

Apoyo a la mala pesca

Cuando a una industria le aumenta el coste de producción, lo inmediato es repercutirlo en el precio del producto. Los pescadores se han negado a hacerlo, lo que podría explicarse si existiera una competencia capaz de eludir el incremento, si la capacidad de absorción del mercado fuera limitada o si una elevación de los precios resultara inaceptable.

Sin embargo, no se da ninguno de estos elementos. Por un lado, el aumento del gasóleo afecta al total de la flota. Por otro, la producción pesquera española no cubre siquiera un 25% del consumo nacional, por lo que la demanda excede en mucho la oferta. Finalmente, en los últimos diez años el comprador ha permanecido impertérrito mientras el precio de los principales productos pesqueros se cuadruplicaba. De hecho, aun a precios extravagantes, la demanda no ha hecho más que aumentar. En una

reciente encuesta, Sevilla era la ciudad del mundo donde más pescado se consumía, incluso por encima de Japón. Entonces, ¿dónde está la crisis?

La pesca sufre un severo proceso de congestión. A pesar de que los barcos son cada vez más potentes y sofisticados, la captura mundial está estabilizada desde hace quince años y en casa desciende año tras año. Los caladeros se cierran y muchos métodos pesqueros deben prohibirse por ambientalmente agresivos. El informe de la FAO sobre el estado de la pesca mundial es apabullante: una tercera parte de las especies está sobreexplotada o agotada y la mitad plenamente explotada. Muchas especies tradicionales están al borde del precipicio. El bacalao, por ejemplo, ha perdido un 70% de sus efectivos en treinta años y en una década probablemente habrá desaparecido de los mercados.

¿Cómo se gestiona una industria en recesión? Desde luego, no subvencionando al menos eficiente, como se ha hecho. El precio del gasóleo es crítico para el arrastre,

una pesca que requiere potentes motores y frecuentes desplazamientos a caladeros alejados. Por inaceptablemente destructivo, el arrastre ha sido reiteradamente cuestionado por Oceana y otras organizaciones de conservación. Por

EL PRECIO DEL gasóleo es crítico para el arrastre, actividad cuestionada por su alta destructividad

el contrario, las barcas artesanales que emplean el palangre de fondo y el trasmallo tienen un menor impacto medioambiental y su captura por unidad de potencia de motor es mucho más elevada. Es decir, su actividad es más sostenible y, lo que es importante en el contexto actual, dependen en menor medida del precio del gasóleo. Globalmente, las ayudas a las flotas

pesqueras alcanzan los 20.000 millones de dólares, cantidad que representa una cuarta parte del valor mundial de la producción pesquera. No parece una buena idea que la Administración española haga aún mayores estos subsidios beneficiando precisamente al sector más destructivo e ineficiente.

Se necesitan con urgencia medidas de ordenación más cautelosas y restrictivas. Sin embargo, la conservación del mar es una asignatura pendiente. Mientras en tierra firme la superficie protegida supera el 11%, menos del 0,5% de las aguas marinas gozan de protección. El convenio sobre biodiversidad y las agencias internacionales que gestionan los recursos han fracasado una vez y otra en adoptar medidas de conservación de los océanos, y ello repercute inevitablemente en la pesca.

Aquí las cosas no van mejor. La Unión Europea ha abierto diversos procedimientos contra España por rebasamiento de cuotas, falsificación de estadísticas y existencia de almacenes clandestinos. Algo habrá que hacer. ●