

# Problemas y Soluciones para incorporar al sector pesquero y acuícola al Turismo Pesquero



Financiado por  
la Unión Europea  
NextGenerationEU



Plan de Recuperación,  
Transformación  
y Resiliencia



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE INDUSTRIA  
Y TURISMO



Financiado por  
la Unión Europea  
NextGenerationEU



Plan de Recuperación,  
Transformación  
y Resiliencia



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE INDUSTRIA  
Y TURISMO

## PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO



FUNDACIÓ  
PROMEDITERRÀNIA



*“Actuación financiada por la Unión Europea con los fondos Next GenerationEU, Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia. Esta actuación forma parte del proyecto “Creación y puesta en marcha de la Red Nacional de Turismo Pesquero”, en el marco del “Programa Experiencias Turismo España” gestionado por la Secretaría de Estado de Turismo, Ministerio de Industria y Turismo, Gobierno de España”.*

*Autor: Pepe Martínez, CEO de Pescaturismo*

*Fecha: Mayo 2025*

*La reproducción del contenido de esta publicación debe hacerse citando su procedencia y autoría.*



**PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

**Índice**

Introducción.....	3
1.- Las restricciones de la Comisión Europea al sector pesquero .....	7
2.- El desarrollo de la Economía Azul .....	13
2.1.- La apuesta de la Unión Europea por la Economía Azul.....	14
2.2.- España es una potencia europea en Economía Azul .....	16
2.3.- Los problemas que genera en el sector pesquero una aplicación general de la Economía Azul .....	19
2.3.1- La descarbonización de la flota pesquera .....	21
2.3.2- Los parques eólicos marinos.....	24
3.- Los efectos del cambio climático en la pesca y el marisqueo.....	27
3.1.- Los impactos en el marisqueo .....	27
3.2.- Los impactos en la pesca .....	29
4.- Real Decreto de pesca-turismo y capitanías marítimas.....	34
4.1.- Restricciones del Real Decreto .....	37
4.1.1- Tramitación de la autorización de pesca-turismo .....	43
4.2.- Restricciones de las Capitanías Marítimas .....	51
4.3.- Costes de inversión .....	61
4.3.1- Rentabilizar la inversión en pesca-turismo y situación de los precios en el mercado...	63
4.4.- Conclusiones del Real Decreto y las Capitanías Marítimas.....	63
4.5.- Comunidades autónomas.....	64
5.- Ministerio de Transición Ecológica.....	66
5.1.- Proyecto Varada C .....	66
5.2.- Autorizaciones para el avistamiento de cetáceos.....	67
6.- Relevo generacional y Formación .....	71
7.- Caída de la flota.....	75
7.1.- Los impactos en la pesca .....	75



**PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

7.2.- El impacto de las embarcaciones de pesca recreativa .....	77
8.- Soluciones generales para incorporar al sector pesquero y acuícola al turismo pesquero ....	82
9.- Modificaciones en el Real Decreto de Pesca-Turismo y coordinación de las Capitanías Marítimas .....	85
9.1.- El carácter generalista del Real Decreto y las bateas de mejillones .....	87
10.- Turismo Marinero .....	90
11.- Barcos de Arrastre del Mediterráneo .....	91
11.1.- Caldo de pescado con los descartes .....	93
12.- El ejemplo de Italia.....	95
13.- Lonjas con restaurante marinero .....	97
14.- Análisis estratégico y apuesta por el turismo pesquero .....	99
14.1.- Grupos prioritarios .....	99
14.2.- Población beneficiaria .....	100
14.3.- Patrimonio inmaterial.....	102
14.4.- Impacto ambiental .....	104
14.5.- Objetivos estratégicos de la Unión Europea.....	107

## Introducción

El sector pesquero sobre el que depende la mayoría de las actividades de turismo pesquero, ya que es la piedra angular sobre la que se nutren otras experiencias como las ferias gastronómicas, restaurantes marineros, visitas a las lonjas, etc., sufre actualmente un futuro tan incierto y avalado por todos los indicadores, que de no tomarse medidas urgentes y de calado se encuentra en grave riesgo de que finalmente se convierta en algo testimonial, según coinciden prácticamente la totalidad de los expertos consultados y los datos sobre su situación en estos momentos.

La mayoría de las personas y expertos vinculados directamente a la actividad pesquera coinciden en el diagnóstico que ha llevado hasta esta situación y que analizaremos a lo largo de este estudio, con el fin de buscar soluciones factibles que puedan revertir este declive que actualmente es percibido por el sector como irreversible, de tal manera que las actividades en torno al turismo pesquero, en su conjunto, puedan ser una realidad.

Son muchos los factores que han llevado hasta esta situación. A la cabeza se encuentra determinadas políticas que emanan de la Comisión Europea, como resultado de la actual Política Pesquera Común, y que han impactado gravemente, en especial, en la flota pesquera española y algunas de una forma más pronunciada como en el Mediterráneo. Que se ve reflejado en la reducción de la flota pesquera y número de pescadores, a pesar de la recuperación de los recursos pesqueros.

Entre las políticas comunitarias que están ocasionando un mayor perjuicio destaca el incremento desmesurado de determinadas decisiones que han incrementado exponencialmente las prohibiciones y limitaciones, en el marco del Pacto por los Océanos, ya que se han querido aplicar de manera generalizada en toda Europa y, en especial en España, actuaciones pensadas para revertir la sobreexplotación pesquera que sufre el Mar del Norte, unido al elevado peso que se ha dado a las opiniones de los grandes grupos ecologistas para diseñar la actual Política Pesquera Común, mientras que se han minusvalorado las valoraciones del sector pesquero en su conjunto.

En resumen, se ha pretendido aplicar políticas que son necesarias y están justificadas en algunas zonas de Europa, como por ejemplo en el Mar del Norte, para otras, como el Mediterráneo, que

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

las limitaciones hacen inviable la continuidad de la pesca tal como la conocemos al eliminar de facto la pesca de arrastre al imponer un máximo de 180 días para salir a faenar siempre que se hagan importantes inversiones y que hacen imposible una rentabilidad suficiente para poder seguir operando, y con la espada de Damocles de si a continuación vendrán muchas más limitaciones.

Todo ello ha llevado a sumir al sector pesquero en tal incertidumbre que la mayoría empieza a optar por no continuar con una profesión que ha pasado de padres a hijos durante generaciones y que ha marcado y está presente en la cultura marinera en la mayoría de las poblaciones del litoral español y sin la que no se podría entender este importante patrimonio inmaterial que atesora el país, y que es un vertebrador del territorio y diversificador de las economías locales, generando un importante número de empleos, tanto directos como indirectos, y que constituye un abastecimiento básico en la dieta española.

Estas políticas comunitarias, que tratan de impulsar la economía azul, vienen acompañadas de otras actuaciones que están justificadas en torno a dicho objetivo y que pueden ser útiles para los grandes barcos pesqueros que operan en caladeros de otras zonas del mundo, como pueden ser un aumento de las inspecciones y la vigilancia o la descarbonización, por citar algunos ejemplos, son perjudiciales e inaplicables en muchos casos para el sector pesquero español, en general, que opera cerca de la costa.

A estas políticas comunitarias hay que sumarle en muchas ocasiones la que emana de la Administración estatal y autonómica al tratar de implantar y trasladar legislativamente las decisiones de la Comisión Europea y que lo único que se ha conseguido es incrementar exponencialmente la burocracia, y, a veces, las restricciones.

Un efecto inmediato que tiene esta burocracia y el exceso de normas y regulaciones legislativas es que las ayudas contempladas, sobre todo a través del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura (FEMPA), para que el sector pesquero pueda adaptarse a estas nuevas políticas terminan siendo inútiles porque en la mayoría de las ocasiones se terminan perdiendo, teniendo el propio pescador o armador que adelantar grandes inversiones como es la necesaria y justificada implantación de puertas voladoras en la pesca de arrastre para reducir el impacto medioambiental en los fondos marinos, pero que supone un gasto superior a los 80.000 euros,

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

sin saber si algún día logrará recuperar ese dinero a través de las subvenciones que sobre el papel tiene autorizadas.

El conjunto de estas medidas ha conducido a que la flota se haya reducido en un 28%, la rentabilidad se ha estancado y el número de pescadores a tiempo completo ha disminuido en un 33%, lo cual indica que la política actual no ha cumplido con sus objetivos socioeconómicos, en el caso de España, situación que cada día se agrava más si le sumamos otro factor determinante como es la falta de relevo generacional que viene produciéndose desde hace varias décadas, pero que se ha acentuado notablemente en los últimos años.

De todas formas, estamos a tiempo de un cambio de rumbo que revierta la situación actual manteniendo los objetivos centrales de sostenibilidad social y medioambiental de una forma realista y práctica para la flota pesquera española.

La propia Comisión ha aprobado reducir la burocracia entre un 25% y un 35% para las pymes antes del fin del actual mandato, regionalizar las políticas comunitarias de tal forma que no se apliquen las mismas medidas al Mar de Norte que al Mediterráneo, por poner un ejemplo, cambiar el ámbito de aplicación de la norma para que el impacto desproporcionado de la creación de las Áreas Marinas Vulnerables, que son los propios pescadores los primeros defensores de las ventajas de estas protecciones medioambientales siempre que vengan precedidas de estudios series y se aplique a zonas donde son necesarias y no de forma generalizada como se establece actualmente.

Este giro y concienciación sobre la situación actual de la flota pesquera española de los responsables de la Comisión Europea se ha puesto de manifiesto, entre otras, en la reuniones que tuvieron lugar en Vigo el pasado día 23 de abril o en Peñíscola el 30 de abril de 2025 con la asistencia en algunos casos del nuevo comisario de Pesca y Océanos, Costas Kadis, o la directora general de Asuntos Marítimos y Pesca de la DG Mare, Charlina Vitcheva, por la UE, y por el Ministerio de Agricultura y Pesca, la secretaria general de Pesca, Isabel Artime, y en representación del sector pesquero, los máximos responsables de CEPESCA o el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero,

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

En estos encuentros, los responsables comunitarios se comprometieron a cumplir con la reducción de la burocratización y a regionalizar determinadas políticas de la Comisión, mientras que desde el Ministerio se apostó por buscar fórmulas realistas de agilizar el pago de ayudas, entre otras muchas cuestiones que se trataron.

En definitiva, hay que entender que sin asegurar la viabilidad del sector pesquero es una quimera incorporarlo al turismo pesquero, al igual que el resto de las actividades y experiencias que se nutren del mismo, como explicábamos al inicio de esta introducción, ya que es la piedra angular de todas ellas. Por esta razón, nos centraremos de forma especial en la actividad pesquera, a la vez que ampliaremos lo apuntado en esta introducción y, a su vez, añadiremos otros aspectos que no se citan en la misma.

Para la realización de este estudio se han realizado numerosas entrevistas en profundidad, entre las que destacan Basilio Otero, presidente de la Federación de Cofradías de España y con una larga experiencia en el sector, e Inma Torres, gerente en excedencia de Galpemun y una de los grandes referentes en diversificación pesquera del país.

También se ha contado con el resultado de las múltiples entrevistas y encuentros que ha tenido Pepe Martínez, CEO de Pescaturismo y autor de este estudio, gracias a su participación en más de un centenar de foros nacionales e internacionales sobre diversificación pesquera y turismo pesquero durante los últimos 8 años, así como los estudios que ha realizado sobre la materia para la Junta de Andalucía o el Gobierno de Euskadi, entre otros, y su experiencia en comercialización de actividades de Pesca-turismo y con mariscadoras, principalmente, y su conocimiento del funcionamiento de las capitanías marítimas gracias a la labor desarrollada en la tramitación de las autorizaciones para pesca-turismo de más de 200 embarcaciones pesqueras de toda España.

Por último, para la realización de este estudio se ha contado con los resultados de múltiples documentos, normativas y estudios de todo tipo vinculados con la diversificación pesquera y el turismo azul procedentes de numerosas fuentes desde la Comisión Europea, el Ministerio de Agricultura y Pesca, Comunidades Autónomas hasta otros más sectoriales procedentes de los análisis de CEPESCA, cofradías de pescadores, Farnet, Medac, GALPA, grupos ecologistas, etc.

# 1.- Las restricciones de la Comisión Europea al sector pesquero

Las políticas desarrolladas por la Comisión Europea en los últimos años han sumido al sector pesquero español en un estado completamente incierto y que en muchos casos pone en grave peligro su continuidad. La pesca es el motor sobre el que se sustentan la mayoría de las actividades vinculadas con el turismo pesquero. Difícilmente se pueden desarrollar el resto de las experiencias, como visitas a las lonjas, puertos pesqueros, salineras, conserveras o las ferias gastronómicas y restaurantes marineros, por poner algunos ejemplos.

Es una quimera hablar de turismo pesquero, en general, si el sector de la pesca profesional continúa con su declive, como ponen de manifiesto todos los indicadores, y solo sobreviven las pequeñas flotas de pesca artesanal y los grandes buques que operan en aguas internacionales.

El problema parte de las decisiones tomadas por Bruselas durante la anterior legislatura, como bien expuso, a modo de resumen en un artículo reciente en el diario ABC, Javier Garat, unas de las voces con más conocimiento y respetadas por su larga experiencia desde puestos de máxima responsabilidad en prácticamente todos los foros y organismos nacionales e internacionales vinculados al sector pesquero en todos sus ámbitos.

Garat sostenía que las decisiones tomadas por Bruselas en diciembre del pasado año “están llevando al sector pesquero a una situación crítica, y en especial a la pesca de arrastre en el Mediterráneo, que llevan 5 años soportando recortes y limitaciones, que han supuesto un elevado coste económico”.

Javier Garat argumentaba que la flota pesquera de las cinco comunidades autónomas del Mediterráneo, es una flota que ya está al límite y a la que cada vez se le complica más el futuro. Llevan años con ajustes, con paradas temporales, sufriendo recortes... La partida empieza con muchos barcos tocados -en los caladeros mediterráneos faenan un total de 3.400 barcos de la Unión Europea y la flota española de arrastre que pesca en ese mar está formada por 565 buques-. A todos ellos afectan las decisiones del último Consejo, que acordó reducir el 10 por

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

ciento de las posibilidades de pesca de gamba roja y el 79 por ciento de los días de faena para los pescadores de arrastre, entre otras medidas”.

El problema es que estos nuevos recortes se vienen a sumar a los ya realizados en los últimos cinco años con motivo del plan plurianual y que ya han supuesto una reducción del 40 por ciento de los días de pesca. La traducción del conjunto de todas estas medidas es que el número de días que se puede salir a faenar es de 180 jornadas al año, lo que hace inviable la actividad.

La pesca de arrastre en el Mediterráneo genera alrededor de 17.000 puestos de trabajo, entre empleos directos (3.000) e indirectos (14.000) y suministra entre el 70 y 80% del pescado de la costa española que va a las lonjas. “Hay que recordar- apunta Garat- que el arrastre en el Mediterráneo se compone de pequeñas embarcaciones familiares, de entre doce y veinticuatro metros de eslora la mayoría de ellas, con una tripulación de tres a cinco personas en total. Están en el mar un máximo de doce horas, de lunes a viernes, y llevan al mercado una variedad de productos pesqueros muy necesarios para la alimentación saludable de las familias, para dinamizar la economía de los astilleros, de la industria auxiliar, de los bancos, de los seguros, de todos los proveedores de los equipos imprescindibles para poder salir a pescar, de las lonjas, de las fábricas de hielo, de los mayoristas, de los hosteleros y la restauración, y para atraer turismo, entre otros sectores económicos”.

Garat reconocía que “hay un mecanismo de compensación que permitiría recuperar muchos de esos días, siempre que se cumpla con los requisitos (nuevos cambios de mallas más grandes, nuevas vedas, ya sean temporales o definitivas, nuevos aparejos, etcétera) que se han establecido. Pero la aplicación de esas medidas requiere de un esfuerzo extraordinario y tiene un coste adicional para unos pescadores que, como ya he comentado, están al límite”.

De todas formas está esperanzado con la nueva Comisión Europea y el recién estrenado comisario de Pesca y Océanos, Costas Kadis, y que realice importantes cambios que equilibren los tres pilares de la sostenibilidad: medioambiental, social y económico, aunque reconocía que partía de la herencia envenenada de su predecesor Virginijus Sinkevicius, y que “la nueva Comisión Europea, ponga un nuevo rumbo y Europa avance hacia un mayor equilibrio entre la conservación de la biodiversidad, el uso sostenible de los recursos naturales, los intereses sociales y económicos de la actividad pesquera y la seguridad alimentaria del Viejo Continente”.

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

Este cambio que pedía en diciembre del pasado año Javier Garat, empieza a apreciarse, según constatan el presidente de la federación nacional de cofradías de pescadores, Basilio Otero, y los responsables españoles del Ministerio de Agricultura y Pesca.

Este giro y concienciación sobre la situación actual de la flota pesquera española de los nuevos responsables de la Comisión Europea se ha puesto de manifiesto, entre otras, en la reuniones que tuvieron lugar en Vigo el pasado día 23 de abril o en Peñíscola el 30 de abril de 2025 con la asistencia en algunos casos del nuevo comisario de Pesca y Océanos, Costas Kadis, o la directora general de Asuntos Marítimos y Pesca de la DG Mare, Charlina Vitcheva, por la UE, y por el Ministerio de Agricultura y Pesca, la secretaria general de Pesca, Isabel Artime, y en representación del sector pesquero, los máximos responsables de CEPESCA o el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero,

En estos encuentros, los responsables comunitarios se comprometieron a cumplir con la reducción de la burocratización y a regionalizar determinadas políticas de la Comisión, mientras que desde el Ministerio se apostó por buscar fórmulas realistas de agilizar el pago de ayudas, entre otras muchas cuestiones que se trataron.

Basilio Otero defiende la imperiosa necesidad de reducir la burocracia y deshacer determinadas “derivadas medioambientalistas” y coincide con Javier Garat en que los pescadores son los primeros defensores del mar y su ecosistema, ya que viven de él y les importa más que a nadie su buena salud.

Un problema en el que todo el sector pesquero coincide es que con las actuales políticas se está poniendo en grave peligro la soberanía alimentaria de Europa, ya que se importa de terceros países un 70% de los productos pesqueros que se consumen, incumpliendo los planes de la propia Comisión Europea para aumentar la producción pesquera de la UE y reducir la dependencia exterior, como estipula la Política Pesquera Común; y dejando sin sentido importantes campañas tanto de Bruselas como del Ministerio de Agricultura y Pesca como la “Del Mar a la Mesa” para fomentar el consumo de pescado.

No tan optimista se muestra Inma Torres, gerente en excedencia de Galpemur y una de los grandes referentes en diversificación pesquera del país. Torres valora que todo lo que está

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

ocurriendo con el sector pesquero es un “sinsentido” y que los pescadores “ya no saben a qué atenerse”.

En concreto se refiere que a día de hoy “no está claro cómo se van a cobrar las ayudas, que se comprometió el Ministerio de Agricultura y Pesca, para que los pescadores cambiaran las redes” y poder faenar este año al menos los 180 días establecidos, como se explicaba anteriormente, y sobre todo teniendo en cuenta que esta moratoria para aplicar esta limitación acababa este mes de mayo.

Inma Torres argumenta que el conjunto de todas estas limitaciones impuestas por la política de Bruselas va a provocar “un desguace voluntario” de los barcos de arrastre, incluso cuando las ayudas para ello de hace unos años ya no están en vigor, ya que calcula que el “80 por ciento de la flota dejará la actividad” ante la falta de rentabilidad y la confusión que existe.

La gerente de Galpemur en excedencia explica la dificultad para cobrar las ayudas, no solo por cómo se van a canalizar, si no sobre todo por el tiempo que pueden tardar los pescadores en percibir las, ya que están obligados a adelantar el dinero de su bolsillo. Además, hay que tener en cuenta todo el complejo proceso administrativo que conlleva acogerse a estas ayudas y que finalmente te veas obligado a devolverlas si pesa sobre el barco alguna sanción e incluso si posteriormente sufres alguna inspección que conlleva alguna multa.

Para Inma Torres, al igual que otros expertos vinculados al sector pesquero, el problema tiene su origen en el gran peso que han tenido las grandes organizaciones ecologistas en el diseño de las políticas de Bruselas hasta ahora y que ha provocado “una normativa más volcada en el proteccionismo y a la reducción de las capturas” aplicando una legislación general, como la Protección de los Océanos de la Agenda 2030, con carácter general para toda la Unión Europea sin tener en cuenta la regionalización y que los problemas y la situación real de las diferentes zonas de pesca es distinta.

En este sentido, argumenta que se están estableciendo “regulaciones con carácter general para toda la Unión Europea con informes hechos para el Mar del Norte, donde la sobreexplotación de los caladeros es brutal. No es lo mismo la flota que pesca en Terranova, que por ejemplo la de algunas zonas del Mediterráneo como el Mar Balear, donde se ha reducido de forma notable el

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

esfuerzo pesquero, las pesquerías están garantizadas y ya existen numerosas zonas protegidas, impulsadas por los propios pescadores.

Por esta razón, apuesta por un giro radical en las políticas de Bruselas que vaya hacia “la regionalización” de tal forma que se estudie caso por caso y se legisle en función de cada zona y, en función de este parámetro se establezcan limitaciones y sanciones para “aquellos que no cumplen, pero que no se obligue por igual a quien sí lo hacen”.

Inma Torres sostiene que tanto la Comisión Europea como el Ministerio de Agricultura y Pesca deben ir hacia un modelo de cogestión y más participativo en el que se tenga verdaderamente en cuenta la opinión del sector pesquero y que se abandone la política actual de cumplir con el trámite de “oído el sector pesquero”, pero que posteriormente en la redacción de las normativas no tenga un peso real.

La otra gran medida de la Comisión Europea que afecta a la pesca de arrastre son la imposición de las Puertas Voladoras en la flota de arrastre, y que de momento no se aplica este año, pero existe una completa incertidumbre si será obligatorio el próximo ejercicio.

Nadie cuestiona la necesidad de modernizar la flota con la implementación de las Puertas Voladoras, ya que son imprescindibles para proteger el fondo marino, y en especial las praderas de posidonia.

El problema radica en que suponen una inversión de entre 80.000 y 100.000 euros por barco, que, aunque se establezcan ayudas, inicialmente son los armadores los que tienen que realizar este importante desembolso, con la incertidumbre, al igual que ocurre con lo explicado anteriormente para las subvenciones para el cambio de redes, si finalmente la terminarán cobrando en un plazo que se puede alargar hasta 2 años, con una farragosa tramitación y con la incertidumbre si al final de todo este proceso realmente recuperan el dinero invertido.

Es por ello, que Basilio Otero hace hincapié en la necesidad imperiosa de eliminar la burocratización, como medida primordial a tomar en primer lugar tanto por la administración comunitaria como española.

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

A este respecto el nuevo comisario de la comisión se ha comprometido a reducir la burocracia entre un 25% y un 35% para las pymes antes del fin del actual mandato, tal como ha aprobado recientemente la Comisión Europea.

Al problema de la burocratización se suma otro de los ejes de actuación aprobados por la anterior Comisión Europea como es la “Vigilancia y el Control”, cuando el sector pesquero sufre prácticamente inspecciones diarias por parte de todas las administraciones, como inspectores de trabajo, de pesca nacionales y autonómicos, Guardia Civil del Mar, etc.

Sin contar, la arbitrariedad y el desconocimiento entre las diferentes capitanías marítimas, tanto de capitanes marítimos como de jefes de inspección o coordinadores de seguridad respecto a las singularidades de los barcos de pesca, como apunta el presidente de la Federación de Cofradías de España y con una larga experiencia en el sector. No obstante, dado el papel crucial que desempeñan las capitanías marítimas, sobre todo en lo referente a las autorizaciones para la actividad de pesca-turismo tendrán un capítulo específico en este estudio.

Finalmente, la reducción en los días de pesca y las grandes inversiones a realizar de forma próxima (cambio de redes y puertas voladoras) sumado a que la antigüedad de la flota es superior a los 20 años, lo que supone la dificultad añadida de llevar a cabo las modernizaciones necesarias, lleva a concluir a Inma Torres que la inmensa mayoría de los barcos de arrastre del Mediterráneo, que son los más afectados por estas limitaciones, se están planteando abandonar este mismo año la actividad “y al final quedarán únicamente unas pocas embarcaciones de pesca artesanal, después de haber sido la flota pesquera de España la más importante de Europa”. Sobre todo, teniendo en cuenta que prácticamente todos se tratan de pequeñas embarcaciones familiares, de entre doce y veinticuatro metros de eslora la mayoría de ellas, con una tripulación de tres a cinco personas en total.

## 2.- El desarrollo de la Economía Azul

Tradicionalmente, la actividad pesquera y acuícola ha sido un motor económico fundamental para las zonas costeras contribuyendo, además, a la protección del medioambiente y a la configuración de importantes valores socioculturales. Los cambios que se han ido produciendo en el modelo económico en las últimas décadas han disminuido en gran medida las actividades tradicionales, encontrando entre ellas la pesca artesanal y la acuicultura.

Por este motivo, la puesta en marcha de iniciativas turísticas relacionadas con la valorización de la actividad pesquera y acuícola es una gran oportunidad de diversificación para las zonas litorales, e incluso del interior donde se realizan estas experiencias. El turismo pesquero y acuícola se caracteriza por ser un segmento respetuoso con el medio en el que se desarrolla, contribuyendo e impulsando la sostenibilidad social, ambiental y económica del propio sector, sus familias y de los recursos naturales y patrimoniales.

En este sentido, plantear un proyecto que fortalezca esta tipología turística con tanto potencial en España a través de la puesta en común de los agentes implicados en su desarrollo por todo el territorio nacional se presenta como una oportunidad de crecimiento y desarrollo empresarial, social y ambiental.

La creación de la Red Nacional de Turismo Pesquero persigue impulsar el sector tradicional vinculado a la pesca y la acuicultura a través de la práctica e inclusión de la actividad turística como parte de su desarrollo, promoviendo la creación de nuevos modelos de negocio y la consolidación de los ya existentes, con el consecuente crecimiento del turismo azul asociado a esta rica actividad tradicional.

En este sentido la apuesta firme desde 2021 de la Comisión Europea y posteriormente el Ministerio de Agricultura y Pesca y paulatinamente la mayoría de las comunidades autónomas es una buena oportunidad para incorporar al sector pesquero y acuícola al turismo pesquero, aunque hay que tener en cuenta que algunas de estas direcciones afectan muy negativamente al mismo.

## 2.1.- La apuesta de la Unión Europea por la Economía Azul

La Unión Europea está llevando a cabo una transformación regulatoria y estratégica hacia la transición ecológica y la descarbonización de la economía, respaldada por fondos públicos. Esta transformación impactará significativamente en todos los ámbitos, especialmente en los ecosistemas marinos y costeros, que tienen un alto valor ecológico, cultural, social y económico. Estos ecosistemas, que albergan numerosas actividades económicas, son esenciales para la economía azul o "blue economy".

La economía azul sostenible busca aprovechar el potencial de los océanos y las costas, respetando su capacidad de regenerarse a largo plazo. Esto implica gestionar las actividades humanas de manera sostenible, enfrentando desafíos como la neutralidad climática, la descarbonización industrial, la contaminación cero, las energías renovables, la economía circular, la adaptación al cambio climático y la preservación de la biodiversidad.

La economía azul es crucial para la prosperidad económica y el bienestar social, ya que más de 3.000 millones de personas dependen de la biodiversidad marina y costera. El concepto, promovido por el Banco Mundial, se define como el uso sostenible de los recursos oceánicos para el crecimiento económico, la mejora de los medios de vida y el empleo, mientras se preserva la salud de los ecosistemas oceánicos.

Ante el desafío de una población mundial creciente, estimada en 9.700 millones para 2050, es fundamental equilibrar el crecimiento económico con el respeto por los ecosistemas naturales. La estrategia de Crecimiento Azul de la UE apoya el crecimiento sostenible de los sectores marino y marítimo, reconociendo la importancia de los mares y océanos como motores de la economía europea por su gran potencial para la innovación y el crecimiento.

La Comisión Europea ha definido la economía azul como todas las actividades económicas relacionadas con los océanos, mares y costas. Esta economía abarca una amplia gama de sectores, desde la pesca y la acuicultura hasta la energía marina renovable y la biotecnología marina. La Comisión Europea promueve una economía azul sostenible que combine el crecimiento económico con la conservación del medio ambiente marino.

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

Las Directrices de la Comisión Europea sobre la Economía Azul son:

➤ **Sostenibilidad:**

La economía azul debe ser sostenible, lo que significa que debe utilizar los recursos marinos de forma responsable para garantizar que sigan disponibles para las generaciones futuras.

➤ **Innovación:**

La Comisión Europea fomenta la innovación en la economía azul, como la energía marina renovable, la biotecnología marina y la acuicultura sostenible.

➤ **Cooperación:**

La Comisión Europea busca la cooperación entre las partes interesadas, incluyendo empresas, organizaciones y gobiernos, para desarrollar la economía azul.

➤ **Protección del medio ambiente:**

La Comisión Europea se compromete a proteger los ecosistemas marinos y la biodiversidad, y a reducir la contaminación marina.

➤ **Crecimiento económico:**

La Comisión Europea aspira a que la economía azul contribuya al crecimiento económico y a la creación de empleo en las regiones costeras.

## 2.2.- España es una potencia europea en Economía Azul

España es actualmente la segunda economía de la UE en facturación en economía azul (15% del total europeo) y la primera en valor añadido (18%) y empleo (23%) en este sector. Antes de la pandemia, generaba más de 930.000 empleos y 30.000 millones de euros de valor añadido bruto. Estamos hablando del 7% del PIB y del empleo nacional, si sumamos los efectos directos, indirectos e inducidos.

Todos los expertos proponen que las actividades vinculadas a la economía azul sean cruciales para la diversificación del sector pesquero, basándose en su conocimiento y en actividades relacionadas con su propia actividad dentro de la diversificación económica: pesca, turismo, nuevos productos pesqueros, o nuevas producciones industriales de sus derivados

Los puertos y sus municipios han de desempeñar un papel importante en su desarrollo sostenible y en la transición hacia la economía azul. Para aprovechar esta oportunidad, es necesario reconsiderar el papel y el potencial de los puertos como polos de crecimiento azul.

Si hay un País en Europa volcado al mar es España. La sociedad, en su conjunto es consciente de su importancia para nuestra economía y para nuestra sostenibilidad ambiental y comparte plenamente con el resto de la Unión Europea estas iniciativas, la preocupación y proyectos de conservación y desarrollo de lo que la mar significa.

La economía azul engloba tanto a los sectores económicos directamente apoyados en el medio marino - la pesca, el transporte marítimo, la acuicultura o la generación de energía- y a los ubicados en el medio terrestre: puertos, astilleros, industria conservera, infraestructuras navales o el turismo marinerero.

Hay que entender que estas actividades económicas vinculadas a la economía azul deben de ser el eje del desarrollo socioeconómico de los municipios y comunidades pesqueras, pero para ello es preciso entender a la economía azul como una oportunidad de desarrollo, y también como un compromiso como sociedad ante los nuevos retos para la preservación de los ecosistemas marinos y la sostenibilidad medioambiental.

## ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

La pesca, en su conjunto, desempeña un papel central en la economía azul y hay que darle la visibilidad que le corresponde e impulsar el relevo generacional a través de estas nuevas oportunidades que se abren, que es posiblemente uno de los mayores problemas que tiene actualmente el sector pesquero y acuícola.

Por ello, es preciso una estrategia que facilite las sinergias entre las diferentes actividades de la economía azul en el espacio marítimo y litoral y que beneficie a todas ellas.

No obstante, hay que tener en cuenta el papel crucial de la pesca, para la seguridad alimentaria y la nutrición, así como apoyar al desarrollo sostenible del sector pesquero y a la acuicultura, sin repercusiones sobre el medio ambiente, pero teniendo en cuenta la contribución de las partes interesadas para evitar posibles conflictos entre la pesca y otros sectores emergentes de la economía azul.

Tradicionalmente, la actividad pesquera ha sido un motor económico fundamental para las zonas costeras de España, contribuyendo, además, a la protección del medio ambiente y a la configuración de importantes valores socioculturales. Los cambios que se han ido produciendo en las últimas décadas han disminuido en gran medida estas actividades tradicionales, y en especial las tradiciones ligadas a la misma.

Por este motivo, la puesta en marcha de iniciativas turísticas relacionadas con dar valor a la actividad pesquera, en el marco de la economía azul, así como las sinergias que se pueden establecer con otras experiencias vinculadas al mundo del mar y en especial a la gastronomía es una gran oportunidad de diversificación para las zonas donde se realizan estas actividades. Siguiendo un modelo como el de la Red de Turismo Pesquero.

En este sentido, plantear un proyecto que fortalezca esta tipología turística con tanto potencial en España, a través de la puesta en común de los agentes implicados en su desarrollo por todo el territorio, se presenta como una oportunidad de crecimiento y desarrollo empresarial en el marco de la economía azul y, por consiguiente, en el turismo pesquero en su conjunto.

Sobre todo, teniendo en cuenta que el turismo pesquero se caracteriza por ser un segmento respetuoso con el medio en el que se desarrolla, contribuyendo e impulsando la sostenibilidad

***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

social, ambiental y económica del propio sector, sus familias y de los recursos naturales y patrimoniales.

Existen los fondos económicos necesarios para llevarlo a cabo, como puede ser el FEMPA, la voluntad política tanto de las administraciones central y autonómicas como de la Comisión Europea en impulsarlo y los agentes adecuados para pilotarlos como los GALPA, las Organizaciones de Productores o cofradías de pescadores.

Por todo ello, es el momento de establecer una estrategia que implique al propio sector pesquero y se les facilite las herramientas y los conocimientos necesarios para llevar estas iniciativas enmarcadas en la economía azul y en el turismo pesquero.

No obstante, de nada sirve contar con estrategias, planes y financiación, si no se cuenta con la implicación de los propios pescadores, y del sector en general, y se les demuestran con hechos que este tipo de actividades, enmarcadas en el turismo pesquero, les resultarán beneficiosas. Además, es necesario establecer una serie de controles para que los beneficiarios de estas inversiones públicas se comprometan a realizar las actividades financiadas.

## **2.3.- Los problemas que genera en el sector pesquero una aplicación general de la Economía Azul**

Todos los sectores están a favor del desarrollo del crecimiento azul y reconocen el papel dinamizador que puede tener para impulsar el turismo pesquero, pero hay que tener muy presente que no se pueden aplicar unas directrices en plan global sin distinguir las peculiaridades específicas de los sectores pesquero y acuícola. Es lo que en palabras del presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero, se refiere al hablar del peligro de determinadas “derivadas medioambientalistas”.

En concreto existen medidas como la descarbonización o la potenciación de parques eólicos en el mar que tienen un gran impacto negativo sobre la flota pesquera, y, en menor medida, el desarrollo de políticas de crecimiento del turismo azul por parte de las comunidades autónomas para el turismo náutico, que en la práctica van en detrimento de los sectores pesquero y acuícola, sobre todo porque desvían fondos que deberían ir a la pesca, la acuicultura y todas las actividades derivadas de las mismas, que están necesitadas de esos recursos económicos para que pueda asegurarse su continuidad.

Javier Garat denuncia que este desarrollo de la economía azul en España “se sostiene sin una estrategia nacional que articule y coordine las políticas sectoriales. Cada comunidad autónoma tiene su propia hoja de ruta, pero el Estado carece de una estrategia conjunta. Es una anomalía que hay que corregir”. Y propone incluso “un pacto de Estado para blindar el apoyo político al mar, con independencia del color del Gobierno”.

Apuesta por “una gobernanza azul coordinada y participativa con la participación de todas las partes interesadas: gobiernos, empresas, universidades, centros tecnológicos y ciudadanía. El objetivo es construir un modelo de gobernanza colaborativa que elimine barreras normativas, potencie la sostenibilidad y optimice la inversión pública y privada. No podemos seguir con cada ministerio remando por su cuenta. El mar es un asunto de país. Necesitamos planificación, diálogo y eficacia en la acción pública”.

Garat alerta que España tiene 8.500 barcos, 31.000 tripulantes y 150.000 empleos ligados directa o indirectamente a la pesca. Genera la proteína animal más saludable, con la menor huella de

***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

carbono. Pero el consumo no deja de caer, sobre todo entre los jóvenes. Y añade que “si no revertimos esta tendencia, no solo perderemos salud pública, sino también tejido productivo y soberanía alimentaria”.

Por ello, reclama medidas concretas para impulsar el consumo de pescado. Y propone la eliminación del IVA en productos pesqueros –actualmente en el 10%– y la mejora de la calidad en los menús escolares, residencias y hospitales. “Es una contradicción que un país líder en pesca no apoye fiscalmente su propio producto estrella. Y que en los colegios se incluyan solo tres raciones semanales, cuando la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición recomienda hasta cinco”.

## 2.3.1- La descarbonización de la flota pesquera

Una de las directrices más importantes que figuran en la hoja de ruta de la Comisión Europea sobre economía azul es la descarbonización, que es una apuesta imprescindible para paliar los efectos del cambio climático.

De todas formas, el problema es que no se puede aplicar de manera global a todos los sectores y actualmente es imposible en la flota pesquera sin causar importantes perjuicios. Además, necesitaría grandes inversiones para acometer dichas reformas en las embarcaciones, sin que esté claro en estos momentos quién se haría cargo de ese importante desembolso económico.

En estos momentos se manejan dos fuentes de energías alternativas para impulsar la descarbonización: El hidrógeno verde y la energía solar.

### **El hidrógeno verde:**

La adopción del hidrógeno verde en la flota pesquera presenta varios desafíos, incluyendo la elevada inversión inicial, los costos de producción y almacenamiento, la falta de infraestructura, y los riesgos para la pesca artesanal.

➤ **Costes:**

La producción de hidrógeno verde es actualmente más cara que la de los combustibles fósiles. Además, la infraestructura necesaria para almacenar y transportar el hidrógeno, así como las propias embarcaciones de pesca, requieren una inversión significativa.

➤ **Infraestructura:**

La falta de infraestructura para producir, almacenar y distribuir hidrógeno verde, especialmente en los puertos pesqueros que es donde se abastecen de combustible, es un obstáculo importante.

➤ **Eficiencia:**

El proceso de producción, almacenamiento y uso del hidrógeno verde presenta ineficiencias energéticas que pueden reducir su atractivo.

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

### ➤ Riesgos para la pesca artesanal:

La producción de hidrógeno verde puede afectar a la pesca artesanal al generar una competencia por recursos, como el agua y la energía.

### ➤ Impactos ambientales:

Aunque el hidrógeno verde no emite gases de efecto invernadero durante su uso, la producción de hidrógeno y su transporte pueden tener impactos ambientales, como la demanda de agua y la contaminación por la producción de energía renovable.

### ➤ Seguridad:

El hidrógeno es un gas inflamable y explosivo, lo que requiere medidas de seguridad extremas para su almacenamiento, transporte y uso a bordo de los barcos, especialmente los pesqueros.

Actualmente, el uso del hidrógeno como combustible para la propulsión de buques se encuentra en una fase temprana de desarrollo. Existen algunos prototipos y proyectos piloto en marcha, pero aún con pocas aplicaciones comerciales a gran escala y solo se contempla por las grandes navieras para grandes buques de transporte de mercancías o pasajeros.

Por ejemplo, Balearia ha testado el uso del hidrógeno verde en un ferry en un plan piloto. El propio ministro de Agricultura y Pesca asistió en marzo de este año a la presentación en Vigo de la futura construcción de un palangrero de más de 36 metros de eslora con propulsión híbrida diésel-eléctrica y otros combustibles verdes y para operar en caladeros del Atlántico Norte, Índico y Pacífico. Esta iniciativa, que todavía no es una realidad, se financiará con fondos europeos.

Un último ejemplo de la inviabilidad actualmente del uso del hidrógeno verde en la flota pesquera globalmente, como erróneamente se pretende, lo encontramos en la flota de autobuses del transporte público de Madrid, que cuenta con una financiación exclusivamente pública y todavía está comenzando a arrancar.

Concretamente, el alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, inauguró en noviembre de 2024 la primera planta de hidrógeno verde de Europa en el Centro de Operaciones de EMT. Almeida ha presenciado los trabajos de repostaje y el funcionamiento de los primeros diez autobuses propulsados por hidrógeno verde que comenzarán a prestar servicio en la flota

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

municipal. Almeida ha prometido que en 2030 los 2.000 autobuses que circulan por las calles de Madrid serán cero emisiones.

Como conclusión de todo lo expuesto hasta ahora, los casos existentes de funcionamiento de cualquier tipo de transporte con hidrógeno verde en España están todavía en estado muy embrionario y siempre reducida a grandes embarcaciones, como el transporte marítimo o importantes flotas de autobuses urbanos, pero es inviable para la flota pesquera en general por sus especiales características.

#### **La energía solar:**

La energía solar, que es la otra alternativa, presenta menores problemas técnicos que el hidrógeno verde pero su coste en estos momentos es altísimo y solo sería tecnológicamente viable para los barcos de pesca artesanal de una eslora de entre 12 y 15 metros como mucho y que faenan relativamente cerca de la costa. En cambio, es una oportunidad para otras actividades vinculadas con el turismo pesquero como lonjas, conserveras o restaurantes marineros, por citar algunos ejemplos.

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero, que ha estudiado esta posibilidad con el empleo de los paneles solares cifra en unos 200.000 euros la inversión para un barco, sin contar que habría que adaptarlo para utilizar esta fuente de energía.

Reconoce que cada año bajan más los precios, pero con carácter general concluye que la descarbonización de la flota pesquera, tal como propone la Comisión Europea en estos momentos no es viable y tendrá que acometerse a medio y largo plazo.

## 2.3.2- Los parques eólicos marinos

Una de las directrices de la Comisión Europea son las energías alternativas limpias y no contaminantes, entre las que destaca la producción de energía eólica. En principio no está dirigida al sector pesquero y acuícola, pero la proliferación de los parques eólicos marinos sí que está teniendo una especial incidencia en la flota pesquera donde se encuentran estas instalaciones.

Aunque algunos parques terrestres pueden aprovechar vientos más débiles, la altura limitada de las turbinas y la necesidad de evitar obstáculos, como edificios, árboles, montañas o instalaciones eléctricas, puede afectar a la eficiencia. En cambio, en el mar se emplean turbinas más grandes, que pueden instalarse en aguas profundas, para aprovechar vientos más fuertes y constantes. Esto resulta en una mayor eficiencia y producción de energía.

Sin embargo, es cierto que la instalación de parques eólicos en el mar tiene implicaciones en el ecosistema marino.

En España, la implementación de aerogeneradores marinos ha generado protestas de pescadores, principalmente en Galicia y Asturias, debido a la preocupación por la compatibilidad de los parques eólicos con la pesca y la plataforma continental. Los pescadores argumentan que la presencia de aerogeneradores afecta a la actividad pesquera y a la fauna marina.

Los pescadores argumentan que los parques eólicos marinos no son compatibles con sus actividades de pesca, ya que ocupan espacio en las zonas de pesca y pueden dificultar o incluso prohibir la actividad.

En particular, los pescadores de Galicia y Asturias se quejan de que la plataforma continental es muy estrecha en comparación con otras zonas, lo que hace que la ubicación de aerogeneradores sea aún más problemática.

También se ha expresado preocupación por el impacto de los aerogeneradores en la fauna marina, incluyendo la posible alteración de su hábitat y la muerte de animales marinos.

Principalmente en Galicia y Asturias se han llevado a cabo manifestaciones y concentraciones de pescadores para expresar su rechazo a los proyectos de parques eólicos marinos. Se ha pedido la necesidad de evaluar mejor la ubicación de los parques eólicos para minimizar su

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

impacto en la pesca y la fauna marina y se ha propuesto la investigación y desarrollo de tecnologías eólicas marinas que sean menos invasivas y que tengan menos impacto en el medio ambiente.

Concretamente, el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores y patrón de Puerto de Vega, Adolfo García, afirma que los parques eólicos destruirán ecosistemas y limitarán las zonas de pesca.

Los pescadores asturianos denuncian que “nos están echando de la mar. La pesca y nuestros mares no se subastan”. Además, argumentan “que sin hacer estudios socioeconómicos previos y sin haberlo consultado con el sector, el Gobierno ha decidido arbitrariamente construir dos grandes parques eólicos en Tapia y en Luarca, que se ubicarán en caladeros importantes, afectando y limitando nuestras zonas de pesca y también dañando nuestros ecosistemas”. Adolfo García enfatizó que “el 70% del pescado que se consume en España actualmente proviene de otros países de Europa. Cada vez nos están ahogando más, y ahora con los parques eólicos, se nos hará más difícil seguir adelante”.

Por su parte, el presidente de las Cofradías de Pescadores de España, Basilio Otero, aseguró que hasta la que hace pocos meses era vicepresidenta tercera y ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, en una reunión con el sector pesquero en Madrid “prometió que habría diálogo y que se establecería una mesa de trabajo. Sin embargo, nosotros ya estamos cansados de promesas. La pesca no vive de promesas sino de hechos”, puntualizó Otero. Añadió que “con los parques eólicos han hecho lo que han querido, sin tomarnos en cuenta. Esta situación no afecta sólo a Asturias sino a todos los puertos de toda España. No estamos en contra de las energías renovables, pero antes de construir parques eólicos, tienen que hacer estudios para saber cómo afecta al sector”.

El pasado año, por ejemplo, las protestas también se han sucedido en varios puestos pesqueros de Galicia, como Burela o Cangas. Las protestas en Galicia han contado con el presidente de las cofradías españolas y patrón mayor de Burela (Lugo), Basilio Otero, entre otros muchos representantes del sector pesquero, políticos y vecinos, especialmente, de las comarcas afectadas.

***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

Los pescadores gallegos, tras dejar claro que están a favor de la descarbonización, piden que las plataformas eólicas se instalen fuera de los caladeros de pesca, pues estos proyectos son “incompatibles” con el mantenimiento de la biodiversidad y los ecosistemas marinos. Alertan de impactos de contaminación acústica para las aves, así como cambios en la rapidez y dirección de las olas con incidencia en la biodiversidad, por lo que apelan al “principio de precaución”. “Los daños que se pueden ocasionar al ecosistema pueden ser irreversibles”, avisan.

Aclaran que están a favor de energías renovables limpias que reduzcan las emisiones de CO<sub>2</sub>, pero “siempre que se instalen” fuera de caladeros de pesca y “cuenten con evaluaciones de impacto” de todos los niveles, “previas a su implantación”.

Los pescadores concluyen que “la costa Atlántica y del Cantábrico no solo cuentan con una de las flotas de pesca más importantes de toda la UE, sino que es una de las costas más ricas en caladeros de pesca, contando por ejemplo la costa asturiana y gallega con más de 200 caladeros catalogados”.

## 3.- Los efectos del cambio climático en la pesca y el marisqueo

El cambio climático es un problema generalizado, pero que también está teniendo especial incidencia en el sector pesquero y el marisqueo, especialmente. Sería una tarea inabarcable y que excedería el marco de este estudio abordar las consecuencias del cambio climático. Por eso, vamos a optar por referirnos a casos concretos de sus efectos en la pesca y el marisqueo.

### 3.1.- Los impactos en el marisqueo

El cambio climático está generando impactos significativos en el marisqueo de Galicia, especialmente en la ría de Arousa, con una reducción en la producción de marisco y un aumento de la mortalidad de algunas especies. La alteración de los patrones climáticos, como el aumento de las temperaturas y las lluvias intensas, están afectando los ciclos de vida de los mariscos y comprometiendo la sostenibilidad del sector.

**Entre los impactos específicos podemos encontrar:**

➤ Reducción de la producción:

Se ha observado una disminución considerable en la captura de bivalvos, como las vieiras y mejillones, en comparación con años anteriores.

➤ Aumento de la mortalidad:

El aumento de la temperatura del agua y las olas de calor marinas han provocado eventos de mortalidad masiva en algunas especies, como las vieiras.

➤ Alteración de los ciclos de vida:

El cambio en las temperaturas y la salinidad del agua están afectando la reproducción, el crecimiento y el desarrollo de los mariscos.

➤ Desplazamiento de especies:



### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

El calentamiento del agua está llevando a la migración de algunas especies hacia zonas más frías, mientras que otras ven afectada su supervivencia.

➤ Impactos en el marisqueo a pie:

El marisqueo a pie, que incluye la recolección de percebes, es particularmente vulnerable al cambio climático debido a su menor capacidad adaptativa y los menores ingresos que genera.

➤ Las altas temperaturas están afectando la seguridad de los mariscadores, especialmente en zonas donde el marisco se extrae a pie.

A efectos concretos, el marisqueo a pie que se práctica en las playas de la Ría de Arousa y en localidades como Cambados, Carril o Redondela, por citar algunos ejemplos, la aportación de importantes cantidades de agua procedentes de lluvias torrenciales a la costa ha disparado la mortalidad de las especies que se cultivan, así como la disminución de las tallas de almejas, berberechos y navajas, lo que está reduciendo notablemente los ingresos de las mariscadoras.

## 3.2.- Los impactos en la pesca

Son múltiples los ejemplos de cómo está afectando el cambio climático en el sector pesquero y, por consiguiente, en la flota pesquera española. El cambio climático tiene efectos significativos en la pesca, incluyendo la alteración de la distribución de especies, reducción de la productividad pesquera, y la amenaza a los ecosistemas marinos. Estas alteraciones afectan tanto a la industria pesquera como a la seguridad alimentaria de comunidades costeras.

### Efectos específicos del cambio climático en la pesca:

➤ Cambios en la distribución de especies:

El calentamiento de las aguas y las alteraciones en las corrientes oceánicas obligan a las especies marinas a migrar a otras zonas, buscando condiciones de temperatura y alimento más adecuadas. Esto está llevando a la disminución de las poblaciones en áreas tradicionales y a la aparición de especies no nativas en nuevas zonas.

➤ Reducción de la productividad pesquera:

El calentamiento del agua y la acidificación del océano (Proceso en el que el agua del mar se vuelve más ácida debido a la absorción de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de la atmósfera. Este fenómeno es causado principalmente por la quema de combustibles fósiles.) dificultan la reproducción y el crecimiento de los peces, así como la supervivencia de otros organismos marinos esenciales para la cadena alimentaria. Esto puede resultar en la disminución de las capturas pesqueras y en la pérdida de ingresos para las comunidades pesqueras.

➤ Impacto en los ecosistemas marinos:

El cambio climático afecta a los arrecifes de coral y a otros hábitats marinos, poniendo en peligro la biodiversidad y la estabilidad de los ecosistemas. Los arrecifes de coral, por ejemplo, son muy sensibles a las subidas de temperatura y la acidificación, lo que puede provocar su degradación y pérdida.

➤ Aumento del nivel del mar y la inundación de zonas costeras:

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

El aumento del nivel del mar amenaza los hábitats costeros, como los humedales, que son importantes para la reproducción y el crecimiento de muchas especies marinas. Esto también puede afectar a las infraestructuras pesqueras y a las comunidades costeras, que pueden verse desplazadas o perder sus medios de vida.

### ➤ Acidificación del océano:

La absorción de dióxido de carbono por parte del océano causa su acidificación, lo que dificulta la formación de caparzones y esqueletos en organismos marinos como los corales y las ostras. Esto puede afectar a la cadena alimentaria marina y a la salud de los ecosistemas.

### ➤ Pérdida de ingresos y empleo:

La reducción de las capturas pesqueras está provocando la pérdida de ingresos y empleos para las comunidades pesqueras.

### ➤ Amenaza a la seguridad alimentaria:

La pesca es una importante fuente de proteínas para muchas comunidades costeras, por lo que la reducción de las capturas puede tener un impacto negativo en la seguridad alimentaria.

### ➤ Costes de la adaptación:

La adaptación a los cambios climáticos, como la migración a nuevas zonas de pesca o la diversificación de las actividades pesqueras, puede ser costosa y requiere de apoyo financiero y técnico.

En resumen, el cambio climático presenta una serie de desafíos significativos para la pesca, que requieren de una acción urgente y coordinada para mitigar sus efectos y promover la adaptación de las comunidades pesqueras a estos cambios. En este caso, vamos a ocuparnos también de un ejemplo concreto en Mallorca y Menorca con la pesca de la langosta en verano, donde existen datos de todo tipo para entender la situación.



## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

En Mallorca y Menorca, tradicionalmente, toda la flota de artes menores se dedica a la pesca de la langosta por la alta rentabilidad que obtienen con la venta de las capturas y porque permite conservarlas en acuarios hasta su venta o consumo inmediato.

Durante los últimos 4 años se ha acentuado el incremento de la temperatura del Mar Balear como consecuencia del cambio climático, efecto que viene avalado por los estudios de El Sistema de Observación y Predicción Costero de las Illes Balears (SOCIB), que es una infraestructura científica y técnica singular (ICTS) que opera un sistema de observación y predicción en el Mediterráneo occidental, proporciona acceso a datos meteoceánicos y a instalaciones esenciales, y provee servicios y herramientas a la comunidad científica, a la administración pública, y al sector empresarial en el ámbito nacional e internacional.

La temperatura del Mar Balear está en 2025 siempre por encima de su media. El pasado 15 de abril se registró la diferencia máxima, de 2,13 grados, sobre el período de referencia. El calentamiento global ha triplicado las olas de calor marinas desde 1940. La temperatura del Mar Balear ha estado a lo largo del presente 2025 siempre por encima de la media de su período de referencia, que abarca entre 1982 y 2015, según los datos del SOCIB.

Por ejemplo, el 7 de mayo, se registró una temperatura media del Mar Balear de 18,34 grados centígrados, 1,68 grados por encima del período de referencia en la misma fecha. Cabe recordar que, el pasado 15 de abril, la temperatura del Mar Balear fue de 17,17 grados, inferior a la del 7 de mayo, pero 2,13 grados por encima del período de referencia, estableciendo la máxima diferencia del año en una fecha concreta.

Los registros del SOCIB muestran un aumento progresivo de la temperatura superficial del mar en ciertas zonas del Mediterráneo. En Baleares, la temperatura superficial del mar ha aumentado 0,4 grados por década desde 1982, registrando en 2024 su tercer año más cálido, con una media anual regional de 20,2 grados. Cabe recordar que la boya de la isla de Sa Dragonera, operada por Puertos del Estado, alcanzó un récord de 31,87 grados el 12 de agosto del año 2024, reflejando las condiciones extremas observadas en el Mediterráneo.

De este modo, el SOCIB monitorizó cambios extremos en el Mediterráneo en 2024, incluyendo temperaturas sin precedentes, olas de calor marinas prolongadas, un aumento en el nivel del mar (3,3 centímetros por década desde 1993) y de la salinidad. En 2024, el SOCIB registró un

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

aumento récord en la temperatura media anual del Mediterráneo, superando en 1,55 grados centígrados la media histórica registrada desde 1982.

De acuerdo con las herramientas del SOCIB, 2024 fue el año más cálido en la cuenca oriental del Mediterráneo (22,3 grados) y el tercero en la occidental (20 grados). Además, el invierno del año pasado fue el más cálido jamás registrado en la cuenca occidental (15,6 grados). En la oriental, tanto el invierno (17,7 grados) como la primavera (21,4) y el verano (27,9) alcanzaron temperaturas estacionales récord. Estas temperaturas extremas estuvieron asociadas con récords de 205 días de olas de calor marinas en la cuenca occidental y 288 días en la oriental.

Esta tendencia de calentamiento persiste en 2025: enero ha sido el mes de enero más cálido a nivel global con una temperatura media de 13,23 grados, correspondiendo a 0,79 grados por encima del promedio de 1991-2020. En el Mediterráneo, la temperatura oceánica media registrada en enero de 2025 ha sido de 17 grados, siendo 1,3 más de lo normal, reflejando la continuidad de esta anomalía térmica en la región.

Este incremento de la temperatura en el mar que se ha acentuado durante los últimos años está provocando unas importantes implicaciones que se están produciendo en la pesca de la langosta, que es el ejemplo que estamos analizando, el medio marino y en consecuencia en las actividades de pesca-turismo y turismo marinerero; y que se han hecho muy ostensibles en el último quinquenio.

El principal es que la temperatura del mar ha provocado que las especies más importantes que se pescan en verano, como la langosta, hayan buscado más profundidad y por consiguiente más lejos de la costa. Además, habitualmente los pescadores dejaban las redes dos días en el mar si hacía mal tiempo; y ahora si van a los 2 días se encuentran que con el calor el pescado ya está en malas condiciones y no es apto para el consumo.

Esta consecuencia se produce porque se han triplicado el número de días en los que hace mala mar. Por ejemplo, de forma generalizada la flota de artes menores de Mallorca y Menorca apenas ha podido salir ningún día durante semanas enteras. Especialmente destacable es lo que ocurre en el mes julio y en mayor medida agosto, que han acumulado muchos días de mal tiempo, por lo que se optado por no embarcar a turistas, aunque los pescadores hayan salido a la mar.

Todo ello ha provocado tener que ir a pescar más lejos, con lo cual aumentan su jornada laboral, puesto que si salían a las 6 de la mañana ahora lo tenían que hacer a las 4 de la madrugada,



***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

más un aumento en los costes de combustible. Incluso en ocasiones (sobre todo en primavera por el precio del combustible) salen por la noche para echar las redes a esas horas, se quedan a dormir en el barco y cuando amanece suben las redes, una práctica que hacía muchos años que se había dejado de hacer.

Estas jornadas muchas veces extenuantes han supuesto, en la práctica, unido a los días seguidos de mal tiempo en el mar, el que los pescadores hayan optado por no embarcar a turistas, aunque ellos se hayan visto obligados a salir al mar. A la vez, se han reducido las excursiones de turismo marino (se hacen fuera del horario de pesca habitual y están reguladas por un decreto del Govern balear).

## 4.- Real Decreto de pesca-turismo y capitanías marítimas

Básicamente es el Real Decreto 239/2019 el texto legal que regula la actividad de pesca-turismo, aunque también es necesario contemplar lo establecido por aquellas comunidades autónomas que han regulado esta experiencia y especialmente dan cobertura legal a las actividades de turismo mariner o pesquero y demostraciones de pesca, que quedan fuera de la normativa estatal.

En todo caso, tanto la normativa estatal como la de las diferentes autonomías regulan únicamente el papel de los pescadores profesionales en estas actividades. Es decir, solo pueden realizar dichas experiencias los barcos de listas 3 y 4, quedando fuera todos los demás. No entran dentro del campo de pesca-turismo ni turismo mariner o pesquero, los chárter de pesca, náuticos, golondrinas, etc. desarrolladas por embarcaciones de listas 6 y 7.

El Real Decreto 239/2019 de 5 de abril, por el que se establecen las condiciones para el desarrollo de la actividad de pesca-turismo es el elemento indispensable a tener en cuenta para realizar la actividad, puesto que el resto de las normativas autonómicas están supeditadas a que se cumpla lo establecido por el Real Decreto, y cuya verificación es sancionada por la correspondiente Capitanía Marítima.

Es decir, sin la autorización de la Capitanía Marítima no es posible desarrollar la actividad de pesca-turismo. Tampoco otras experiencias ligadas, como las demostraciones de pesca o turismo mariner o desde una embarcación pesquera, amparadas por la mayoría de las normativas autonómicas, que quedan sin regulación en el Real Decreto, pero que es necesaria la autorización previa de pesca-turismo que conceden las capitanías para poder desarrollarlas.

El Real Decreto 239/2019 establece los requisitos generales que deben cumplirse para ejercer la actividad de pesca-turismo y afecta a las embarcaciones de pesca de lista 3 y a las auxiliares de lista 4 y que deben estar dadas de alta en el censo de la flota operativa.

En la elaboración del Real Decreto participaron conjuntamente los entonces Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Ministro de Fomento, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, pero en realidad se trata de una serie de regulaciones establecidas por Marina Mercante, que la Secretaría General de Pesca no calibró que se convertirían en una barrera legislativa infranqueable para que se realizará la actividad y que se ha agravado con el paso de los años por las políticas restrictivas y arbitrarias de, en estos momentos, la mayoría de las capitanías marítimas.

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

Estas políticas de la mayoría de las capitanías marítimas ni siquiera han variado, sino que incluso se han endurecido mucho más, a pesar de la buena voluntad desde un primer momento de la entonces subdirectora general de Marina Mercante, Ana Núñez, y ahora directora general, y que entre sus responsabilidades se encuentra la coordinación de las capitanías.

Tampoco ha servido que el propio autor del Real Decreto por parte de Marina Mercante en aquellos años, el jurista Gerardo Vallejo, reconociera en varias conversaciones telefónicas con Pepe Martínez, CEO de Pescaturismo y autor de este estudio, que algunas capitanías estaban interpretando erróneamente el Real Decreto y aplicando restricciones más allá de las que figuraban en esta normativa.

El propio presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero, que por razones de su cargo mantiene un contacto permanente y fluido con Ana Núñez reconocía que las capitanías marítimas incluso desoyen las instrucciones internas que les envía la directora general de Marina Mercante sobre numerosas cuestiones relacionadas con la flota pesquera.

Volviendo exclusivamente a la repercusión que ha tenido el Real Decreto en la incorporación de la flota a la actividad de pesca-turismo, y dejando para un capítulo posterior las políticas restrictivas de la mayoría de las capitanías marítimas, se puede hablar claramente de que ha habido un antes y un después del nacimiento de esta normativa.

Los ejemplos son muy numerosos, pero nos centraremos solo en lo ocurrido en Catalunya, Baleares y Murcia.

Catalunya fue pionera en la implantación de la actividad de pesca-turismo, ya que fue la primera en contar con una normativa autonómica que regulaba estas experiencias. Antes de la aparición del Real Decreto había una veintena de embarcaciones de arrastre realizando la actividad, principalmente en Girona y en menor medida en Tarragona, tras la implantación de la legislación estatal y de las interpretaciones que hacen de la misma algunas capitanías, a día de hoy solo queda una en Palamós.

En Mallorca y Menorca, que también contaba con normativa autonómica y donde no han existido limitaciones adicionales por Capitanía Marítima llegó a haber 18 embarcaciones de arrastre y artes menores autorizadas para realizar la actividad. Actualmente, y tras el Real Decreto y los gastos adicionales que conlleva revisión de chalecos, balsas, etc., solo quedan 5 en Mallorca y 1 en Menorca.

***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

En Murcia, en donde no existía normativa autonómica pero sí un firme respaldo su Dirección General de Pesca a la actividad una veintena de pesqueros que iniciaron las tramitaciones, tras el Real Decreto y sobre todo la interpretación de la Capitanía Marítima de Capitanía de dicha norma, no hay una sola embarcación realizándola.

La Secretaría General de Pesca ha sido informada en numerosas ocasiones de esta situación, a través de llamadas y presentación de informes sobre lo que está ocurriendo por parte de Pepe Martínez, CEO de Pescaturismo y autor de este estudio, sin que hasta ahora nada haya cambiado, sino que incluso a emporado, a pesar de que esta modalidad de diversificación pesquera y, en concreto, el turismo pesquero, es uno de sus principales ejes de actuación.



## 4.1.- Restricciones del Real Decreto

El Real Decreto 239/2019 establece los requisitos generales que deben cumplirse para ejercer la actividad de pesca-turismo y afecta a las embarcaciones de pesca de lista 3 y a las auxiliares de lista 4 y que deben estar dadas de alta en el censo de la flota operativa.

### ❖ Solicitud

Debe presentarse una solicitud a nombre del armador y del patrón (si son personas distintas) ante la Capitanía Marítima donde el barco tiene su puerto base por registro electrónico, y que se acompaña de varios documentos. Capitanía tiene 2 meses de plazo para emitir el informe favorable. En el caso que no haya respuesta por silencio administrativo, se entiende denegado. Estos documentos son:

- La solicitud (características del barco, elementos de seguridad y habitabilidad...)
- Declaración responsable
- El Cuadro orgánico de emergencias que incluya la atención a los turistas
- Plano del barco con la disposición de dónde se colocan los turistas.
- Charla que se da a los turistas en español e inglés.

### ❖ Título habilitante

Capitanía también reclamará que se presente un título habilitante para desarrollar la actividad. En este caso es el permiso que se obtiene de cada comunidad autónoma, una vez lograda la autorización de Capitanía en aquellas comunidades que tienen regulada la actividad, por lo que este documento se presenta al final de proceso (en la fase de inscribir la actividad en Despacho de buques). En el caso de que la actividad no esté regulada por la comunidad autónoma, el certificado tendrá que ser emitido por la dirección general de Pesca correspondiente, acreditando que el barco cuenta con todas las autorizaciones pertinentes para realizar la actividad pesquera.

### ❖ Número de turistas a bordo

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

Un dato importante es que Capitanía solo tiene en cuenta la eslora L, que es un 20% menor que la eslora total. Así con independencia de las limitaciones que impongan los certificados del buque, su condición constructiva, las condiciones operativas y los elementos de seguridad y salvamento, el número máximo de turistas permitidos no excederá de:

- Para buques de hasta 8 metros de eslora (L), 2 turistas.
- Para buques de más de 8 metros y hasta 12 metros de eslora (L), 4 turistas.
- Para buques de más de 12 metros y hasta 20 metros de eslora (L), 8 turistas.
- Para buques de más de 20 metros de eslora (L), 12 turistas.

En el caso de que la actividad de pesca-turismo se lleve a cabo mediante el uso de buques o embarcaciones auxiliares de pesca inscritas en la Lista Cuarta (auxiliares de cerco o almadrabas), que, sin realizar pesca extractiva, acompañen a los buques durante parte del faenado, el número máximo de turistas permitidos teniendo en cuenta las mismas limitaciones que en el caso anterior serán:

- Para buques hasta 8 metros de eslora (L), 4 turistas.
- Para buques de más de 8 metros y hasta 12 metros de eslora (L), 8 turistas.
- Para buques de más de 12 metros de eslora (L), 12 turistas

#### ❖ Limitaciones

El Real Decreto 239/2019 establece una serie de limitaciones que deben cumplirse para ejercer la actividad de pesca-turismo:

- Puede hacerse la actividad en cualquier época del año y horario. El barco podrá operar en todos los caladeros nacionales para los que esté autorizado.
- Si la actividad dura más de 16 horas, el barco deberá disponer de habitabilidad adecuada (baño y literas donde puedan descansar los turistas).
- El embarque y desembarque debe realizarse en los puertos donde el barco haga su actividad. En este caso se permite la práctica que realizan algunos barcos de cerco cuyo punto de embarque y desembarque es distinto.

#### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

- La tripulación mínima nunca será inferior a 2 tripulantes. Hay que indicar las personas que se encargan de los turistas en cada situación de emergencia (Cuadro de obligaciones).
- Quedan eliminadas cualquier exención relativas al cumplimiento de ciertas medidas técnicas (balsas salvavidas, trajes de inmersión o barandilla), si se quiere realizar la actividad de pesca-turismo. Esta norma afecta principalmente a los barcos de artes menores que están exentos de llevar balsa si operan cerca de la costa.
- Los turistas embarcados a bordo de un buque pesquero no podrán ejercer la actividad pesquera y deberán llevar en todo momento el chaleco salvavidas cuando estén en cubierta.
- No se admitirá el embarque de menores sin la autorización por escrito de padres o tutores, cuando no vayan acompañados por estos.

#### ❖ **Requisitos de habitabilidad**

El Real Decreto 239/2019 también establece una serie de requisitos de habitabilidad para las embarcaciones pesqueras que pretendan realizar la actividad:

- Medios de acceso seguros para los turistas, incluidas las personas con discapacidad y espacios adaptados "en su caso". Así, los espacios adaptados para personas con discapacidad no son obligatorios, siempre que no se embarque a este tipo de personas si requieren asistencia especial.
- Por ello, no se admitirá el embarque de personas que requieran asistencia especial en condiciones que no sean compatibles con la práctica segura de la actividad.
- La zona segura para los turistas debe contar con suelo antideslizante, barandilla o altura de mura de 1 metro en el área donde vayan a colocarse.
- Bancos o asientos para los turistas
- No es obligatorio tener baño, excepto si la actividad dura más de 16 horas

#### ❖ **Elementos de Salvamento (chalecos y balsas)**

El Real Decreto diferencia los elementos de salvamento necesarios para cada embarcación en función de su tamaño

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

### **Barcos de menos de 12 metros:**

- Un chaleco de inflado automático con radiobaliza por turista. No vale cualquier chaleco, ya que la radiobaliza de esos chalecos debe funcionar en la frecuencia 121.5 MHz y activarse automáticamente en caso de caída de la persona al agua. Además, los chalecos deben ser correspondientes a la edad de la persona. Últimamente, la mayoría de las capitánías marítimas también están aceptando el mismo tipo de chalecos, pero correspondientes al sistema AIS, cuyo uso cada vez está más generalizado en la flota pesquera.
- Una plaza de balsa salvavidas para cada una de las personas embarcadas (turistas y tripulantes).
- De ser necesaria la incorporación de una balsa para ejercer la actividad de pesca-turismo y ésta sea la única balsa a bordo, cumplirá como mínimo con normas técnicas internacionales reconocidas, tales como familia ISO. Si la balsa incorporada fuera adicional a otra balsa ya existente, la balsa adicional cumplirá las mismas prescripciones que la balsa existente.

### **Barcos de más de 12 metros (principalmente arrastre y cerco)**

- Un chaleco de inflado automático con radiobaliza por turista.
- Una plaza de balsa por turista sin limitación de las millas a las que faena.
- En el caso de que sea necesario incorporar una balsa adicional, ésta debe cumplir las prescripciones de la misma balsa existente. En este caso tendría que ser también SOLAS, ya que es con la que ya cuentan este tipo de barcos.
- Un chaleco de abandono por cada 6 personas (incluidos turistas y tripulantes)

#### **❖ Botiquín suplementario tipo balsa**

Deberá contarse con un botiquín tipo Balsas de Salvamento según lo prescrito en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, para cubrir las necesidades de asistencia sanitaria que pudiera precisar el resto de las personas que embarquen. Hay que tener presente que este botiquín adicional es uno diferente al que ya está obligado a llevar la embarcación.

#### **❖ Seguro**

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

Deberá contarse con un seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, según lo dispuesto en el Real Decreto 607/1999 de 16 de abril. Es el mismo seguro de las embarcaciones recreativas. No sirve el seguro de acompañante, que habitualmente tienen algunas embarcaciones.

#### **❖ Documentación a bordo y comunicación a Capitanía**

El Real decreto y las posteriores disposiciones que ha dictado la dirección general de Marina Mercante establece también una serie de requisitos que deben cumplirse para embarcar a turistas y que se refieren a la documentación que debe llevarse a bordo, así como la comunicación a Capitanía de los turistas embarcados

- Se deberá disponer en el buque de un documento que recoja el contenido del artículo 6 del Real Decreto (chalecos, balsas, capacidad, etc.) emitido por Capitanía. Ello se traduce en un certificado de cumplimiento que facilita la propia Capitanía si se ha superado la inspección.
- Información por escrito a los turistas en inglés y castellano de toda la información del buque y la charla de seguridad.
- El patrón deberá anotar en el rol de despacho y dotación y comunicar a la capitanía marítima correspondiente, utilizando medios telemáticos, el nombre, apellidos, DNI o pasaporte y teléfono de un punto de contacto de cada uno de los turistas embarcados. Además, deberá mantener un registro en tierra de los mismos mientras dure la actividad.

#### **Conclusiones:**

El mayor problema que ha surgido para realizar la actividad de pesca-turismo a raíz del Real Decreto es el asunto de los chalecos con radiobaliza por el elevado coste que supone la revisión anual mientras que no aporta una mayor seguridad. Es cierto que la actividad pesquera entraña una peligrosidad que debe ser tomada en cuenta y por ello se deben extremar las medidas de seguridad, pero con los chalecos con radiobaliza se establece una clara discriminación con otras actividades náuticas, también reguladas por Marina Mercante, como las party boat, chárter de

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

pesca o golondrinas y tampoco aportan mayor seguridad si ya se cuenta con balsas, chalecos de abandono o tripulación mínima de 2 personas.

Mientras las balsas, sobre todo para los barcos que faenan a menos de 3 millas que están exentos de llevarla, es, en estos casos un elemento de seguridad discutible como reconoce Marina Mercante al permitir la exención, sobre todo, por el gasto que suponen las revisiones anuales.

En el fondo, se están pidiendo elementos de seguridad propios para embarcaciones de pesca de la costa gallega o cantábrica que faenan en mar abierto e incluso no tocan puerto en varios días y que nunca van a realizar pesca-turismo, mientras que se penaliza a toda la costa mediterránea y el Mar Menor. Además, este carácter unificador al alza de las medidas de seguridad entra en contradicción con la propia filosofía del Ministerio de Fomento, que en su Orden 1070/2006 de 29 de marzo, en la que establece los elementos de seguridad y salvamento para embarcaciones de recreo pondera dichos elementos de seguridad atendiendo a cada zona de navegación.

Otro punto discutible es en el caso que no haya respuesta por Capitanía a la petición de autorización para pesca-turismo, ya que por silencio administrativo, se entiende denegada. Desde hace unos años se está imponiendo en todas las administraciones que en caso de silencio administrativo se falle a favor del ciudadano, con el fin de eliminar trabas burocráticas y simplificar tramitaciones, que, en muchas ocasiones, se convierten en barreras infranqueables.

De todas formas, la principal barrera está en la interpretación que hacen la mayoría de Capitanías Marítimas sobre el Real Decreto y que trataremos de forma más detallada en otro capítulo.

## *PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO*

### **4.1.1- Tramitación de la autorización de pesca-turismo**

La tramitación para lograr la autorización de pesca-turismo por parte de las capitanías es tan compleja que la mayoría de las Cofradías de Pescadores u Organizaciones de Productores de Pescado e, incluso, los GALP pueden afrontar sin recurrir a asesoramiento externo de especialistas en esta materia. Además, se suele complicar todavía más al existir algunas normativas autonómicas que añaden más trámites que todavía hacen más complejo el proceso.

La tramitación para obtener todos los permisos para desarrollar la actividad de pesca-turismo suele durar entre 3 y 6 meses, aunque a veces suele prolongarse más de 1 año y está en función del trabajo que tenga cada capitanía marítima. La mayor parte de las gestiones es necesario hacerlas ante la Capitanía Marítima correspondiente y en la última fase ante las comunidades autónomas que lo tienen regulado, aunque algunos procesos van en paralelo, como es la obtención del seguro o la tramitación de ayudas.

Los pasos a seguir durante toda la tramitación para obtener la autorización de pesca-turismo y los correspondientes documentos son los siguientes:

#### **1.- Documentación ante Capitanía**

Debe presentarse una solicitud a nombre del armador y del patrón (si son personas distintas) ante la Capitanía Marítima donde el barco tiene su puerto base por registro electrónico, y que se acompaña de varios documentos.

Como toda la documentación, así como las comunicaciones con Capitanía Marítima deben ser por sede electrónica son habitualmente las cofradías de pescadores las que se encargan del registro electrónico, aunque la documentación haya sido preparada por una consultora.

**Solicitud:**

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

- La solicitud es un documento dirigido al Capitán Marítimo en el que se solicita autorización para hacer pesca-turismo. En ese documento se explica brevemente en qué consistirá la actividad que se piensa desarrollar, se facilitan los datos básicos del barco (matrícula, código del buque, eslora, arqueo, material del casco, motor, modalidad de pesca y puerto base).
- La solicitud debe llevar el nombre completo y el DNI tanto del armador como del patrón (si son personas distintas) y debe ir firmado por ambos.
- En la solicitud se debe detallar el número de tripulantes que habitualmente están embarcados (deben ser al menos 2 personas) y el número de turistas que se prevé llevar.
- También debe especificarse si el barco cuenta con baño y si tiene espacios a bordo habilitados para personas que requieren asistencia especial o movilidad reducida.

Como no es obligatorio el tener baño en los barcos de artes menores, aunque se cuenta con éste, se suele aconsejar desde las consultoras, como Pescaturismo, que se deje constancia de que **no se tiene baño** puesto que si se declara, Capitanía está obligada a inspeccionarlo y es muy difícil que cumpla con todas las normativas y especificidades, lo que obliga a hacer una cuantiosa inversión.

Lo mismo ocurre con los espacios habilitados a personas con movilidad reducida, que no son obligatorios siempre que no se embarque a personas que requieran asistencia especial. Adaptar un barco para este tipo de personas solo se puede acometer si es la Administración quien sufraga estas mejoras, ya que el coste es superior a los 400.000 euros y en muchos casos es imposible habilitar esos espacios. Por ello, las consultoras aconsejan que se especifique que el barco **no cuenta con espacios habilitados a bordo para personas que requieran asistencia especial**.

#### **- Declaración responsable**

La declaración responsable es un documento oficial cuyo modelo facilita la Capitanía Marítima, firmada por el armador y el patrón de la embarcación.

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

### **- Charla de seguridad en español e inglés**

La charla de seguridad es un escrito que se da a los turistas con una serie de normas de comportamiento en el barco y cómo deben de actuar ante situaciones de riesgo. Este escrito debe estar también en inglés y llevarse siempre en el barco.

### **- Seguridad a bordo**

También se pueden dar a los turistas otros documentos complementarios sobre la seguridad a bordo de un barco de pesca. Siempre en español e inglés.

### **- Plano del barco con la disposición de dónde se colocan los turistas.**

Es necesario presentar ante Capitanía un plano esquemático del barco en el que se indique dónde se colocarán los turistas navegando y faenando.

### **- El Cuadro orgánico de emergencias que incluya la atención a los turistas**

Es necesario presentar un cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia, “teniendo en cuenta que al menos uno de los tripulantes debe atender las necesidades de los turistas en esos casos.” También deben presentarlo los buques que hasta ahora no cuentan con dicho cuadro si quieren realizar la actividad de pesca-turismo. Algunas capitanías piden cuadros de emergencia bastante complejos y que deben incluir un esquema del barco donde figuran todos los elementos de seguridad con los que cuenta.

## **2.- Comprobaciones de Capitanía**

Antes de proceder a la inspección de la embarcación la Administración Marítima realizará algunas comprobaciones previas.



## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

- La primera comprobación es si el barco está dado de alta en el Censo de la Flota Operativa.

### **-Número de turistas que se pueden embarcar y estudio de estabilidad**

No hay que olvidar que la eslora que tiene en cuenta capitanía es la eslora L, que es un 20% menor que la eslora total. Además, se revisará la tripulación mínima, que en ningún caso puede ser inferior a 2 personas.

En ningún caso el número de turistas y tripulantes pueden superar el máximo autorizado en los certificados del barco. La inmensa mayoría de los buques se ajustan a la tripulación mínima por lo que será necesario realizar una nueva prueba de estabilidad para aumentar la capacidad.

El estudio de estabilidad debe realizarse por un profesional externo acreditado en el caso de que sea necesario el aumento de personas a bordo.

### **- Exenciones**

No se concederán exenciones a las embarcaciones que realicen la actividad de pesca-turismo. En el caso de contar con alguna exención se revocará para obtener el informe favorable de Capitanía.

### **3.- Inspección del barco**

Una vez realizadas estas comprobaciones previas, se procede a la inspección de la embarcación

#### **- Acceso seguro a la embarcación.**

El acceso se realizará mediante rampa, pegado al pantalán si no hay desnivel u otro medio que se estime seguro. En algunos casos es necesario colocar un escalón en el interior del barco cuando embarquen o desembarquen los turistas.



## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

También si el desnivel es importante es necesario instalar una pasarela de embarque con barandillas.

### **- chalecos**

Se comprobará que se tienen suficientes chalecos de inflado automático con radiobaliza a 121,5 Mz para cada turista que se pretenda embarcar y chalecos de abandono.

### **-Balsas**

Plazas de balsas salvavidas, según normativa, obligatorias para el 100% de las personas autorizadas (tripulantes y turistas).

### **-Habitabilidad.**

- Se habilitarán espacios a bordo en los que los turistas se encuentren libres de peligro. Las zonas dedicadas deberán estar delimitadas y el piso debe ser antideslizante. En el caso de que los turistas estén embarcados más de 16 horas es necesario contar con baño y literas.

- La zona estará provista de asideros y donde se coloquen los turistas debe haber una barandilla (al menos 1 metro de altura de mura)

- Una escalerilla si los turistas van a darse un baño

- Debe habilitarse un espacio para que los turistas puedan sentarse.

### **- Botiquines**

Durante la inspección se comprobará que el botiquín reglamentario está al día y que se cuenta con un botiquín adicional.



## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

El botiquín adicional, además de la caja para guardar el material, debe contar con los siguientes elementos:

1 caja Ácido acetilsalicílico (20 comp. 500mg.)

1 caja Metamizol (5 ampollas 2 gr.)

1 envase Povidona yodada 10% solución dérmica de 125ml.

1 unidad Vendas de gasa orilladas (de 5cm x 5m)

40 unidades Gasas estériles (de 20 x 20 cm)

1 paquete Algodón hidroxilo (paquete de 100 gr)

1 rollo Esparadrapo hipoalérgico (rollo de 2,5 cm x 5 m)

1 rollo Apósitos adhesivos plásticos (rollo de 6 cm x 1 m)

1 unidad Manta para quemados y supervivientes termo-aislante oro-plata.

### **4.- Subsanación de deficiencias**

El inspector levantará acta si es necesario realizar alguna mejora en el barco, se necesitan más chalecos, balsas, etc. En el caso de algunas subvenciones o ayudas, en esa acta quedará reflejado todo lo que es necesario adquirir o habilitar para desarrollar la actividad.

Debería ser en esta fase en la que se presentará el estudio de estabilidad por un profesional externo acreditado en el caso de que sea necesario el aumento de personas a bordo. Al ser uno de los gastos más importantes, se ha colocado en esta fase para evitar que se haga el

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

desembolso si ya en la inspección se constata que la embarcación no reúne condiciones. Si con anterioridad se cuenta con dicho documento, se debe presentar cuando inicialmente se realiza la solicitud.

### **5. Certificado de cumplimiento de Capitanía**

Capitanía Marítima, una vez comprobado que el barco reúne todos los requisitos, emite un certificado de cumplimiento, supeditado a contar también con el permiso habilitante que suelen concederlo las comunidades autónomas con normativa propia o de no existir por la correspondiente Dirección General de Pesca y el seguro obligatorio.

### **6. Seguro**

El seguro de responsabilidad civil es uno de los asuntos más complejos debido a las características singulares de la actividad pesquera, a pesar de que el Real Decreto de pescaturismo pide el seguro obligatorio más común, que es el de responsabilidad civil y en concreto el correspondiente a embarcaciones de recreo o deportivas.

Las sumas aseguradas deben ser las siguientes:

- Para daños personales: Límite de 120.202,41 euros por víctima con un límite máximo de 240.404,84 euros por siniestro.
- Para daños materiales y pérdidas económicas: Límite de 96.161, 94 euros por siniestro.

El problema principal es que los barcos de pesca cuentan con seguros muy complejos en los que se cubren múltiples circunstancias y las compañías suelen encarecer notablemente el precio cuando se añade el seguro para los turistas. Además, dada la siniestralidad existente hay compañías que son remisas a realizar este seguro.

El seguro debe presentarse ante Capitanía para finalizar el proceso de autorización.



**PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

## 7.- Despacho de Buques

Para finalizar el proceso y obtener la autorización definitiva y que quede anotado en el rol del barco que se está autorizando para desarrollar la actividad de pesca-turismo se presentarán los siguientes documentos ante Despacho de Buques de Capitanía:

- Certificado de cumplimiento de Capitanía
- Autorización de las comunidades autónomas con normativa propia o de no existir por la correspondiente Dirección General de Pesca (título habilitante)
- Certificado del seguro.

De esta forma, queda finalmente anotado en el rol del barco y la embarcación pesquera ha finalizado todo el proceso para realizar la actividad por parte de Capitanía.

## 4.2.- Restricciones de las Capitanías Marítimas

A todo lo expuesto hasta ahora sobre las limitaciones que impone el Real Decreto y la compleja tramitación que conlleva obtener la autorización, hay que sumar el elemento más determinante que es la política que siguen la mayoría de los capitanes marítimos y/o jefes de inspección o coordinadores de seguridad que hace cada uno todo tipo de interpretaciones arbitrarias del Real Decreto, amparándose en la seguridad de los turistas, con el fin de no conceder los permisos.

Otras veces se opta por la vía de ir poniendo problemas, en procesos de alegaciones que se dilatan 2 años, hasta que los pescadores o armadores terminan desistiendo.

La última vía que se ha ido imponiendo y ahora es mayoritaria es simplemente exigir la contratación de una persona adicional para ocuparse de los turistas, independientemente de que se trate de un barco de artes menores o de uno de arrastre con 4 tripulantes, lo que provoca de facto que ningún armador pueda asumir un gasto tan elevado e imposible de recuperar dicha inversión con los beneficios que pueda a obtener en un futuro de las excursiones de pesca-turismo.

Pepe Martínez, CEO de Pescaturismo y autor de este estudio, durante más de 5 años ha trabajado con cofradías de pescadores, GALP, comunidades autónomas o armadores asesorando o tramitando directamente autorizaciones de pesca-turismo en toda España con más de una veintena de capitanías marítimas diferentes.

Este trabajo en concreto le ha permitido conocer en profundidad los problemas de todo tipo que han ido poniendo las capitanías marítimas para conceder las autorizaciones de pesca-turismo y Pescaturismo es la empresa a la que habitualmente se recurre en todo el país para estas cuestiones, gracias a su conocimiento y experiencia en esta cuestión.

Desde el primer momento que Pescaturismo se ocupó de las tramitaciones de las autorizaciones de pesca-turismo y comenzó a encontrar problemas en la aplicación del Real Decreto que estaban haciendo algunas capitanías marítimas, recurrió al consejo de un jefe de inspección de

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

una importante capitanía con una gran experiencia. En aquel momento inicial nos confesó que “si un capitán marítimo no quería conceder el permiso, siempre iba a encontrar una interpretación del Real Decreto o recurrir a cualquier otra normativa para que fuera imposible obtenerla”.

El tiempo le ha dado completamente la razón a aquel argumento y actualmente cuando un armador recurre a Pescaturismo para recibir asesoramiento para obtener la autorización de pesca-turismo, lo primero que le aconsejamos es que hable con franqueza con el capitán marítimo y/o el jefe de inspección o coordinador de seguridad que le corresponda a su puerto base para conocer las reticencias que le va a poner antes de iniciar cualquier tramitación para que no pierda el tiempo y dinero.

Durante estos más de 5 años de contactos con las capitánías marítimas, Pescaturismo se ha encontrado con todo tipo de situaciones. Desde capitanes marítimos que abiertamente confesaban que nunca iban a conceder la autorización porque “embarcar a turistas en un pesquero era tan peligroso como llevar a alguien a visitar unos altos hornos” hasta otros que directamente le decían al armador después de presentar toda la documentación para iniciar la tramitación que “si querían llevar a turistas dejaran la pesca y se pasaran a las listas 6 o 7”.

Durante esta parte del estudio vamos a tratar de ilustrar con ejemplos concretos todo lo que hemos expuesto hasta ahora, con el fin de aportar una mayor claridad. Además, es esta arbitrariedad de algunas capitánías marítimas lo que explica que en territorios de una misma comunidad autónoma, ya sean peninsulares o insulares, encontremos pesqueros autorizados y otro que presenta idénticas características no logre el permiso. La única razón de esta anomalía es que se trata de territorios que corresponden a capitanes marítimos diferentes, aunque haya casos en los que apenas les separan 50 kilómetros.

#### **Capitanía de Cartagena:**

En las 4 cofradías de pescadores de Murcia, que dependen de la Capitanía de Cartagena, había un alto interés en realizar la actividad de pesca-turismo y el respaldo absoluto de la Dirección

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

General de Pesca de impulsar esta actividad a la que ven un gran futuro en la comunidad, que se ve favorecido por el buen clima que ofrece todo el año.

Pepe Martínez CEO de Pescaturismo mantuvo numerosos contactos tanto con el capitán marítimo como con el coordinador de seguridad para tal fin y realizó la documentación de una veintena de barcos, tanto de artes menores como de arrastre, que trasladó a la Dirección General de pesca de Murcia para adaptarlo a lo que pedía la capitanía marítima y se encargara de su presentación.

Finalmente fueron rechazados al no existir una normativa autonómica que regulase la actividad.

Años más tarde, se aprueba el Real de Decreto, al ser de aplicación en todo el territorio nacional no se necesitaba para lograr la autorización de pesca-turismo que existiera un decreto autonómico, Pescaturismo volvió a intentarlo en esta ocasión con un barco de artes menores de Cartagena de 12 metros de eslora, dos tripulantes y que contaba con chalecos, balsas de sobra y todos los elementos de seguridad y habitabilidad que exige el Real Decreto para obtener el permiso.

En esta ocasión y dado que era imposible que se denegara la autorización porque cumplía con todo lo estipulado en el Real Decreto, el coordinador de seguridad recurrió a una interpretación de un punto concreto del texto legal para argumentar que era necesario una persona adicional para ocuparse de los turistas por motivos de seguridad.

La importancia de este expediente radica en que con el tiempo este argumento se ha utilizado de forma mayoritaria por las capitanías marítimas para que el armador, ante la imposibilidad económica y de rentabilidad de contratar a otra persona, terminara desistiendo.

Ante la evidencia de que había otras capitanías marítimas en diferentes comunidades autónomas que habían concedido los permisos en casos idénticos, Pepe Martínez, CEO de Pescaturismo, tras contactar con el propio autor del Real Decreto por parte de Marina Mercante en aquellos años, el jurista Gerardo Vallejo, que reconoció en privado que la Capitanía de Cartagena estaba utilizando una interpretación bastante discutible e incluso que podía ser errónea, se expuso el

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

problema a la entonces subdirectora general de Marina Mercante, Ana Núñez, con el fin de que dictara una instrucción interna.

Ana Núñez también reconoció que podía ser una interpretación discutible, aunque eran las capitanías marítimas las que conocían mejor que nadie las particularidades de un pesquero en particular para establecer las medidas de seguridad más adecuadas en cada caso concreto.

De todas formas, hizo una consulta a todos los capitanes marítimos del Mediterráneo con el fin de unificar criterios y buscando una solución que en este caso fuera a favor del espíritu del Real Decreto e impedir que se pidiera una persona adicional en los barcos de artes menores para realizar la actividad.

El resultado de este sondeo informal fue que la mayoría de los capitanes marítimos se inclinaban por pedir esa persona adicional, por lo que el consejo, a título particular, que dio Ana Núñez a Pepe Martínez, CEO de Pescaturismo, fue que lo más aconsejable era dejarlo todo como estaba porque de unificar criterios se iba a tener que optar por elevar las restricciones en este punto concreto con carácter general, lo que iba a perjudicar a aquellos pesqueros de artes menores que hasta entonces no habían tenido problemas para obtener los permisos en las mismas circunstancias que el Cartagena, como eran Mallorca, Menorca, Vinaroz, Asturias y posteriormente Euskadi, entre otros.

La argumentación utilizada por el coordinador de seguridad de la Capitanía de Cartagena para rechazar la autorización en su resolución exponía que era por no cumplir ésta con lo establecido en el Real Decreto 239/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las condiciones para el desarrollo de la actividad de pesca-turismo. En concreto, lo indicado en el artículo 6.e), en el que se establece que al menos uno de los tripulantes debe atender las necesidades de los turistas en caso de emergencia. Ya que con el número de tripulantes propuestos no se garantizaría la seguridad de los turistas, puesto que los dos tripulantes de la embarcación deberían, por un lado estar dedicados en exclusiva a las labores propias de la navegación y de la pesca, y por otro, en caso de emergencia tendrían que atender la propia emergencia, no pudiendo atender las necesidades de los turistas.

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

Contra esta resolución, Pescaturismo, a través del pescador de Cartagena, interpuso un recurso de alzada en el que exponía:

Primero: La interpretación del artículo 6 e) del real decreto es incorrecta, puesto que en ningún momento se establece la obligatoriedad de contratar una persona adicional para realizar la actividad de pesca-turismo. Dicho artículo establece que la tripulación mínima debe ser de dos personas, lo que la embarcación Hermanos Gallego Godoy cumple.

Segundo: Ese mismo artículo establece que debe ser modificado "el cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia, teniendo en cuenta que al menos uno de los tripulantes debe atender las necesidades de los turistas en esos casos". Es decir, que hay que modificar el cuadro de obligaciones y emergencias teniendo en cuenta la existencia de turistas (lo que se había presentado cuando se hizo la solicitud y se adjuntaba en el recurso), pero no establece que se tenga que contratar una persona adicional para atender las necesidades de los turistas.

Tercero: En el caso de que el legislador hubiera querido que se contratara una persona adicional para poder hacer pesca-turismo, lo habría expresado claramente en el artículo 6 e). Lo mismo que la norma deja claro que un solo tripulante no puede hacer pesca-turismo, ya que la tripulación mínima deben ser dos personas.

Cuarto: Sugiere un profundo desconocimiento del mundo de la pesca y la navegación argumentar que "con el número de tripulantes propuestos no se garantizaría la seguridad de los turistas, puesto que los dos tripulantes de la embarcación deberían, por un lado estar dedicados en exclusiva a las labores propias de la navegación y de la pesca, (...)".

Por todo ello, se solicitaba que se declarase la nulidad de la resolución de la Capitanía de Cartagena.

La dirección general de Marina Mercante estimó la alegación de Pescaturismo y básicamente en sus fundamentos de Derecho argumentó que "sin prejuzgar el sentido favorable o desfavorable de la solicitud (...) que para determinar el caso que nos ocupa la Capitanía de Cartagena, en la resolución ahora recurrida , en lugar de emitir un informe de carácter favorable o desfavorable,

#### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

lo que hace es, literalmente denegar la inspección previa a la emisión del informe para realizar la actividad”,

Por lo que “resulta incuestionable que la inspección es precisamente el instrumento idóneo para verificar las circunstancias que concurren en el supuesto concreto, y es el trámite más adecuado que debería realizarse con carácter previo a la emisión del informe favorable o desfavorable sobre la solicitud presentada (...) Y en el supuesto de que no se verificara ese cumplimiento, se emitiría un informe detallado en sentido desfavorable (...)”.

En el fondo, lo que estaba respondiendo la Dirección General de Marina Mercante era que la Capitanía de Cartagena lo que tenía que hacer era inspeccionar antes el pesquero y emitir un informe detallado antes de rechazar la solicitud, por lo que no entraba en el fondo de la cuestión.

Pescaturismo, de acuerdo con el pescador, y habiendo constatado que no existía ninguna voluntad por dicha Capitanía en conceder la autorización, decidió desistir y dejar como imposible el que los pesqueros de Murcia pudieran algún día obtener la autorización para la actividad de pesca-turismo.

La importancia de este precedente es que actualmente es el criterio y argumentación utilizada por la mayoría de las capitanías marítimas para denegar las autorizaciones e incluso en barcos de arrastre con 4 tripulantes que contaban desde hace años con la autorización.

#### **Capitanía de Alicante (Caso de 2 barcos de arrastre en Jávea):**

En Jávea (Xàbia) hay dos barcos de arrastre, dependientes de la Capitanía de Alicante que llevan realizando la actividad de pesca-turismo desde poco después de la aprobación del Real Decreto. La autorización fue gestionada por entonces por la empresa Trip&Feel. Desde ese momento lleva realizando excursiones, algunas comercializadas a través de la empresa de Pescaturismo, hasta mediados del año 2024.

En concreto en junio de 2024, Capitanía realizó una inspección en los dos arrastreros sobre pesca-turismo y se levantó un acta en la que figuraba algunos aspectos fácilmente subsanables

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

como el cuadro de emergencias adaptado a los turistas, pero otro imposible de solucionar como la imposición de contar con un quinto tripulante para poder realizar la actividad, a pesar de que la tripulación mínima de estos barcos para ejercer la pesca es de 4 personas y no habían tenido problemas desde el primer momento para lograr la autorización y trabajar con visitantes con ese número de marineros hasta el momento de dicha inspección.

Los patrones alertaron de la situación a Pescaturismo ya que tenían contratadas excursiones con esta empresa para los siguientes meses y lo pusieron en contacto con el gerente de la cofradía de pescadores. Desde ese momento dejó de realizar excursiones.

Pescaturismo ayudó al secretario de la cofradía y le proporcionó un nuevo cuadro de emergencias y documentación para poder defender ante Capitanía que no era necesario contar con ese tripulante adicional que ahora se pedía.

Desde entonces el secretario de la cofradía de Xàbia ha estado negociando con Capitanía sin lograr ningún resultado.

Las últimas noticias sobre este caso son de enero de este año en el que el secretario de la cofradía informaba a Pescaturismo que no se había avanzado nada y que los pescadores estaban muy desaminados y dudaban con continuar alegando.

### **El caso de un barco de artes menores de Cangas:**

Javier Costa es el patrón mayor de la Cofradía de Cangas durante varias legislaturas y fue el primer pescador de Galicia autorizado para realizar la actividad de pesca-turismo, gracias a los cursos y ayudas del GALP. Durante dos años estuvo realizando sin problemas estas experiencias y con unos de los mayores grados de satisfacción por parte de los turistas de todos los barcos de artes menores que realizan esta actividad.

Con un cambio que se produjo en el Servicio de inspección y de criterio en la Capitanía de Vigo de la que depende se le pidió que contratara un marinero adicional, a pesar de que cuenta con una tripulación mínima.

Pescaturismo le proporcionó en junio de 2023 un completo informe sobre numerosos barcos de artes menores de toda España (Mallorca, Menorca, Asturias, Euskadi...) que estaban autorizados con una tripulación mínima de 2 personas, tal como establece el Real Decreto, sin ningún

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

problema para que pudiera informar directamente con el capitán marítimo de Vigo con el fin de que reconsiderara su decisión.

Hasta la fecha no hay noticias de que nada haya cambiado y sigue sin poder realizar la actividad de pesca-turismo, a pesar de que fue el pionero de este tipo de experiencias en Galicia.

### **El caso de un barco de artes menores en Asturias:**

Una de las vías a la que más recurren algunas capitanías es ir presentando continuos problemas para subsanar cuando se inicia la tramitación para obtener la autorización de pesca-turismo hasta que el pescador se cansa y termine desistiendo. Este es el caso de un barco de artes menores de Cudillero. En concreto, el Vicky Victoria, cuyo patrón y armador es Nicolas Llamazares, tiene su puerto base en Cudillero y depende la capitanía de Avilés.

Durante dos años le han ido poniendo continuos problemas de todo tipo, incluso muchos de ellos son completamente ajenos a lo establecido en el Real Decreto. Nicolás Llamazares es un caso único porque todos los pescadores que se han visto en esta misma situación terminan desistiendo, pero él decidió seguir adelante.

Pescaturismo le asesoró en todo momento y se encargó de redactar las alegaciones para que las presentara ante Capitanía.

A este pescador le han llegado a pedir asuntos de lo más variado durante dos años y que serían imposible detallar en este capítulo. Entre los más llamativos figuran que debía levantar un muro en medio del barco para separar la zona de trabajo de la que se colocan los turistas, modificación del cuadro de emergencias porque no puede operar en horario nocturno, informar de cómo se forma la tripulación para atender a los turistas, etc.

A medida que se iban solventando, mediante alegaciones, iban apareciendo en las sucesivas inspecciones otras nuevas.

Finalmente, ya no quedaban más excusas para no conceder la autorización. Cuando comenzaron a aparecer cuestiones completamente ajenas al Real Decreto como que tenía que registrarse en la consejería de Turismo “como una empresa de turismo activo” cuando el Real Decreto deja muy claro que es una actividad complementaria a la pesca, así como otras que se referían a otras administraciones completamente ajenas y que nada tenían que ver con la normativa del decreto estatal.

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

Después de 2 años de solucionar continuos problemas, se logró la autorización de la Capitanía de Avilés para pesca-turismo, pero la sorpresa apareció en lo que salía anotado en el Despacho en el que se indicaba de forma explícita que: "La actividad de pesca-turismo solo se puede efectuar a una distancia máxima de DOS millas de la costa, con unas duraciones estimadas de unas DOS horas". También se presentó alegación sobre este punto imposible de cumplir y cuando el Real Decreto es muy claro en este asunto y no da lugar a interpretaciones, puesto que la actividad de pesca-turismo se debe desarrollar en el mismo horario y en las mismas condiciones en las que se realiza la actividad pesquera para las que esté autorizado el buque, como bien se explica en el artículo 5.1 del real decreto.

Finalmente el pescador por diversas cuestiones, algunas relacionadas con la Capitanía de Avilés y referidas a la comunicación telemática de los turistas embarcados decidió hace unos años dejar de hacer la actividad de pesca-turismo, después de haberla estado realizando solamente durante un año.

#### **Capitanía de Las Palmas de Gran Canaria:**

Como hemos explicado anteriormente una de las capitanías que se han opuesto rotundamente a que especialmente los barcos de artes menores realicen la actividad es en la de Las Palmas de Gran Canaria. En los dos últimos años, la consejería de Turismo está apostando decididamente por esta actividad con numerosos cursos y acciones de todo tipo.

Uno de los profesores de estos cursos fue Paco Gracia, que en su etapa al frente de Trip&Feel consiguió la autorización de diferentes tipos de barcos, tanto de arrastre como de artes menores, por lo que conocía perfectamente las tramitaciones que se debían seguir para obtener los permisos.

Por esta razón, fue el encargado de contactar con la Capitanía de Las Palmas. En ese momento no era factible denegar sin ni siquiera mirar los expedientes como había ocurrido hace unos años, pero recurrieron a una interpretación muy discutible de lo establecido en el Real Decreto en cuestión de habitabilidad para denegar los futuros expedientes que pudieran presentarse. En concreto, se iban a amparar que los turistas tenían que estar a resguardo y el único lugar posible es la cabina del pesquero, lo que técnicamente era imposible de cumplir en un barco de artes menores.

***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

Actualmente, no hay ningún pesquero autorizado en las islas que dependen de la Capitanía de las Palmas de Gran Canaria, lo que no ocurre en la isla de La Palma, que corresponde a la Capitanía de Tenerife, con tres barcos de artes menores con todos los permisos, aunque por otras razones actuamente no realicen excursiones.

**Capitanía de Tarragona:**

La Capitanía de Tarragona ha exigido a todos los barcos pesqueros que quieran realizar la actividad de pesca-turismo que se adapten para llevar a personas con movilidad reducida, lo que supone una inversión de cientos de miles de euros. Además, el Real Decreto solo establece esta obligación exclusivamente si se pretende embarcar a personas con esta dificultad, lo que ninguno de los pesqueros autorizados en España hace y dejan constancia por escrito de ello cuando inician la tramitación de los permisos ante las correspondientes capitanías.

## 4.3.- Costes de inversión

Uno de los problemas que surgen del Real Decreto son los costes de la inversión inicial para adaptarlos a lo que exige la normativa estatal para conceder la autorización de pesca-turismo, que en muchas ocasiones son sufragados en su puesta en marcha por los GALPA o las administraciones autonómicas. El problema surge cuando en ejercicios posteriores hay que revisar anualmente, principalmente chalecos y balsas, cuyo precio es casi tan elevado como su compra y únicamente el pescador tiene que hacerse cargo de ese gasto sin ninguna ayuda, lo que hace bastante difícil una rentabilidad suficiente para continuar manteniendo las excursiones.

### Los principales gastos en elementos de seguridad:

Los gastos para realizar la actividad de pesca-turismo se dividen en dos bloques: Los iniciales que sirven para siempre y los anuales:

#### Anuales:

- Chaleco con radiobaliza: 350 euros más revisión anual 280 euros
- Balsa para 6 personas: 1.500 euros más revisión anual 1.000 euros (Muchos están exentos de llevar balsa porque faenan cerca de la costa pero están obligados si quieren realizar pesca-turismo)
- Botiquín tipo balsa: 50 euros más revisión anual 30 euros
- Seguro: de 120 euros a 450 euros

#### Iniciales:

- Chaleco de abandono: 50 euros
- Asiento turistas: de 100 a 800 euros (depende de lo que pida el inspector)
- Acceso seguro: 3.500 euros (el inspector puede pedir una pasarela con doble barandilla)
- Barandilla: 500 euros
- Suelo antideslizante: 500 euros

**PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

Gasto total:

Un barco de artes menores con 2 tripulantes que quiera llevar 4 turistas tiene que realizar una inversión media de 4.600 euros sin contar si se le exige pasarela.

A esta inversión inicial hay que sumar un gasto anual fijo por la revisión de los chalecos con radiobaliza, balsa, botiquín y seguro. En total son 2.450 euros cada año.

En el caso de una embarcación de artes mayores el gasto es mucho más elevado puesto que en este caso siempre se pide la pasarela para embarque (3.500 euros), la balsa es Solas (2.500 euros).

La inversión inicial de un barco de artes mayores (todos cuentan con barandilla y suelo antideslizante) es de unos 8.000 euros más la revisión anual que se eleva a unos 3.000 euros.

Independientemente de todo eso está el seguro, que dependiendo de cada compañía suele ser muy elevado y superar los 500 euros

*PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO*

### **4.3.1- Rentabilizar la inversión en pesca-turismo y situación de los precios en el mercado**

Como hemos expuesto anteriormente rentabilizar la inversión derivada del real decreto es de por sí difícil, especialmente si es un barco de artes menores que solo puede embarcar dos turistas y sin contar el elevado precio que supone la comercialización de las excursiones, que si es a través de una agencia el porcentaje medio es de un 20%.

A todo ello se ha sumado en los últimos años un problema añadido que es la continua subida de los precios hoteleros, que, en la práctica, ha supuesto que los turistas reduzcan el gasto en la oferta de ocio complementaria, entre la que se encuentran las excursiones de pesca-turismo para hacer frente a un coste indispensable que es el del alojamiento.

Además, los pescadores para poder rentabilizar todas las inversiones y los gastos iniciales se ven obligados a poner precios elevados a las excursiones, lo que, a pesar de que es de las actividades más demandadas, en la situación actual del mercado del ocio les resta competitividad.

### **4.4.- Conclusiones del Real Decreto y las Capitanías Marítimas**

La principal conclusión del Real Decreto y las políticas que siguen la mayoría de las capitanías marítimas en estos momentos es que las excursiones de pesca-turismo en barcos de pesca, que junto a las rutas de las mariscadoras donde puedes ver y participar en demostraciones, se ha convertido en algo testimonial cuando es la actividad más auténtica de la oferta de turismo pesquero.

Todo ello a pesar de que es una de las apuestas más importantes de la Comisión Europea y de las diferentes administraciones españolas, tanto estatales como autonómicas.

## 4.5.- Comunidades autónomas

Las normativas de algunas comunidades autónomas entrarían en el campo de lo que Basilio Otero califica el primer problema que es la excesiva burocratización.

En aquellas comunidades autónomas que tienen decretos propios donde regulan las actividades de pesca-turismo y las de turismo marinerero, se exige a los pesqueros contar también con su autorización para poder ejercer dichas experiencias, aunque se cuente con la autorización de la correspondiente Capitanía Marítima.

Hay algunas muy sencillas como la balear que básicamente consiste en una declaración responsable, que se rellena a través de un link y en la que se piden unos datos básicos. Una vez rellenado el formulario correctamente, automáticamente puedes descargar un pdf en castellano e inglés en el que sale reflejado que estás autorizado tanto para pesca-turismo como para turismo marinerero, si también lo solicitas.

Hay otras mucho más complejas como la de Junta de Andalucía que te pide una mayor documentación y serán finalmente los técnicos de la administración autonómica los que te comuniquen oficialmente que estás autorizado. El número de formularios a rellenar, unido al que previamente has realizado ante la Capitanía Marítima, hace el proceso en su conjunto, interminable.

**Otro punto obligatorio es la presentación de la memoria anual.**

Para el seguimiento y control de las actividades de diversificación pesquera las personas, empresas o entidades que llevan a cabo dichas actividades deberán presentar anualmente ante la dirección general de Pesca correspondiente una memoria anual de las actividades desarrolladas en el año anterior y unas explicaciones adjuntas que varían de unas administraciones autonómicas a otras.

Estas memorias, habitualmente se presenta en la Dirección General de Pesca correspondientes y ellos suelen dar traslado a la Secretaría General de Pesca del Gobierno central y al Instituto Social de la Marina, lo que también es obligatorio, según establece el Real Decreto 239/2019. En caso contrario de que no lo haga la Comunidad Autónoma debe hacerlo el propio pescador.



***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

Aunque hay diferencias entre los datos a aportar en esta memoria anual, en función de la comunidad autónoma de que se trate, básicamente debe contener:

- La descripción de las actividades que se han llevado a cabo.
- Número de salidas con turistas por buque.
- Número de turistas embarcados.
- Ingresos obtenidos por la actividad de diversificación.
- Zonas y artes utilizados en las actividades de diversificación.

De todas formas, hay otros decretos autonómicos, como el de la Junta de Andalucía, que también te piden incluir el número de turistas embarcados, desagregados por sexo.

## 5.- Ministerio de Transición Ecológica

A través de esta mar de burocratización en los que se ven obligados a navegar los pescadores profesionales y que se pueden encontrar en prácticamente todos los ministerios y administraciones autonómicas y locales, existen otras normativas que nacen con objetivos elogiados y beneficiosos, pero se convierten a la larga en más trámites interminables que se vienen a sumar a los ya establecidos.

### 5.1.- Proyecto Varada C

Uno de los más recientes, que acaban de ver la luz este mismo mes de mayo de 2025, es la decisión del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en colaboración con el de Agricultura Pesca y Alimentación, que va a poner en marcha el proyecto 'Varada C' para el seguimiento de las capturas accidentales en artes de pesca a través del varamiento de cetáceos con el empleo de bridas. El objetivo es obtener información de la evolución de la captura accidental de cetáceos y de su posible relación con los varamientos para mejorar el conocimiento del problema y sus posibles soluciones, lo que se trata de una decisión acertada y beneficiosa en defensa del ecosistema marino, pero que puede convertirse a medio plazo en más trámites y, por consiguiente, burocratización, para los pescadores.

Dicha iniciativa se enmarca en el Plan Nacional para la reducción de las capturas accidentales en la actividad pesquera desarrollado por el MITECO y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA).

'Varada C' tiene por finalidad la distribución de bridas de plástico identificativas a las flotas de la Península y las Islas Baleares para que se puedan marcar las posibles capturas de cetáceos y conocer de este modo las zonas donde acaban arribando a la costa. Asimismo, se impartirán unas charlas a los pescadores para concienciarlos del problema y entregarles unas guías de manejo para que sean capaces de manipular con la debida seguridad a los ejemplares capturados para maximizar sus opciones de supervivencia post captura. Esta tarea se va a

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

desarrollar con los Agentes Medioambientales de Medio Marino del MITECO y con la colaboración de TRAGSATEC a lo largo del presente año 2025.

El MITECO, según han anunciado, es consciente de la importancia de afrontar los problemas que causa la captura accidental y por ello está comprometido en la implementación de los mecanismos necesarios para conocer, controlar, reducir y eliminar, cuando sea posible, las capturas de especies sensibles de mamíferos, aves y tortugas marinas en la actividad pesquera, con especial énfasis en las especies catalogadas.

La experiencia de lo que vienen a medio plazo derivando este tipo de normas es en las consecuencias que terminan teniendo para los pescadores sobre todo cuando la iniciativa ya contempla de inicio “mecanismos para controlar, reducir y eliminar las capturas accidentales”.

## **5.2.- Autorizaciones para el avistamiento de cetáceos.**

Un ejemplo de lo que explicábamos anteriormente y del riesgo de que ocurra lo mismo con el proyecto Varada C es la necesidad de contar con permisos especiales para desarrollar las diferentes actividades náuticas en las que se puedan producir avistamiento de cetáceos.

En este caso, no solo deben contar con esta autorización cualquier embarcación que con finalidades turísticas realicen este tipo de actividades, sino que también afectan a las embarcaciones pesqueras que realizan durante su jornada de pesca habitual la experiencia de pesca-turismo y, aunque de todos es conocido que estas embarcaciones durante sus labores son un imán para los delfines y no los pueden evitar, e incluso les llegan a producir importantes pérdidas al romperles las redes o comerse la mayoría de las capturas, tampoco se ven exentas de contar con este tipo permiso especial.

Un ejemplo claro de burocratización lo encontramos en los trámites que hay que seguir para obtener la autorización y el posterior cumplimiento de la misma.

El primer paso es solicitar una autorización administrativa aportando la siguiente documentación:

- ❖ Una solicitud firmada

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

La solicitud administrativa deberá especificar al menos los siguientes datos:

- Empresa que realiza la actividad recreativa o titular o nombre, NIF y dirección postal completa. Teléfono, dirección de correo electrónico y página Web, si hubiera. En caso de ser una empresa se identificará al responsable con nombre, DNI y cargo.
- Actividad y la justificación de la acción.
- Área geográfica de trabajo.
- Frecuencia, duración y horarios de las excursiones.
- Especies objeto de observación.
- Descripción de la experiencia con cetáceos que puedan tener todas las personas de la empresa que acompañan a los clientes. Es decir, sus estudios, cursos reglados o no y demás experiencia laboral de los empleados.
- Embarcación o embarcaciones. Nombre, matrícula. Capacidad de pasajeros. Resumen de las características técnicas, en especial número de motores, con su potencia en Kw y cualquier otra característica a destacar, así como el puerto base.
- ❖ Una declaración jurada

La declaración jurada por el titular o responsable de que conoce y asegurará el cumplimiento de las siguientes normas nacionales:

- El Real Decreto 1727/2007, de 21 de diciembre, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos (Artículo 4, sobre las medidas generales de protección. Artículo 5, sobre las medidas complementarias de protección. Y Anexo II.1., sobre las normas de conducta de carácter general durante la realización de actividades recreativas de observación de cetáceos en el Espacio Móvil de Protección de Cetáceos y Anexo II.2., sobre las normas de conducta específicas durante la realización de actividades recreativas de observación de cetáceos en las distintas zonas del Espacio Móvil de Protección de Cetáceos) (B.O.E. 12.01.2008).
- Dicha declaración debe recoger expresamente las medidas generales de protección, según las cuales deberá evitarse en el Espacio Móvil de Protección de Cetáceos la realización de cualquier conducta que pueda causar muerte, daño, molestia o inquietud a los cetáceos, entre ellas:
  - El contacto físico de embarcaciones o personas con el cetáceo o grupo de cetáceos.

#### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

- Alimentar a los animales, tirar alimentos, bebidas, basuras o cualquier otro tipo de objeto o sustancia sólida o líquida que sea perjudicial para los cetáceos.
- Impedir el movimiento libre de los cetáceos, interceptar su trayectoria, cortar su paso o atravesar un grupo de cetáceos, en cualquier momento y dirección.
- Separar o dispersar al grupo de cetáceos y, especialmente, interponerse entre un adulto y su cría.
- Producir ruidos y sonidos fuertes o estridentes para intentar atraerlos o alejarlos, incluyendo la emisión de sonidos bajo el agua.
- Bañarse o bucear en la Zona de Exclusión del Espacio
- Si durante la realización de cualquier actividad en el Espacio Móvil de Protección de Cetáceos se observara alguna señal de alarma, molestia o alteración en el comportamiento de un cetáceo o un grupo de ellos, tales como cambios repentinos de dirección o velocidad, saltos súbitos ante la aproximación, huida o alejamiento reiterado, deberá abandonarse dicho espacio en el menor tiempo posible, procurando evitar mayores molestias a los animales durante las maniobras de alejamiento.

#### ❖ Un documento explicativo

Un documento personalizado a su área de trabajo con las explicaciones que den a los clientes sobre la actividad. Destacando en particular la protección de los cetáceos, las medidas y distancias que recoge la normativa en vigor (se debe mencionar expresamente el RD 1727/2007) y que es un área declarada ZEC (zonas especiales de conservación). Un ejemplo de este documento es un manual de buenas prácticas en el avistamiento de cetáceos de la asociación local.

#### ❖ Autorización

Una vez presentada la solicitud y concedida la autorización, que es por 1 año, se debe remitir cada 6 meses los avistamientos acompañados de numerosos datos complementarios que se han producido, en un Excel que dicha administración te proporciona.

**PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

➤ Conclusión.

El resultado de toda la extensa tramitación es que partiendo de una normativa acertada el nivel de burocratización es excesiva, sobre todo teniendo en cuenta que los pescadores profesionales no buscan avistar cetáceos sino que son estos animales quienes los buscan a ellos. Además, hay que tener en cuenta, tramitaciones como esta se vienen a sumar a otras muchas que deben cumplimentar de todo tipo de administraciones. En suma, se convierte en una barrera añadida para los que quieren diversificar en actividades de turismo pesquero.

## 6.- Relevo generacional y Formación

Basilio Otero, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, argumenta que, después del problema de la burocratización a todos los niveles de las diferentes administraciones como hemos expuesto hasta ahora en este estudio, el siguiente reto al que se enfrenta el sector pesquero y acuícola es el relevo generacional y la falta de interés, especialmente de los más jóvenes, por este tipo de actividades.

Hasta ahora, la profesión de pescador pasaba de padres a hijos durante generaciones y esa cadena se ha roto, entre otros factores, por la dureza que tiene trabajar en el mar y la poca rentabilidad que se obtiene, en general, comparada con el resto del mundo laboral.

El reelegido presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores subraya que con el modelo actual la supervivencia de la flota está amenazado. “Tenemos un problema grandísimo con el relevo generacional que hemos solucionado parcialmente en aquellos buques que faenan a más de 200 millas (con la incorporación de personal de Asia)”.

En cambio, “tenemos graves problemas en el resto de la flota, con barcos incluso parados actualmente por falta de personal. Esta deriva ambiental en el caso del Mediterráneo está provocando que muchas personas estén teniendo que recurrir al paro porque no trabajan el año entero, y cuando se agota el paro esas personas abandonan la pesca”.

Basilio Otero argumenta que “ahora los barcos están digitalizados, hay unas condiciones de trabajo que no había antes, aunque también responsabiliza de esta situación a los pescadores que deben “entonar el 'mea culpa'. Hemos sido un sector muy cerrado, hemos vivido solamente para pescar y hemos vivido poco de cara a la sociedad. Siempre hemos jugado con la posibilidad de que de padre marinero hijo marinero, y en los últimos años eso ha cambiado. Ahora muchos dicen que 'mi hijo marinero ni en broma' porque la burocracia que tenemos es exagerada. Tenemos que poner en valor que hay titulados que terminan el año con seis cifras de nómina. Tenemos que ir a titulados de relevo que pueden estar dos meses trabajando en la mar y un mes descansando en tierra con condiciones beneficiosas como un sueldo fijo durante todo el año, y los meses que están en la mar con un porcentaje de la pesca, como ya están haciendo algunas pesquerías con éxito”.

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

Apuesta claramente por esa necesaria apertura a la sociedad: “hay que explicar que tenemos condiciones que no teníamos antes. Hay que trasladar a la sociedad que ahora los barcos están digitalizados, que la gente conozca como realmente es el mundo de la pesca. Ya no tenemos, como digo yo muchas veces, ni un parche en el ojo, ni una pata de palo ni un garfio en la mano”.

En este sentido también, una de las grandes preocupaciones del Clúster Marítimo Español es la falta de jóvenes en los sectores azules. “Nos encontramos con miles de vacantes en empresas del mar, desde ingenieros navales hasta marineros, mientras las cifras del paro juvenil siguen siendo altas. Esto tiene que cambiar”, afirmó recientemente Javier Garat, que preside este organismo.

Para ello, el clúster ha impulsado la iniciativa “Educación Azul” y trabaja en una Guía de Itinerarios Azules, que facilitará a los estudiantes conocer las opciones formativas y laborales en el ámbito marítimo. “Estuvimos en la feria Aula en Madrid, y nos sorprendió la cantidad de jóvenes que desconocen completamente estos sectores. Hay que contar mejor lo que hacemos”, subrayó Javier Garat.

La misma opinión es compartida por Basilio Otero que argumenta que los jóvenes desconocen totalmente el sector de la pesca e hizo hincapié en acercar este mundo a los colegios con campañas y cursillos, así como cualquier herramienta que sirva para este fin, como pueden ser los planes de formación profesional. El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores apunta que “el que cae en las redes de la pesca y conoce realmente este mundo ya no sale de él”.

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores destaca el importante papel que en esta labor formativa están desarrollando los GALPA. Basilio Otero pone de ejemplo la labor de los grupo de Galicia (ha sido presidente durante una etapa presidente del Galp A Mariña-Ortegal) con multitud de cursos diferentes para pescadores, mariscadoras y personas vinculadas al mundo del mar y que incluso abarcan formación para poder incorporarlos manteniendo su profesión al mundo del turismo, al explicarles cómo deben tratar a los turistas o financiando algunos proyectos con este mismo fin.

La Red de Turismo Pesquero ha sumado diferentes actividades, que pueden consultarse en su página Web, como las visitas especialmente de escolares, a los puertos pesqueros y lonjas de

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

toda España, como en Sanlúcar, Isla Cristina, Punta Umbría, etc., así como talleres de cocina que suponen muy innovadores como el “Concurso escolar Chef Marinero de Conil”, en el que participan todos los colegios que lo deseen de la provincia de Cádiz.

En el “informe de compromiso” de 2024 de Pesca España, que es una asociación formada por algunas de las más importantes organizaciones de productores pesqueros del país desarrollan que “la falta de relevo generacional es una de las grandes amenazas a las que se enfrenta el sector pesquero, debido a la falta de interés por parte de amplios. Es por esto por lo que las distintas OPP españolas han puesta en marcha iniciativas para poner en valor la profesión de pescador, tratando de mostrar sus virtudes, posibilidades y puntos fuertes, así como de desmontar los mitos en torno al sector”.

El informe subraya que “para materializar esto, se han realizado campañas, cursos formativos y prácticos en distintos centros educativos, así como acciones comunicativas de cara a la sociedad en general. Esto se ha tratado de combinar con mejoras en las condiciones sociolaborales, con el fin de demostrar los avances en materia de bienestar a bordo, y con la valorización de la producción pesquera, resaltando sus notables aportes a los sistemas alimentarios, las comunidades costeras y la economía en general”.

En el campo de este tipo de iniciativas de formación hay que destaca la creación en 2022 de una nueva FP de Pesca-turismo y Turismo Marinero, que pretende desarrollar la formación profesional necesaria para que cualquier persona, especialmente los pescadores profesionales, puedan prestar los servicios de pesca-turismo en embarcaciones y los de turismo marinero en tierra, como por ejemplo visitas a las lonjas o puertos pesqueros, mediante un curso oficial de 810 horas.

Esta Formación Profesional de Nivel 2, que ha sido aprobada por el Ministerio de Educación y de la que Pepe Martínez, CEO de Pescaturismo y autor de este estudio, ha formado parte del reducido grupo de expertos que ha participado en su elaboración, se encuadra en las cualificaciones profesionales de Hostelería y Turismo y pretende impulsar la diversificación en el mundo de la pesca y aportar nuevas salidas laborales a los pescadores o a otras personas interesadas en la economía azul.

Esta nueva FP, contemplada en el Real Decreto de 884/2022 de 18 de octubre y publicada en el BOE de 9 de noviembre de 2022, se divide en dos módulos formativos principales: Desarrollo de

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

los servicios de pesca-turismo en embarcaciones y desarrollo de los servicios de turismo marino en tierra. La formación profesional de pesca-turismo se completa con conocimientos en otros campos como son actuaciones en caso de emergencia, servicios de comercialización y venta de las excursiones a través de los distintos canales, así como comunicación en lengua inglesa a nivel básico.

Con carácter general, el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, defensor de todo tipo de actuaciones en materia de formación precisa que, en muchas ocasiones, estas iniciativas procedentes de la Administración central no obtienen completamente los resultados deseados al se las comunidades autónomas las encargadas en aplicarlas y decidir cómo se imparten, ya que cuentan con las competencias de educación, y corren el riesgo de no obtener los efectos deseados.

Otero explica que “estamos haciendo mucho hincapié para que haya un plan de formación a nivel nacional para titulados. Es urgente. Las escuelas náuticas están más llenas que nunca y paradójicamente nunca nos han faltado tantos titulados, ya que los que salen de las escuelas se dedican a otros oficios como mercante y recreativo, y los que salen de máquinas van a empresas de frío. Es cierto que las competencias educativas están transferidas a las comunidades autónomas, y estamos viendo como unas progresan más que otras. El caso más claro es Asturias, que tiene ahora la suerte de tener como director general de pesca a un ex profesor de Náutica y es la que más avanza en reconocimiento de titulaciones por experiencia profesional. Es algo que se debería exportar a todas las comunidades”.

## 7.- Caída de la flota

Unos datos que ponen de manifiesto la difícil situación por la que atraviesa la pesca profesional, que son una conclusión de todo lo expuesto hasta este momento, son que la caída del número de embarcaciones profesionales y empleos en el sector se está acentuando en los últimos años, mientras por la pesca recreativa está aumentando exponencialmente.

Un informe que refleja este importante contraste es el realizado en Baleares sobre la situación en el Mar Balear y sobre el que posteriormente profundizaremos con más detalle.

Según concluye dicho informe sobre Baleares, el sector pesquero profesional en el Archipiélago se encuentra en una franca recesión y globalmente el número de embarcaciones se ha reducido un 80% y el número de tripulantes un 91% desde el año 1950 hasta ahora.

En contraste, en 2023 se contabilizan 11.743 licencias vigentes de pesca recreativa, por lo que se estima que existan 46 embarcaciones de pesca recreativa por cada embarcación profesional.

### 7.1.- Los impactos en la pesca

Existe una divergencia importante sobre datos fidedignos de la caída de la flota en los últimos años, según la fuente de que se trate. Unas cifras estimativas y sobre las que existen cierto consenso en el conjunto del sector pesquero es que la flota en general se ha reducido en un 28% y el número de pescadores a tiempo completo ha disminuido en un 33%.

En lo que todos coinciden es que el impacto de la aplicación de las nuevas normativas europeas, en el caso de que no se corrijan, tendrán un grave impacto, sobre todo en la flota de arrastre del Mediterráneo.

Según los datos oficiales de la secretaría general de Pesca la caída de la flota es mucho menor en los últimos diez años. En concreto, sobre el 13 por ciento. En 2014 figuraban 9.163 embarcaciones faenando en el caladero nacional, mientras que en 2024 se había reducido a 8.056.

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

De todas formas, pueden pasar hasta una media 5 años, según los casos para que una embarcación profesional pierda su autorización de pesca, aunque durante ese periodo transitorio puede seguir figurando en los censos oficiales, lo que suele ocurrir frecuentemente con barcos de artes menores.

Por todo lo expuesto hasta ahora, consideramos oportuno hacer hincapié en los datos del “Informe del Mar Balear” que recoge las cifras históricas de la flota pesquera profesional de alta definitiva recogidos por la Federació Balear de Confraries de Pescadors, aunque se trate únicamente de una comunidad autónoma y no se puedan generalizar, pero son un botón de muestra de cuál puede ser la realidad de lo que está ocurriendo.

Dicho informe destaca que desde el año 1950, las embarcaciones se han reducido un 80 % y la tripulación un 91 %. En 2023 existen 226 embarcaciones de artes menores. En concreto su flota ha disminuido un 18 % desde 2014. En 2023 la flota de arrastre cuenta con 31 embarcaciones. Desde 1975 y 2015 se ha reducido en un 68 % y un 30 %, respectivamente.

Por lo que se refiere a la potencia de las embarcaciones, es máxima en 1986 (49.200 Hp), año a partir del cual se estima que ha descendido de forma lineal hasta alcanzarlos 21.211 Hp en 2023.

La conclusión es que, como se aprecia claramente en estos datos, la caída se va acelerando en los últimos años, sin contar el impacto a corto plazo del impacto de las restricciones de la Comisión Europea.



## 7.2.- El impacto de las embarcaciones de pesca recreativa

En cambio, en el sector de la pesca recreativa la situación es diametralmente diferente de lo que está ocurriendo con la flota de pesca tradicional, ya que está creciendo de manera exponencial y todavía lo hará mucho más en los próximos años con las políticas europeas contempladas en la potenciación de la economía azul, puesto que es una de las actividades contempladas y sobre las que existe una apuesta clara por parte de las comunidades autónomas.

Todo ello está suponiendo un fuerte impacto sobre los recursos pesqueros, que es muy superior al de la flota pesquera que sí que cuenta con importantes y cada vez mayores restricciones, como ya apunta algún informe, aunque dicho efecto en la pesca está todavía muy lejos de conocer, al no existir estadísticas fiables.

De todas formas, ya hay informes independientes que apuntan a que la pesca recreativa está triplicando actualmente las capturas de la flota profesional, sin que exista ningún control.

Esta situación de aumento constante de la pesca recreativa viene registrándose desde hace varias décadas, pero es en los últimos años cuando se está produciendo un crecimiento exponencial.

El incremento del que hablamos será todavía mayor en los próximos años favorecido porque las políticas de la Comisión Europea sobre la Economía Azul comprenden todas aquellas actividades económicas que dependen directa o indirectamente del mar. Entre los sectores que la integran se encuentran la pesca, la acuicultura, la biotecnología marina, el turismo costero y marítimo, la navegación y el transporte marítimo, entre otros, lo que incluye la pesca desde embarcaciones recreativas.

Además, estas políticas también se están favoreciendo desde las comunidades autónomas, a través de sus estrategias para impulsar la economía azul.

Un dato esclarecedor es que solo en 2023 se emitieron 10.988 licencias de pesca recreativa individual; 3.714 de pesca recreativa de embarcación (hay que tener en cuenta que habitualmente son para 10 personas por barco); 1.425 licencias de pesca submarina y 526 licencias de pesca deportiva en España.

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

También es cierto que se ha comenzado a establecer políticas de control y vigilancia que hasta ahora no existían, pero al ser muy recientes todavía no se pueden conocer el impacto ni resultados que están produciendo.

Al igual que hicimos con la reducción de la flota pesquera profesional vamos a tratar de dar más luz a esta problemática de la pesca recreativa gracias a datos extraídos de estudios, aunque no se puedan generalizar, pero son un botón de muestra de cuál puede ser la realidad de lo que está ocurriendo.

Uno de ellos es el realizado por una entidad ecologista. Concretamente, WWF España-ADENA (Asociación para la Defensa de la Naturaleza), que es la mayor organización independiente dedicada a la defensa de la naturaleza y el medio ambiente, con más de 5 millones de personas asociadas en todo el mundo y trabajan en más de 100 países.

Este estudio apunta que la falta de regulación de la pesca deportiva es desde hace décadas un problema para la explotación y sostenibilidad de los recursos pesqueros, pero en el Mediterráneo español, y especialmente en zonas entregadas a la economía turística como el litoral alicantino, está ahora fuera de control, según se deriva de las investigaciones científicas sobre la actividad.

WWF/Adena denuncia que “algo tan aparentemente inocuo como las salidas a pescar con barcos recreativos, la pesca submarina o con caña, tiene un fuerte impacto en el medio marino. Las cifras son de escándalo: hasta cinco veces superior en volumen de capturas de especies como la dorada, la lubina o el pulpo en comparación con la actividad profesional de la flota artesanal de los puertos alicantinos. Mientras la pesca profesional de cerco, arrastre y artes menores alicantina es sometida a constante inspección y a una asfixiante regulación por parte de la administración (algo que está ayudando a su desaparición), los pescadores deportivos se aprovechan de los recursos del mar sin apenas limitaciones”.

Su informe desarrolla que investigaciones llevadas a cabo en los últimos años estiman que el promedio de capturas se eleva casi a los 3 kilos por jornada de pesca desde embarcaciones, son menores en la pesca desde costa (1,17 kilos) y ronda los 2,02 de un aficionado a la pesca submarina. “Es algo que parece sorprender porque la pesca profesional captura mucho más, pero son muchos menos los pescadores y embarcaciones profesionales que las deportivas”,

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

según explica el investigador José Luis Sánchez Lizaso, catedrático de Biología Marina de la Universidad de Alicante.

Si se extrapolan esos datos a la pesca recreativa en el Mediterráneo español supone un volumen de capturas de entre 20.000 y 36.000 toneladas al año, “con una estimación prudente”, recalca el catedrático.

Mientras las capturas de pesca artesanal en el mismo ámbito se sitúan alrededor de las 7.000 toneladas. Es decir, las capturas globales de la pesca recreativa son entre 3 y 5 veces superiores a las de la pesca artesanal.

El informe hace hincapié en que la ausencia de legislación específica y de control sobre un medio, el mar que se percibe “como de libre disposición”, hace el resto. A nadie en el sector pesquero extraña la disminución del número de embarcaciones y pescadores de la flota artesanal en los últimos años. Tampoco que, ante la competencia con los recreativos, ellos siempre llevan las de perder.

Sánchez Lizaso, que también forma parte del Instituto del Agua y las Ciencias Ambientales de la UA, señala que “el impacto de la pesca recreativa estimado a partir de la evolución del número de licencias en la última década está en aumento (alrededor del 10% de la población practica en mayor o menor medida la pesca deportiva en España). Lo más preocupante de estas cifras sin embargo es el amplio solapamiento que se produce entre las especies capturadas por la pesca recreativa y la pesca artesanal”.

En concreto, los recreativos capturan las especies que mayor valor comercial tienen para un pescador artesanal: el sargo, la dorada, el mero, el dentón o el pulpo son habituales en la cubierta de los barcos de ocio. Otras, como el salmonete o la sepia, de mayor especialización en la captura mediante artes de enmalle, siguen siendo desembarcadas en mayor volumen por la flota artesanal, pero la competencia desleal por unos mismos recursos es clara.

El catedrático de la Universidad de Alicante señala que “es necesario mejorar la gestión de la pesca deportiva y considerarla en la regulación de los recursos para preservar la sostenibilidad tanto de la pesca artesanal profesional como de la pesca de ocio, y avanzar hacia una explotación sostenible de los recursos del Mediterráneo”.

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

Y matiza: la “complejidad de la pesca recreativa y su importancia social y económica, no deber suponer un obstáculo para mejorar su gestión. La pesca recreativa tiene su regulación y sus normas, pero al ser una actividad tan dispersa es difícil de controlar frente a una actividad concentrada, que sale de sitios concretos y va a lugares definidos y tiene inspecciones específicas”, señala este investigador.

La falsa percepción del mar como recurso comunal o de libre disposición se encuentra en la base de los conflictos que surge ante cualquier intento de regulación. “Habría que poner un poco de orden porque la actividad va a más”, explica Raúl García, responsable de pesquerías de WWF/Adena.

En estos momentos las limitaciones para los pescadores deportivos pasan exclusivamente por contar con una licencia de la administración autonómica y un cupo de cinco kilos por pescador y día en las embarcaciones recreativas. Límite que nadie cumple, sobre todo en un buen día de pesquera, en una actividad donde alardear de las capturas es uno de los mayores alicientes del aficionado. Saben además que nadie va a obligar a declarar las capturas, ni mucho menos, controlar qué desembarcan, critica el informe.

García explica que hay varias iniciativas en marcha para intentar, al menos, tener un control mínimo de este sector deportivo. La primera es la negociación de una legislación de la UE que impulsa la colaboración en el registro de capturas por parte de los pescadores recreativos a través sobre todo de aplicaciones móviles, o incluso la obligatoriedad de declarar algunas (caso de la lubina en el Atlántico). También está en marcha la reforma de la ley de Pesca de 2001, donde a título de ejemplo, la palabra “recreativa” ahora aparece citada solo tres ocasiones en todo el texto. Y, por último, un real decreto va a endurecer las condiciones para las embarcaciones recreativas en aguas exteriores, sobre todo para evitar el furtivismo.

De hecho, este tipo de actividad comercial encubierta advierte WWF/Adena, está más extendida de lo que podría pensarse y es practicado paradójicamente por los aficionados deportivos “que menos lo necesitan. Gente con dinero que termina vendiendo sus capturas, en especial túnidos, en restaurantes”.

Hay que tener en cuenta que este estudio es anterior al impulso que se ha dado a la pesca recreativa a través de las políticas para favorecer el creciente de la Economía Azul y de un mayor

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

control y vigilancia que se está realizando sobre la pesca recreativa, pero, en definitiva, es un botón de muestra de la situación de la que se parte.

El otro estudio al que nos vamos a referir es el Informe del Mar Balear, citado ya en el capítulo anterior, pero ahora en la parte en la que se refiere a las licencias de pesca recreativa en Baleares.

En España, el número total de licencias de pesca recreativa en 2023 fue de 44.070, según el informe de Informe Mar Balear. La mayoría de estas licencias son para pesca individual (69%), seguidas de las de pesca desde embarcación (27%), submarina (3%) y deportiva (1%).

#### ❖ Detalle de las licencias:

- Pesca individual: 69% de las licencias totales, o 30.455 licencias.
- Pesca desde embarcación: 27% de las licencias totales, o 11.890 licencias. Hay que tener en cuenta que habitualmente son para 10 personas por barco,
- Pesca submarina: 3% de las licencias totales, o 1.322 licencias.
- Pesca deportiva: 1% de las licencias totales, o 440 licencias.

Por lo que se refiere a Baleares, según cifras oficiales, en 2023, la Conselleria de Agricultura, Pesca y Medio Natural de las Islas Baleares emitió 16.653 licencias nuevas de pesca recreativa marítima. Se trata de licencias que permiten practicar la pesca recreativa desde embarcación o de forma individual. Adicionalmente, existen licencias de pesca submarina y licencias deportivas.

#### ❖ Posibles conclusiones y sin tener en cuenta informes actualizados

- La pesca recreativa triplica sin control las capturas de la flota profesional,
- La actividad de ocio, con miles de licencias y que no declara lo que desembarca, compite con el sector pesquero. Científicos y ecologistas lamentan la falta de regulación tanto a nivel europeo, estatal así como autonómico y reclaman “poner orden”.

## **8.- Soluciones generales para incorporar al sector pesquero y acuícola al turismo pesquero**

La primera medida necesaria para incorporar al sector pesquero y acuícola al turismo pesquero es despejar las dudas que actualmente amenazan la continuidad del sector pesquero sobre el que depende la mayoría de las actividades de turismo pesquero, ya que es la piedra angular sobre la que se nutren otras experiencias como las ferias gastronómicas, restaurantes marineros, visitas a las lonjas, etc.

Para ello, la Comisión Europea debería replantearse algunas de sus políticas y apostar por regionalizar las restricciones y que solo afecten a aquellas zonas donde sean necesarias, en lugar de globalizarlas como ocurre hasta ahora.

Todo esta modernización y adaptación a los nuevos criterios, que son necesarios aplicar, debería ir acompañada de ayudas directas y ágiles a la flota pesquera para que puedan acometer de una forma realista estos nuevos retos, así como que las subvenciones se cobren de forma rápida y sin comprometer el futuro económico de los pescadores.

De nada sirve realizar todo lo expuesto hasta ahora si no se reduce de una forma efectiva la excesiva burocracia a todos los niveles: europeos, administración central y autonómica, como bien apuntaba como posiblemente la primera prioridad el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero.

En el segundo bloque de necesidades se encuentra el reducir las barreras legales existentes para permitir acometer a los pescadores y mariscadoras, principalmente, la diversificación pesquera, de tal manera que permitan obtener unos recursos económicos a través del turismo pesquero y, a su vez, reducir el esfuerzo pesquero.

Para ello, es un imperativo la modificación del Real Decreto de 2019 que regula la actividad de pesca-turismo, lo que debe ir acompañado de un criterio uniforme de todas las capitanías marítimas, de tal forma que no añadan criterios propios que hacen imposible la obtención de la

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

autorización para ejercer estas actividades, como hemos expuesto en el capítulo que aborda esta cuestión.

Además, las comunidades autónomas que aún no tienen un decreto que regule el turismo marino deberían redactarlo, como es el caso de Galicia, para abrir todavía más el abanico de posibilidades para que la flota pesquera pueda realizar también este tipo de actividades. Además, no deberían poner restricciones más allá de las establecidas por el Real Decreto de 2019, como está ocurriendo en algunas administraciones autonómicas.

Un tercer bloque de medidas que deberían acometerse es fomentar la formación para preparar de la forma más adecuada a pescadores y mariscadoras, principalmente para que puedan incorporarse al turismo pesquero.

Ello debe ir acompañado de actuaciones para dar a conocer las actividades de pescadores y mariscadoras y los trabajos que realizan entre la población en general y, en particular, entre los escolares. Ello ayudaría a favorecer el relevo generacional y la falta de profesionales en estos sectores, que no se ven atraídos por el mundo de la pesca y el marisqueo profesional, en muchas ocasiones por desconocimiento.

El papel decisivo y protagonista que desempeñan los GALP de toda España en el impulso de la diversificación pesquera, y, en especial, en la incorporación del sector pesquero y acuícola al turismo pesquero debería ser reforzado, así como lograr una mayor autonomía ya sea de la Secretaría General de Pesca, de la que actualmente dependen orgánicamente, o de algunas comunidades autónomas que habitualmente marcan algunas líneas de trabajo y ayudas.

Esta profundización en su independencia, que incluso puede contemplar una estructura interna propia que ayude a marcar objetivos comunes y poder centrarse de forma mayoritaria en los sectores pesqueros y acuícolas, así como en las diferentes actividades vinculadas a ellos, proporcionando todo tipo de herramientas con el fin de profundizar en la incorporación del sector pesquero y acuícola al turismo pesquero, como se ha venido haciendo, y sin detracer sus recursos económicos en otras políticas derivadas de las estrategias de crecimiento de la economía azul y que se restan de las ayudas que deberían ir a los sectores pesqueros y acuícolas, tan necesitadas de ellas, y que proceden de los fondos europeos FEMPA.

***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

No hay que olvidar que desde el primer momento han sido los GALPA los que han ejercido este papel protagonista en el apoyo de los sectores pesquero y acuícola para que puedan desarrollar proyectos que les permitiera incorporarlos al turismo pesquero como un elemento esencial de la diversificación.

Durante los siguientes capítulos desarrollaremos algunos de los aspectos contemplados hasta ahora que contienen desde fórmulas imaginativas al ejemplo de lo que se está haciendo en otros países, como Italia, así como medidas que impiden las actuales barreras legislativas como el Real Decreto de pesca-turismo, con el fin de reforzar la incorporación del sector pesquero y acuícola al turismo pesquero.

## 9.- Modificaciones en el Real Decreto de Pesca-Turismo y coordinación de las Capitanías Marítimas

Como hemos subrayado hasta ahora a lo largo de este estudio, es el sector pesquero sobre el que depende la mayoría de las actividades de turismo pesquero, ya que es la piedra angular sobre la que se nutren otras experiencias como las ferias gastronómicas, restaurantes marineros, visitas a las lonjas, etc.

La mayor barrera actual que tiene la flota pesquera para poder realizar pesca-turismo y que posiblemente del turismo pesquero sea las restricciones que de por sí establece el Real Decreto de 2019 y, sobre todo, las actitudes de algunos Capitanes Marítimos y/o jefes de inspección o coordinación de las Capitanías, que interpretan las diferentes normativas de una forma arbitraria, de tal forma que impiden en la práctica que sea imposible lograr la autorización.

Todo ello acompañado de un proceso administrativo complejísimo que termina siendo inasumible tanto para los pescadores, como para las cofradías e incluso los GALPA y que conduce a que terminen abandonando en conseguir la autorización.

Todo el sector pesquero y expertos en la materia considera que es necesario establecer la obligatoriedad de elementos de seguridad en los pesqueros para garantizar al máximo la seguridad de las personas ajenas a la tripulación que embarcan, pero algunas de las medidas que impone el Real Decreto son excesivas y se unen a otras posteriores a las autorizaciones, que elevan el nivel de burocracia, como la obligación de comunicar solo vía telemática las identidades completas, los teléfonos y los DNI o pasaportes de cada una de las personas embarcadas, sin tener ni siquiera en cuenta que muchas de las personas embarcadas son familias con niños, que no tienen ni teléfono ni DNI.

Como bien explicaba Basilio Otero, que ha vivido en primera persona la arbitrariedad de algunos inspectores de Capitanías que desconocían completamente un pesquero porque proceden de la marina mercante, es que es el propio pescador el más interesado en que su barco se encuentre en las mejores condiciones posibles y cuente con los elementos de seguridad necesarios porque

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

es su lugar habitual de trabajo y es consciente que se juega la vida cada vez que sale al mar si eso no es así.

Otro problema que se añade es que después de lograr la autorización, la limitación se establece en lo que figura en el Despacho del buque, siendo la más habitual restringir hasta incluso a tres horas el tiempo que el pesquero puede estar faenando con turistas, incumpliendo de manera flagrante el Real Decreto, que lo que permite es embarcar a turistas durante la jornada habitual de pesca, que como todos saben suelen como poco durar 6 horas.

En cambio otras actividades que también requieren de la autorización de las capitanías marítimas y que no son de lista tercera o cuarta (barcos pesqueros en general) basta en algunas ocasiones con una declaración responsable para obtener el permiso, lo que el sector considera un importante agravio comparativo porque ellos, en cambio, se ven sujetos a numerosas inspecciones, limitaciones y tramitaciones burocráticas interminables.

Hay que tener en cuenta un aspecto esencial que viene derivado de la autorización de pesca-turismo por las capitanías marítimas y es que es imperativo tener este permiso para que las comunidades autónomas que tienen su propio decreto en el que también regulan el desarrollo del turismo mariner o demostraciones de pesca por parte de los pesqueros concedan la autorización para realizar estas actividades.

Este tipo de actividades de turismo mariner o demostraciones de pesca por embarcaciones pesqueras permite realizar excursiones con turistas de unas 3 horas de duración fuera de la jornada habitual de pesca, que son las más demandadas por el turismo familiar, que son el segmento de mercado mayoritario que se interesa por estas experiencias, y, a su vez, el que mayor rentabilidad ofrece a los pescadores.

## **9.1.- El carácter generalista del Real Decreto y las bateas de mejillones**

Nadie discute la necesidad de que al menos haya dos tripulantes para poder realizar la actividad de pesca-turismo en artes menores porque se trata de una medida acertada y oportuna, sobre todo en el caso de que se produzca alguna emergencia a bordo llevando turistas.

Otra cosa bien distinta es que su carácter generalista impide realizar actividades tan importantes en Galicia como son las bateas de mejillones. En ese caso, habitualmente suele ir un único tripulante en pequeñas embarcaciones a los cultivos que se encuentran resguardados en las rías y cerca de la costa, por lo que no entraña graves riesgos de seguridad. Sobre todo, teniendo en cuenta que es el propio pescador el más interesado en no salir a la mar con turistas si existe cualquier riesgo.

Uno de los mejores ejemplos para ilustrar el caso de las bateas lo encontramos en el amplísimo estudio que hizo Farnet sobre “la pesca y el turismo” en el año 2014 y que tenía como fin incorporar a las actividades pesqueras y acuícolas al turismo pesquero y que estaba dirigido a los GALP que quisieran desarrollar y dar coberturas a estas experiencias.

Farnet depende y está subvencionada por la Comisión Europea a través de los fondos FEMPA y está constituida por Grupos de Acción Local de Pesca (FLAG en inglés) de Europa, autoridades de gestión, ciudadanos y expertos de toda la UE que trabajan en aras del desarrollo sostenible de las zonas pesqueras y costeras.

En esa guía de Farnet a la que nos referíamos ponía varios ejemplos de buenas prácticas a seguir para incorporar con éxito al sector pesquero y acuícola al turismo pesquero. Uno de los casos sobre los que profundizaba era el de un pescador de Cornualles en Reino Unido y que realizaba la experiencia de pesca-turismo con turistas.

En concreto, explicaba que “Johnny Murt es un joven pescador que posee una licenciatura en biología marina. De vuelta a la profesión tras haber trabajado en el ámbito de la política pesquera, ha sabido combinar con éxito la pesca comercial con una gama de viajes de pesca-turismo destinados a los turistas, así como cursos para la industria de la restauración, los conservacionistas marinos y los asesores de la administración”.

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

El estudio continúa desarrollando que “Johnny solicitó una ayuda al Eje 4 para hacer las reformas necesarias en su barco de pesca para que cumpliera con las normas de seguridad relativas al transporte de pasajeros a bordo, y tras sus dos primeros años de actividad está transportando a una media de 50 turistas por temporada”.

Farnet explicaba detalladamente su oferta: “Johnny ofrece varios productos, desde un viaje de dos horas para capturar bogavantes a un precio de 40 libras (50 euros aproximadamente) por persona, hasta una estancia de un día entero en el mar como aprendiz de pescador a un precio de 120 libras (145 euros), durante la cual entre uno y dos turistas pueden ataviarse con los famosos impermeables amarillos de los pescadores, para faenar junto con el capitán, arrastrando nasas, redes y palangres, hasta desembarcar las capturas listas para su uso en los restaurantes locales o con destino a los camiones frigoríficos españoles donde se transporta viva la mercancía”.

El estudio concluía destacando que “estas actividades no solo aportan a Johnny un complemento a sus ingresos por su actividad principal de pesca, sino que ofrecen una perspectiva fascinante de la actividad pesquera de la zona a los visitantes que deseen relacionarse con la comunidad local y comprender los problemas que la afectan”.

“En el contexto de la industria pesquera de Cornualles, los visitantes pueden conocer las diferentes artes de pesca utilizadas, los descartes que suelen producirse con ellas y su impacto en el entorno marino, así como las consecuencias que políticas de la UE como la reforma de la política pesquera común pueden tener en el futuro de la industria pesquera de la zona”.

El coste total de las reformas del barco de pesca para adaptarlo a llevar turistas fue de: 12.300 euros, de los que 7.380 euros correspondieron a una Subvención del FLAG.

Hay que tener en cuenta que el estudio se refiere a 2014 y que ahora los precios son muy diferentes, que el Reino Unido ya no forma parte de la Unión Europea y, sobre todo, que ha cambiado la política de la Comisión Europea.

Este ejemplo de Farnet viene a ilustrar perfectamente la situación de las bateas de mejillones de Galicia, ya que sin duda el tiempo en el mar en el Reino Unido revierte más peligrosidad que en el interior de las rías y esta actividad es realizada por un solo pescador.



***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

En menor medida, debería tenerse también en cuenta el caso de la pesca en el Mar Menor en Murcia, casi una laguna interior que ha estado al borde del colapso medioambiental, pero que, gracias a las grandes inversiones y a las políticas proteccionistas que han desarrollado en los últimos años las diferentes administraciones, están logrando recuperarla y volver a ser apta para la pesca.

En concreto, en el Mar Menor habitualmente, antes de la catástrofe ambiental que sufrió, solían faenar pequeñas embarcaciones de artes menores, similares a las de las bateas de mejillones en Galicia, con un solo tripulante. Al igual que ocurre en Galicia suele ir un solo pescador que faena cerca de la zona y que por sus características propias no presenta riesgos en el mar.

## 10.- Turismo Marino

Otro aspecto esencial para la incorporación, principalmente del sector pesquero, al turismo pesquero son las normativas de las comunidades autónomas que dan cobertura al turismo marino o a las demostraciones de pesca, que, como nos referíamos anteriormente, permite a los barcos de artes menores realizar excursiones con turistas de unas 3 horas de duración fuera de la jornada habitual de pesca.

Por un lado es necesario simplificar algunas tramitaciones y limitaciones que establecen algunos decretos, pero sobre todo que esta normativa sea también desarrollada en las comunidades autónomas que carecen actualmente de esta regulación.

Especialmente sería básico que determinadas comunidades autónomas, como Galicia, en la que durante los últimos años se ha puesto a la cabeza de España en pesca-turismo, gracias a la gran y acertada labor de los GALPA, contará con esta normativa que permitiría a los barcos de artes menores que ya cuentan con los permisos para realizar la actividad de pesca-turismo, también pudieran tener la posibilidad de realizar experiencias de turismo marino fuera de su jornada habitual de pesca.

Hay que tener en cuenta que la implantación de esta actividad de turismo marino suele venir acompañada de la contratación de algún marino extra para realizar la actividad, de tal manera que no solo se está aumentando la rentabilidad general de las embarcaciones pesqueras, sino también la creación de nuevos puestos de trabajo.

## 11.- Barcos de Arrastre del Mediterráneo

Uno de los aspectos que se deberían estudiar es la incorporación de la flota pesquera de arrastre, especialmente la que faena en el Mediterráneo, al turismo marino, lo que produciría varios efectos positivos en cadena.

Actualmente la flota de arrastre puede realizar excursiones de pesca-turismo autorizadas por las capitanías marítimas. En el caso de los pesqueros del Mediterráneo su horario habitual de trabajo puede llegar a durar unas 12 horas y en el Golfo de Cádiz alcanza hasta las 18 horas.

Tienen la ventaja sobre la mayoría de los barcos de artes que realizan esta actividad que los turistas pueden comer a bordo auténticos platos marinos tradicionales de cada zona con el pescado recién sacado de las redes, en incluso colaborar en su elaboración y aprender la receta. Además, en algunas embarcaciones permiten dormir la noche antes en las propias literas del pesquero.

El gran problema que tiene el que este tipo de experiencias tenga demanda es, sin duda, la larga duración de las mismas y muy poco atractivo para el turismo familiar, que es el segmento que más demanda estas actividades. Ello, unido a que cada vez se acorta más el número de días de estancia de los visitantes a su lugar vacacional por lo que un turista no está dispuesto a dedicar un día completo a una experiencia de este tipo, hace que su demanda sea muy reducida, sobre todo en aquellos lugares que existen otras alternativas en barcos de artes menores con una duración de las excursiones más corta.

Todos coinciden en la necesidad de reducir el esfuerzo pesquero e incluso la Comisión Europea ha limitado actualmente a 180 días el máximo que pueden faenar los barcos de arrastre del Mediterráneo.

A pesar de que pueden ser defendibles algunos puntos de vista de estas políticas, lo que no se puede hacer es condenar a toda la flota pesquera del Mediterráneo a la desaparición por no poder alcanzar unos ingresos mínimos para poder continuar, por lo que tendrían que estudiarse fórmulas para asegurar un futuro económico y, a su vez, mantener esta actividad tan esencial y que repercute en muchos otros sectores.

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

Una solución factible podría ser la implantación de las actividades de turismo marinerero en la flota de arrastre, lo que producirían un doble efecto positivo. Por un lado aseguraría unos ingresos los días que no pueden salir a faenar en su jornada habitual y por otro podría incorporarse plenamente y con gran aceptación al turismo pesquero.

La fórmula para comercializar estas nuevas experiencias sería muy sencilla, siguiendo el modelo implantado en Italia para los barcos de artes menores y que detallaremos más ampliamente en el próximo capítulo.

Las excursiones podrían tener como máximo unas 5 horas de duración y durante las mismas se realizaría una pequeña demostración de pesca con un aprovechamiento de los recursos pesqueros mínimo, como ya viene recogido en algunos decretos autonómicos que regulan las demostraciones de pesca en los barcos de artes menores que realizan estas actividades de turismo marinerero.

Además, los turistas podrían comer el pescado a bordo, lo que es un gran valor añadido a la experiencia, y a su vez, no sería necesario limitar el número máximo de turistas a bordo a 4, como en la práctica ocurre actualmente.

El número de turistas podría ser muy superior, incluso hasta 8 personas, siguiendo el modelo italiano, ya que al no tratarse de una jornada de pesca habitual la peligrosidad se reduce al mínimo sin contar que tampoco se alejarían mucho de la costa. Además, los barcos de arrastre por sus dimensiones y por algunas comodidades que ofrecen como baño a bordo o incluso duchas, lo que no ocurre en la flota de artes menores no tendrían problemas para albergar ese número de personas.

El gran problema que tiene el poder realizar esta actividad, que pueden ser una gran fuente de ingresos y, a su vez, ofrecería una alternativa viable a los días que por las restricciones actuales no pueden salir a faenar son las regulaciones que establece principalmente la Secretaría General de Pesca.

Esta normativa es muy estricta no solo en los días que deben estar amarrados a puerto sino en las horas exactas que pueden estar en el mar mientras faenan.

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

La solución sería tan sencilla como tomar la decisión política de realizar las modificaciones normativas necesarias por parte de la Secretaría General de Pesca para hacer posible la actividad de turismo marinerero en la flota de arrastre en las situaciones que hemos expuesto anteriormente, lo que tal como está diseñadas actualmente las regulaciones se trataría de una solución compleja administrativamente.

Una vez eliminada esta barrera legislativa sería más sencillo que se contemple en los decretos autonómicos ya existentes y se incluya en aquellos de las comunidades autónomas que carecen de los mismos.

## **11.1.- Caldo de pescado con los descartes**

Las restricciones de la Unión Europea en materia de reducción de capturas y la política de descartes empujan al sector pesquero, especialmente a la flota de arrastre, a buscar nuevas fórmulas de aumentar sus ingresos con el fin de no perder poder adquisitivo y lograr nuevas fuentes de ingresos.

Asimismo, es necesario fomentar y publicitar la marca de pescado de las distintas zonas de España y sus denominaciones, con el fin de generar un valor añadido, que repercuta directamente en un aumento del precio de mercado y el consiguiente beneficio para los pescadores.

Actualmente en algunos puntos de España las cofradías de pescadores o incluso Organizaciones de Productores utilizan una fórmula para aprovechar estos descartes con la creación de caldo de pescado concentrado proporcionando una gran rentabilidad, especialmente en algunos puntos del país como Palamós, que siempre ha sido pionera en este tipo de iniciativas y tienen ya muy consolidado su marca de “fumet de pescado o gamba de Palamós”.

Las fórmulas para producir este caldo de pescado y comercializarlo son principalmente dos: Las cofradías crean su propia industria de procesado, con un coste que inicialmente podría proceder de ayudas de las administraciones autonómicas o por los GALPA a través de los fondos FEMPA o se pone todo en manos de una empresa contratada para tal fin o ya existentes.

***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

Lo que está demostrado es que la comercialización de caldo de pescado concentrado ofrece a medio plazo importantes fuentes de ingresos una vez queda asentada la nueva marca. Además, las zonas con gran afluencia de turistas pueden comercializarlo también a través del menú de los hoteles o en los restaurantes, que en algunos casos como Baleares se está legislando para que los alojamientos hoteleros ofrezcan productos pesqueros procedentes del mar balear.

Además, permitiría, según la fórmula elegida para su elaboración y comercialización, la incorporación de diversos colectivos en este nuevo mercado laboral (pescadores, o personas vinculadas al mundo de la pesca, mujeres, jóvenes, personas con discapacidad, etc).

Paralelamente, también sería una actividad que tendría cabida en el turismo pesquero dentro de la categoría de comercialización de productos pesqueros con visitas a los centros donde se desarrolla todo el procesamiento, como ya se realiza con las visitas a conserveras o salazones de pescado.

## 12.- El ejemplo de Italia

Uno de los ejemplos más importantes para incorporar al sector pesquero y, en concreto, a la flota de artes menores al turismo pesquero lo encontramos en Italia. Es cierto que para llegar a la situación actual han tardado 30 años, ya que comenzaron con una regulación legislativa tan restrictiva como puede ser la española, pero con el transcurso de los años han logrado ir flexibilizando las diferentes normativas para adaptar a las nuevas necesidades.

La nueva legislación italiana soluciona por un lado la reducción del esfuerzo pesquero y, a su vez, ofrece alternativas económicas de gran rentabilidad a los pescadores.

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero, conoce en profundidad este modelo, que pone de ejemplo en algunas de las conferencias de las muchas que ofrece en todo el país.

Basilio Otero explica que, durante su etapa al frente del GALP A Mariña-Ortegal tuvo la oportunidad de viajar a Italia, en concreto a Cerdeña, y conocer directamente cómo se estaba realizando esta fórmula de turismo pesquero dentro de las políticas de diversificación.

En concreto, el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores explica que durante los meses de julio y agosto, que coinciden con los de mayor afluencia turista, se aprovecha para que la flota reduzca el esfuerzo pesquero por el establecimiento de vedas en esa temporada estival,

A cambio se permite a la flota pesquera de artes menores realizar la actividad de turismo marinerero de lunes a domingo con solo 2 tripulantes y hasta 10 turistas. Durante la experiencia, que se realiza cerca de la costa se hace una demostración de pesca con un aprovechamiento de los recursos pesqueros mínimo, con el que se ofrece comida a bordo a los turistas en embarcaciones que suelen tener unos 12 metros de eslora, mientras también aprovechan para darse un baño en un paraje de gran atractivo natural.



Financiado por  
la Unión Europea  
NextGenerationEU



Plan de Recuperación,  
Transformación  
y Resiliencia



***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

Basilio Otero concluye que los pescadores suelen tener los barcos todos los días de verano con turistas, obteniendo una gran rentabilidad, y favoreciendo con esta nueva actividad la reducción del esfuerzo pesquero.

## 13.- Lonjas con restaurante marinero

Una actividad para potenciar y que está ofreciendo una gran rentabilidad son los restaurantes marineros vinculados a las Lonjas y que proporcionan importantes ingresos a las cofradías de pescadores u Organizaciones de Productores.

Durante los últimos años se están produciendo importantes inversiones en la modernización de diferentes Lonjas por parte de las distintas administraciones. Sería el momento de aprovechar estas remodelaciones para construir junto a dichas instalaciones o en un punto cercano un restaurante marinero asociado a las mismas, que tendría asegurado que el pescado y mariscos que ofrece proceden directamente de las capturas.

Estos restaurantes podrán ser explotados directamente por las propias cofradías u Organizaciones de Productores, dependiendo de a quién corresponda la gestión de las lonjas.

Otra fórmula menos compleja pero que podría ser más aconsejable es la que ya se emplea en un restaurante de Gran Canaria que consiste en externalizar la gestión de esta instalación en una empresa de restauración.

En concreto es el “Restaurante la Cofradía de Taliarte” en Telde, que es uno de los que se ha unido a la Red de Turismo Pesquero y cuya actividad figura en la Web.

En dicho establecimiento de restauración puedes disfrutar del mejor pescado de la zona, fresco todos los días, en un entorno único. Su carta se actualiza constantemente para traer los mejores platos con pescados y productos de temporada. El muelle de Taliarte representa un elemento estratégico en la proyección económica. Este puerto pesquero cuenta con un dique de protección de unos 400 metros de largo que es utilizado por la flota pesquera, y dispone de una rampa y tres pantalanes destinados a embarcaciones deportivas de pequeña eslora.

En este muelle se encuentra la Cofradía de Pescadores que surte de los mejores pescados frescos al restaurante. Producto fresco que entregan los mismos pescadores todos los días al finalizar la faena. Entre los privilegios de esta zona se encuentra la Charca de Taliarte, uno de esos sitios que engancha, en el que poder disfrutar de un rico baño de agua y sol. Taliarte es



Financiado por  
la Unión Europea  
NextGenerationEU



Plan de Recuperación,  
Transformación  
y Resiliencia



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE INDUSTRIA  
Y TURISMO

***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

mucho más que su muelle, es un precioso paraje natural perfecto y velando todo este paisaje, siempre vigilante e imponente el Faro de Taliarte.

## 14.- Análisis estratégico y apuesta por el turismo pesquero

La Estrategia de Crecimiento Azul para aprovechar el potencial de los océanos, los mares y las costas de Europa, adoptada por la Comisión Europea, considera el turismo costero y marítimo uno de los cinco ámbitos prioritarios que pueden contribuir al desarrollo sostenible y la creación de empleo en la economía azul.

La Comisión adopta una estrategia europea para un mayor crecimiento y ocupación en el turismo costero y marítimo, con el objetivo de mejorar la sostenibilidad y la competitividad del sector. Según el último informe publicado por la Unión Europea en el marco de la economía azul, el turismo marítimo es la industria que encabeza la generación de puestos de trabajo en este ámbito.

Las acciones propuestas se basan fundamentalmente en el desarrollo de nuevos productos y servicios relacionados con itinerarios naturales, culturales e históricos, así como las actividades marítimo-recreativas; y en concreto el turismo pesquero.

Es en este contexto y en esta estrategia europea para incorporar las actividades de turismo pesquero a un nuevo nicho de mercado, como es la economía azul, uno de los pilares para incorporar al sector pesquero y acuícola al turismo pesquero.

### 14.1.- Grupos prioritarios

Pescadores, jóvenes y mujeres son los 3 grupos prioritarios que pueden verse beneficiados de la implantación de las actividades de turismo pesquero

1. **Pescadores:** Las embarcaciones pesqueras son unidades productivas que mayoritariamente mantienen la estructura de pequeñas empresas familiares donde el propietario de los medios de producción (armador), y en la mayoría de los casos también patrón, participa directamente en el proceso productivo, por lo que serían ellos los principales beneficiarios del desarrollo de estas nuevas actividades de diversificación pesquera.

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

- Jóvenes:** Estas nuevas actividades pretenden ser un incentivo para promocionar el relevo generacional en el sector pesquero y acuícola en general. Uno de los grandes problemas a los que se enfrenta el sector es la incorporación de nuevo personal a la actividad y el relevo generacional que pone en riesgo, si no cambia la tendencia, el futuro de la pesca en el territorio español. Es posible que la escasa entrada de mano de obra joven, ocasionado por la dureza del oficio, largas jornadas laborales, inestabilidad económica, etc., hace de la pesca extractiva un sector profesional poco atractivo, cambie con las iniciativas de diversificación como la del turismo pesquero en todas sus vertientes, donde los jóvenes pueden encontrar un horizonte con ingresos extras y perspectivas de una mejora en la calidad de vida.
- Mujeres:** En el sector pesquero, apenas hay mujeres que trabajen en la pesca como tal (embarcadas), estando más vinculadas a las tareas de manipulación y comercialización. Así, en los puertos, existe mano de obra femenina que se encarga de la preparación de las capturas previa a su comercialización, labores de gestión, e incluso como pescateras en los puntos de venta. Evidentemente el papel de la mujer en el sector de la pesca puede y debe reforzarse, como ya ocurre con las mariscadoras y las rederas, ahora que existe un nicho de oportunidad aún por ocupar, y que está relacionado con el emprendimiento y gestión de estas nuevas actividades. Además, por ejemplo, la colaboración con las asociaciones de rederas en los lugares donde todavía persiste esta figura en la venta del merchandising serviría para recuperar el importante papel que han desarrollado estas mujeres en el mundo de la pesca a lo largo de la historia.

### **14.2.- Población beneficiaria**

La población beneficiaria en la zona de la costa comienza evidentemente por los propios pescadores y mariscadoras profesionales, con un importante conocimiento científico y práctico sobre la gestión de los recursos, y capacitado al mismo tiempo para dirigir el trabajo con la eventual participación de los turistas.

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

La actividad persigue la implantación y desarrollo de actividades turísticas como complemento, ofreciendo una alternativa económica y de ocupación para las poblaciones dependientes, especialmente, de la pesca.

La consecuencia en el ámbito local es que cualquier territorio dispone de recursos potencialmente interesantes para ofrecer y por otra parte que estos recursos locales son por definición endógenos. De esta forma, es coherente la estructuración de una oferta turística local que actúe a medio plazo como un importante factor de desarrollo en torno a las actividades de turismo pesquero.

El desafío a medio plazo radica en la atracción de turistas aprovechando las oportunidades generadas por el crecimiento del turismo alternativo (turismo rural, cultural, activo, de aventura, de congresos, ecoturismo y sobre todo gastronómico), presentando la cultura y las formas de vida de los pescadores y mariscadoras, principalmente, y de sus familias, ligadas a la pesca y al mar, como núcleo de motivación para esta demanda.

Todo ello abre un amplio abanico para otros colectivos con un evidente impacto, ya en el medio plazo, sobre el desarrollo local.

Ante un mercado emisor secundario de turistas ya desplazados a la costa española, la oferta de turismo pesquero supondría en primer lugar una relevante combinación complementaria para los segmentos de demanda que buscan productos turísticos singularizados, que se inclinan por la participación activa y están interesados en las manifestaciones culturales de las comunidades sociales del destino que visitan, así como por la naturaleza.

La actividad pesquera se complementa con unas experiencias que pueden desarrollarse durante todo el año, con un turismo de calidad que abandona la idea de costa como un destino mayoritariamente de sol y playa, tal y como ha pasado hasta ahora, y la prueba de que se puede revertir esta situación la podemos encontrar en la creciente importancia del turismo rural.

Los efectos económicos y en el desarrollo local están claros, ya que, con todo, el carácter innovador de esta oferta de turismo pesquero y su actual posicionamiento complementario en combinación con la fotografía actual del turismo en España, lo convierte en un interesante instrumento de desarrollo local para las comunidades de pescadores y mariscadoras, principalmente, que tradicionalmente no se han beneficiado de la riqueza creada por el turismo.

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

En cuanto a las cuestiones sociales, debemos recordar que la oferta de turismo pesquero no es considerada como una actividad económica más, sino como un conjunto de actividades que utilizan un cierto número de recursos naturales y culturales, constituyendo una práctica social que por sus especiales mecanismos de relación afectan a un territorio y a dos comunidades sociales: la que se desplaza (los turistas), definida por unas características culturales concretas, y la que habita en ese territorio, definida igualmente por otros rasgos culturales que pueden ser absolutamente distintos a los de los primeros, lo que incrementa el atractivo y/o la motivación para el desplazamiento.

La teoría de la madurez de los destinos turísticos defiende que durante las primeras etapas del desarrollo de la actividad, la población local suele acoger bien a los turistas por las expectativas positivas que comporta (creación de empleo, mayores ingresos, desarrollo local), pero a medida que la rivalidad por los recursos locales se agrava, los residentes van reduciendo el entusiasmo inicial, llegando incluso al rechazo, sobre todo en aquellos destinos donde domina el turismo de masas, y donde se acaban formando guetos, en los que los turistas reciben un trato especial y mantienen sus costumbres, sin existir integración alguna, a la vez que provocan un aumento de precios, especialmente en el sector inmobiliario.

En el caso del turismo pesquero, sin embargo, el efecto buscado desde las directrices de la UE es justamente un cambio en la valoración social de la pesca y la acuicultura, derivada de las experiencias positivas de los turistas y, más concretamente, una mayor identificación de las comunidades costeras con su cultura, que consiga reducir el abandono de jóvenes y el riesgo de ruptura generacional en las actividades pesqueras y acuícolas. En el fondo, se estima que una forma de identidad territorial puede convertirse en un recurso y nueva oportunidad de desarrollo local.

## **14.3.- Patrimonio inmaterial**

Una de las estrategias a seguir es el impulso de iniciativas en defensa del patrimonio en los entornos litorales y portuarios: las economías marítimas deben potenciar nuevas actividades, como las de turismo pesquero, en relación con la intensificación del turismo y las experiencias culturales, a través de las sinergias que se establecen en su conjunto.

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

La pesca y la acuicultura afrontan una dinámica de crisis estructural, en términos ecológicos, socioeconómicos y políticos. Por tanto, paradójicamente, en un entorno en el que se pretende visibilizar la cultura del mar, uno de los resultados de este marco estructural es la pérdida de vigor de las prácticas culturales invocadas, las de los pescadores y mariscadoras principalmente, ante la emergencia de las nuevas actividades.

El patrimonio marítimo y pesquero no se limita a los elementos materiales, sino que comprende también tradiciones o expresiones vivas heredadas de nuestros antepasados y transmitidas a nuestros descendientes: tradiciones orales, usos sociales, rituales, actos festivos, conocimientos y prácticas relativas a la naturaleza, saberes y técnicas vinculadas al mundo del trabajo en el mar.

La necesidad de dar a conocer el legado y las tradiciones marineras y acuícolas es un imperativo, en un entorno de incertidumbre y de desvalorización social, si se pretende que no caigan en el olvido y desaparezcan.

En el contexto de las transformaciones de las economías pesqueras y marítimas de los últimos años, se asiste a una reformulación de la funcionalidad de los espacios marítimos para promover una economía de servicios, de carácter postproductivista.

Estas nuevas actividades consiguen incrementar el desarrollo económico del sector pesquero y acuícola y de las zonas pesqueras dado que pone en valor y acerca al consumidor el trabajo de los hombres y mujeres del mar y le da a conocer la importancia de estas actividades que realizan y la clave de un consumo responsable por mantener tanto la sostenibilidad de nuestros mares como la economía en el sector.

En definitiva, poner en valor el patrimonio inmaterial de una cultura en vías de extinción, desde las artes de pesca artesanales el trabajo de mariscadoras y rederas, a las recetas de cocina tradicionales ligadas al mundo del mar y a los productos que nos ofrece, pasando por la observación del medio natural donde se desarrolla, los trabajos de mantenimiento de las barcas y redes, etc.

Existe un desconocimiento de los consumidores sobre técnicas de pesca y acuícola, especies en peligro, tallas mínimas y consumo responsable de pescado y marisco. Este tipo de concienciación es útil para poner en valor especies con menor presión pesquera y acuícola, métodos de pesca

#### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

y marisqueo respetuosos con el medio ambiente y colaborar en la promoción de aquellos pescadores y mariscadoras comprometidos con la conservación del mar.

### **14.4.- Impacto ambiental**

El concepto de impacto ambiental del turismo suele relacionarse con las repercusiones de las actividades turísticas en el medio natural, con especial referencia a la capacidad de carga física en un destino. La definición mayoritariamente aceptada sobre el impacto ambiental es el mayor número de personas que pueden utilizar un emplazamiento sin provocar una alteración irreversible en el entorno natural y sin un declive inaceptable en la calidad de la experiencia de los visitantes. La capacidad es un límite impreciso que depende fundamentalmente del perfil sociológico de los visitantes y del modelo de turismo que demandan/producen.

Dado el carácter diversificador de las actividades que contempla el turismo pesquero no sería tan relevante aquí el concepto de capacidad de carga, como la necesidad de que los lugares visitados mantengan una buena calidad ambiental y que la conservación de los recursos siempre permita al turista observar y participar en la actividad pesquera y acuícola. Esto afecta directamente al concepto de buenas prácticas en la pesca y el marisqueo y, colateralmente, al valor que los profesionales deben dar a su trabajo.

- Las buenas prácticas en la pesca y el marisqueo garantizan la existencia de recursos, lo que asegura satisfacer la motivación principal de los turistas a participar de la pesca y la acuicultura.
- La creación de espacios comunes de pesca y marisqueo y observación de la naturaleza implica un cambio de modelo con la innovación y nuevos usos de los recursos.
- Los itinerarios y visitas en barco por el litoral obligan a una conciencia ambiental estricta. Unas aguas sucias no son atractivas para el turista.

La pesca y el marisqueo sostenible podría definirse como aquella que puede mantenerse de forma indefinida sin comprometer la viabilidad de las poblaciones de las especies que captura y sin ejercer un impacto negativo sobre otras especies dentro del ecosistema, incluidas las personas. Sin embargo, la sostenibilidad puede tener otros componentes como el social, el

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

económico o el de cohesión territorial, y, por tanto, no sólo apunta a la dimensión ambiental como suele ser la creencia más común.

La oferta del turismo pesquero actualmente es muy poco conocida, aunque muestra atractivos suficientes para motivar que en un futuro el turista se desplace a un territorio en busca de estas experiencias.

Para conseguir este objetivo, el factor innovación resulta fundamental, implicando una redefinición de los recursos (la mar), insertando nuevos elementos y una nueva imagen para situarse de forma competitiva en el escenario ya conocido del litoral.

Al mismo tiempo y en paralelo, la diferenciación debe ir unida a un esfuerzo de calidad, a fin de que la imagen transmitida suponga en el turista una percepción de producto singular, caracterizado por otra forma de usar los recursos y que centre su atención en la participación activa y en una doble presentación de la sostenibilidad, referida a la naturaleza y la cultura autóctona.

- ❖ El perfil del turista cliente de las actividades de turismo pesquero:
  - Prefiere un turismo individualizado y no estandarizado y rígido.
  - Muestra interés por la tranquilidad y el contacto con la naturaleza y la cultura de las comunidades sociales del destino.
  - Busca actividades participativas.
  - Valora los elementos de calidad de las ofertas.
- ❖ El perfil del pescador, mariscadoras y rederas profesionales, principalmente, que comparte sus actividades con turistas hace un cambio para afrontar su nuevo papel de dinamizador de estas experiencias:
  - Reducción de descartes.
  - Evitar la pesca y el marisqueo de juveniles.
  - Aumento de los recursos pesqueros y acuícolas.

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

- Reducción de la presión sobre especies sobreexplotadas.
- Reducción del impacto sobre el fondo marino y las zonas de marisqueo.
- Protección de hábitats.
- Conservación del ecosistema.
- Reducción del esfuerzo pesquero y acuícola.
- Mejor control del cumplimiento de la normativa.
- Gestión sostenible del medio marino y acuícola.
- Promoción del patrimonio histórico y paisajístico.

El incremento de las actividades turísticas y el uso de los recursos ha generado en su entorno un importante debate respecto a su evolución dentro del concepto de sostenibilidad. Ya no se considera al turista óptimo por sí mismo, y se deben analizar las situaciones y contextos en los que se mueve para diagnosticar los beneficios o pérdidas que supone el consumo de servicios turísticos.

En algunos casos se tiende a realizar las ganancias económicas y sociales desde lo positivo de la creación de empleo, a cambio de un pequeño e inevitable deterioro de los recursos (negativo para la comunidad, pero con coste cero para los empresarios).

Pero se pueden realizar procesos similares de desarrollo que provocan impactos distintos según el contexto en el que se desarrollen.

En el caso del turismo pesquero es necesario, además, tener en cuenta el triple objetivo que persigue y que le diferencia singularmente de otros productos en el ámbito del litoral. El diseño de esta oferta debe satisfacer las expectativas y motivaciones del turista, pero, al mismo tiempo y de acuerdo con las directrices de la UE, debe contribuir a la conservación de los recursos y modificar en el corto plazo, el comportamiento de pescadores y mariscadoras, principalmente, introduciendo buenas prácticas en la pesca y el marisqueo, y, como es lógico, incrementando los ingresos y el nivel de vida de las comunidades costeras.

Es necesario evolucionar desde la idea de “pescar más o mariscar” hacia la idea de “pescar y mariscar mejor”, valorando los productos pesqueros y acuícolas, mostrando el esfuerzo que

#### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

comporta esta actividad, conservando y difundiendo la cultura, las tradiciones y las costumbres pesqueras y acuícolas, haciendo, en definitiva, partícipe a la población en general de la necesidad de conservar los ecosistemas marinos y costeros.

Desde esta perspectiva, el turismo pesquero puede consolidarse como una herramienta de ordenación del territorio, de desarrollo para las economías locales, de promoción social de los habitantes, de aprecio a los productos locales y de protección del patrimonio cultural y natural, dotando a los pescadores y mariscadoras, principalmente, de la posibilidad de organizar, gestionar y participar en las actividades turístico-pesqueras y acuícolas a partir de los conocimientos adquiridos a través de la experiencia en la pesca y el marisqueo.

### **14.5.- Objetivos estratégicos de la Unión Europea**

Un objetivo prioritario de la Política Pesquera Comunitaria ha sido, y probablemente será en los próximos años, consolidar y mejorar el empleo, la cohesión territorial y la calidad de vida de las comunidades costeras dependientes de la pesca y el marisqueo.

La diversificación de las economías locales, en particular hacia otros sectores de la economía marítima, propiciará nuevos puestos de trabajo y oportunidades de crecimiento en las zonas costeras.

Con las medidas previstas en el nuevo fondo financiero FEMPA se fomenta la cohesión social y la creación de empleo en toda la cadena de valor del sector del turismo pesquero, confiriendo mayor valor a la pesca y el marisqueo y diversificando sus actividades hacia otros sectores de la economía azul.

Factores socio-laborales como los horarios, el hábitat, el sistema de remuneración, los armadores, mariscadoras y rederas, en general, las organizaciones de productores, las cofradías y asociaciones, los pensionistas, jubilados y viudas, los riesgos laborales y condiciones de trabajo, el nivel de formación, entre otros, son aspectos que hacen singular al sector del turismo pesquero y sobre los que existe un margen de avance y mejora importante, sobre todo de cara a su adaptación a los nuevos tiempos.

### **PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO**

De las estrategias vinculadas al desarrollo de la pesca y la acuicultura a nivel europeo se extrae que en los próximos años se apostará principalmente por las flotas costeras de pesca artesanal, que representan una fuente significativa de empleo en las comunidades costeras y se reforzará el planteamiento participativo con la intención del desarrollo sostenible de las zonas pesqueras y acuícolas.

Además, se promoverá el capital humano e impulsará la diversificación ofreciendo a las comunidades locales la oportunidad de cualificarse para acometer nuevas actividades emergentes en otros sectores marítimos. Este enfoque también se basará en el patrimonio natural y cultural, que se convertirá en una baza importante para el desarrollo local.

El "apoyo a la diversificación" de forma general, pretende mejorar los vínculos entre la industria pesquera y acuícola y los demás sectores económicos, más que aquellos de la cadena de suministro de la propia industria.

Tanto el reglamento del FEP como los FLAG (Fisheries Local Action Group) o GALPA en España tienden a abordar el tema de la diversificación de ciertas maneras bien determinadas, por lo general comenzando por actividades estrechamente vinculadas a la industria pesquera y acuícola para, posteriormente, expandirlas.

Por ejemplo, muchas estrategias locales se centran en el turismo como medio de "reestructurar y reorientar" determinadas actividades económicas, como restaurantes, mercados, tiendas y actividades de ocio a nivel local, que pueden complementar y ejercer un efecto de difusión considerable en la industria pesquera local y el marisqueo.

La capacidad pesquera de los barcos se incrementa debido al continuo desarrollo tecnológico y a las mejoras en equipamiento que se incorporan a las embarcaciones ya existentes, dando lugar a una divergencia entre los medios utilizados para capturar el recurso y los medios necesarios para que esta tarea se realice de forma óptima. A ello hay que sumar la apuesta clara de la Unión Europea por la descarbonización de la flota pesquera, aunque su viabilidad no será antes del medio plazo.

El desequilibrio entre esta capacidad pesquera y la capacidad de los recursos pesqueros y acuícolas para renovarse supone un uso no eficiente de los recursos naturales y del capital y medios productivos, incrementando los costes y reduciendo los ingresos.

### ***PROBLEMAS Y SOLUCIONES PARA INCORPORAR AL SECTOR PESQUERO Y ACUÍCOLA AL TURISMO PESQUERO***

Los datos oficiales señalan que, aunque las capturas se han ido incrementando levemente en los últimos años, sin embargo, la flota y sobre todo el empleo desciende anualmente y cada vez es más complicado hacer económicamente viable la actividad, que obliga necesariamente a innovar para que principalmente la flota pesquera y el sector puedan mantenerse.

Por otro lado, la demanda turística ha sufrido grandes cambios en la última década, además del sol y playa, destino tradicional del turismo de masas, va apareciendo un turismo interesado en conocer otras realidades, en dedicar una parte de su tiempo de ocio a aprender y experimentar nuevas sensaciones en relación con la naturaleza, la tradición, la cultura, los oficios, etc.

Estas precisiones son importantes para el turismo pesquero, puesto que su oferta se situará geográficamente en el entorno litoral, donde existe ya un producto y una demanda turística bien definida.

El debate en este momento aparece centrado en la elección de un modelo de oferta diferenciado en los destinos de litoral, que deben asumir el impacto del turismo en la economía local, reconfigurando la estructura tradicional de la actividad pesquera y acuícola, pero al mismo tiempo, esforzándose en preservar su identidad social y cultural como un valor fundamental.

En definitiva, estas nuevas experiencias en torno a las actividades de turismo pesquero, desarrolladas en este estudio responden y se alinean con los objetivos estratégicos de la Unión Europea y conducen a incorporar al sector pesquero y acuícola al turismo pesquero.