICES es consciente de que existen deficiencias con los métodos de evalua-

ción y está trabajando en una estrategia para corregirlas», aseguran fuentes comunitarias.

El daño ya está hecho, pero la flota exige compensaciones. Esa revisión de la cuota llega tarde. Ya hace que finalizó la costera del verdel, la época en la que no había forma de escapar de la caballa y la especie plagaba el caladero. Pero si no es para pes-

La flota exige compensaciones porque la revisión del tope llega demasiado tarde

car, bien puede servir para aligerar la multa que paga desde el 2013 por sobrepesca de caballa en el año 2009.

Por el momento, la puerta está abierta a aumentar las capturas: «Son la Unión Europea, Noruega y las islas Feroe quienes deciden si es necesario acordar entre las tres partes una rectificación del total admisible de capturas (TAC) a la luz de la nueva recomendación», explican fuentes de la Comisión.

Los trabajos ya están en marcha: «El asunto se discutirá durante la reunión de Estados costeros (NEAFC) la próxima semana», aseguran.

El cerco gallego da la cara por el servicio de salvamento y exige soluciones

E. M. A CORUÑA / LA VOZ

«Son nuestros ángeles, pero como marinero prefiero decir que son nuestros últimos salvavidas». El que habla es Andrés García Boutoureira, marino desde niño, patrón mayor de Sada, y ahora presidente de los hombres del mar a través de la Asociación de Armadores del Cerco Galicia (Acerga). La asociación que representa está al lado de las tripulaciones de los helicópteros, de los aviones, de las lanchas de actuación rápida, «las salvamares, y remolcadores de Sasemar».

Le indigna «que les recorten el salario entre el 13 y el 30 %», y pide a la Administración que impida que la empresa que gestiona el servicio, Babcock, «desprecie a estos enormes y arriesgados profesionales que trabajan contra viento y mar para salvarnos». Van a luchar por que sus salvadores «no sean maltratados».

Andrés y sus compañeros, en cuyo nombre habla, han vivido de cerca infinidad de naufragios. «Antes de que llegaran ellos [Salvamento Marítimo] No teníamos nada. Nadie que viniese a por nosotros. Nos agarrábamos a un tronco, a algo, para sobrevivir, mientras veías pasar tu vida, la de tus hijos. Veías el final», relata Andrés. «Siempre están ahí para salvar nuestras vidas [...] y no vamos a permitir que se les recorte ni un duro. Esos marineros de moqueta desconocen el arriesgado trabajo que hacen», concluye.

## La flota pesquera europea ganó más que nunca, según Bruselas

El informe de Bruselas, con datos del 2016, cifra en 1.350 millones de euros el beneficio neto

BRUSELAS / EUROPA PRESS

La flota pesquera europea registró un beneficio neto de 1.350 millones de euros en el 2016, una cifra récord que supone un incremento de más del 70 % con respecto al año anterior, cuando la ganancia del sector fue de 789 millones de euros, según datos de un informe publicado el viernes por la Comisión Europea.

Las mejoras en el 2016 fueron el resultado de unos precios medios del pescado más elevados y el bajo coste de los carburantes, además de la recuperación

de la biomasa de algunos stocks de más valor comercial y de los avances tecnológicos. Las previsiones para el 2018, sin embargo, sugieren que esta tendencia se verá compensada por la subida de los combustibles.

El sector empleaba en ese momento a 152.331 personas, de las que 114.776 eran trabajadores a tiempo completo. El salario medio anual ascendía a 24.600 euros, aunque oscilaba entre los 1.800 euros de Chipre y los 131.000 euros de Bélgica.

El peso y valor de los desembarcos en el Atlántico Norte —en el que España, Francia, el Reino Unido, Portugal e Irlanda son los países con más actividad— alcanzó los 1,4 millones de toneladas y los 2.480 millones de euros, respectivamente. Estos cuatro países fueron responsables del 85 %

de las toneladas desembarcadas en los puertos y del 94 % del valor económico de las descargas.

El beneficio bruto de la flota comunitaria del Atlántico Norte fue de 620 millones de euros, pero la gran mayoría (518 millones) corresponde al obtenido por la pesquería de gran escala. Las embarcaciones de menor tamaño, por su parte, registraron una ganancia bruta de 103 millones.

## Menos capacidad

Sin embargo, la capacidad del sector pesquero comunitario ha continuado durante los últimos años con su tendencia a la baja. En el 2018, la flota europea contaba con 81.644 embarcaciones y una capacidad bruta de 1,5 millones de toneladas, lo que supone unas reducciones del 1,32 % y del 2,46 %, respectivamente.

Estos datos forman parte de un estudio publicado por el Ejecutivo comunitario en el que hace un análisis de los progresos conseguidos con la política pesquera común (PPC). Para ello evalúa, entre otras cosas, el estado de los stocks, el equilibrio entre la capacidad de la flota y las oportunidades de pesca y la aplicación de la obligación de desembarco.

Además, Bruselas ha anunciado que mañana lanzará una consulta pública sobre las oportunidades de pesca en el 2020, iniciando así el proceso para establecer los totales admisibles de capturas (TAC) para la flota europea el próximo año.

## Salud de los «stocks»

Con respecto al estado de las poblaciones, el informe celebra la tendencia general a la ba-

ja de la presión pesquera en el Atlántico Norte y aguas adyacentes. En concreto, el número de stocks con un TAC en línea con el rendimiento máximo sostenible (RMS) ha ascendido a 59. Además, se han doblado las poblaciones con unos niveles dentro de los límites biológicos, pasando de los 15 que había en el 2003 a las 29 del 2017. Los mayores incrementos en este ámbito se han registrado en aguas del golfo de Vizcaya y en aguas ibéricas, donde faena gran parte de la flota española. El volumen general de biomasa ha crecido un 36 % con respecto al 2003.

En cambio, la situación en el Mediterráneo sigue siendo preocupante a ojos de la Comisión Europea, puesto que 35 de los 40 stocks analizados estaban sobrepesados.