

40% de la flota pesquera está en riesgo por falta de combustible

La actividad pesquera no es rentable, a tal punto que los pescadores venden sus implementos para poder subsistir ante la imposibilidad de cubrir costos.

Vender sus implementos de trabajo, desde botes, motores o enseres para la actividad pesquera es uno de los caminos que encontraron pescadores en Nueva Esparta para subsistir.

La producción pesquera del estado Nueva Esparta está entre las cinco más importantes del país y es el segundo puerto de desembarque pesquero más grande de Venezuela, solo superado por el estado Sucre, según indica un informe de la FAO (la agencia de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y el Desarrollo).

Sin embargo, explica vocero principal del Consejo de Pescadores Artesanales de las Piedras de Juan Griego, en el municipio Marcano de Nueva Esparta, Leonel Rodríguez, grupos de marinos han reportado que decidieron vender sus implementos de trabajo ante la imposibilidad de salir a faenar. “No es sostenible ni rentable ya salir a pescar”, advierte.

Y no solo se trata de pequeños pescadores, Rodríguez indica que la flota a gran escala está en riesgo y esto se debe a múltiples factores: falta de diésel para embarcaciones, alto costo de insumos de pesca y la imposibilidad de conseguir recursos hasta para hacer reparaciones a los motores.

El 18 de enero de 2024, el Ministerio de Pesca y Acuicultura anunció que durante el año 2023 se registró un 13% de crecimiento nacional en este rubro, informó el ministro Juan Carlos Loyo, quien agregó a las cifras que el consumo nacional de pescado se ubica en 17 kilogramos por persona al año.

Leonel Rodríguez no descarta la cifra, debido a que en la costa venezolana varios son los estados que aportan esta proteína al consumo nacional, siendo el estado Sucre el de mayor producción en el oriente del país.

Pesca: trabajo a pérdida

No obstante, indica que, en cuanto a la faena, los pescadores “trabajan a pérdida” y pagan un costo muy alto e indicó que se requieren políticas de Estado que se ajusten a la realidad actual.

“Y la realidad es que los pescadores salen a faenar en botes que consumen combustible”, precisa el vocero. Añade que el alto costo de reparaciones en cuanto a motores ocasiona que los marinos opten por desmantelarlos o venderlos en piezas.

Cuando el vocero menciona los altos precios que no pueden costear, se refiere a que un motor fuera de borda tiene un costo que oscila entre los 4.300 y 4.500 dólares y una mínima reparación de alguna pieza que se dañe requiere tener a la mano un mínimo de 300 o 400 dólares.

“Eso es un golpe duro para el pescador”, afirma.

A esta situación se le suman gastos operativos. Es decir, la compra de aceites para motores cuyo costo es de 5 dólares por cada litro. “Hay embarcaciones que necesitan surtirse de diez pimpinas de combustible y cada una de esas pimpinas requiere el uso de un envase y medio de aceite», cuenta Rodríguez.

Además de pagar todos los implementos e inclusive el hielo y la comida que requieren durante la faena, que actualmente es de dos o tres días en altamar, un mecanismo de trabajo que adoptaron para poder incrementar la producción y consumir menos diésel.

Crisis en cifras

La premisa de que la pesca atraviesa un momento muy complejo por la dificultad para acceder al diésel en Nueva Esparta.

Lisandro Digi, presidente de Anepav (Asociación nacional de empresarios de la Pesca de Altura de Venezuela) la respalda con cifras. El vocero asevera que el 40% de la flota pesquera está en riesgo por falta de combustible y con esto la producción.

“De 560 barcos, hay entre 150 y 160 parados ahorita por no tener recursos para sacarlos a faena. Cada barco nuestro genera entre 14 y 16 puestos de empleo directo, sin mencionar los indirectos. Con la cantidad de combustible que podemos tener no alcanza. Tenemos barcos, unos pocos, que tienen la capacidad de 25.000 litros”, apunta.

Digi explica que se trata de grandes embarcaciones que requieren de ese volumen de combustible, porque faenan por temporadas que se extienden entre los cinco y seis meses.

En la actualidad, estas embarcaciones pasan hasta dos meses de espera para poder cargar el combustible que adquieren a través de terceros, ya que oficialmente no pueden acceder a este producto.

“El combustible que usamos ni siquiera es para nosotros, sino del sector transporte porque se lo compramos es a los transportistas”. Una situación que ha generado a los pescadores “bastantes inconvenientes” por la eliminación de los cupos de gasolina subsidiada a través del Sistema Patria.

“Eso nos perjudica porque no hay quien pase la huella. Y si no hay quien pueda pasarla, no cargamos combustible. Lamentablemente nosotros tenemos casi 18 meses sin que nos asignen un litro de combustible como flota para trabajar a gran escala”, afirma.

La solución, según el presidente de Anepav, es que los entes oficiales reactiven la estación de combustible «La Loba», situada en el muelle de Chacachacare, en el municipio Tubores del territorio insular. “Es la única opción que tenemos para que nuestros barcos puedan trabajar más a menudo”, apunta.

El mandatario nacional, Nicolás Maduro, apuntó el 21 de febrero, durante una transmisión desde el estado Apure, en el denominado Miércoles Productivo, que en “Venezuela está ocurriendo una revolución productiva” y destacó que las cifras actuales de producción acuícola en el país apuntan al fortalecimiento del sector, con miras a la exportación.

“En la producción acuícola hemos crecido modestamente, pero significativamente”, dijo al detallar que se logró la exportación de un 20 % de camarón blanco. Igualmente apuntó que la producción de tajalí se consolidó con un alza de 31 %, “y el pulpo creció en 3.900 %».

En ese sentido, el ministro Juan Carlos Loyo destacó que la producción nacional de camarones superó hasta 25% las cifras del año 2023. “Con la especie premium de Venezuela, como lo es la sardina, crecimos un 78 %, con una buena tendencia para exportar”, señaló.

Con información de Banca y Negocios