

CARTAS AL DIRECTOR

Edadismo

El edadismo puede manifestarse de muchas maneras. Por ejemplo, en la exclusión laboral, la falta de acceso a servicios y oportunidades, los estereotipos negativos sobre las capacidades y habilidades de las personas mayores, entre otros. El edadismo es una forma de discriminación que puede tener un impacto negativo en la salud y el bienestar de los de más edad, así como en su calidad de vida. No podemos entender que se pretenda establecer conflictos entre jóvenes y mayores con una clara intencionalidad de hacer ver que representamos una carga por el alto coste de nuestras pensiones.

Los mayores defendemos la creación y mantenimiento de puestos de trabajo con salarios dignos y estabilidad, ya que ello representa no solo su futuro, sino también el mantenimiento del actual sistema de pensiones. Es falaz que desde algunos sectores se pretenda focalizar sobre los pensionistas la incapacidad de los gobernantes de generar medidas estructurales que aumenten el empleo entre esa juventud. La elevada tasa de paro no es admisible. No se puede tolerar por representar el peor indicador euro-

peo. Los jóvenes son nuestros hijos, nuestros nietos y para nosotros es vital que se potencien soluciones que reduzcan dicha precariedad laboral. ¿Estudian, se forman y luego emigran y de esta manera el país desprecia su talento?

Hay que hacer pedagogía para explicar, escuchar y proponer soluciones entendiendo que nosotros los mayores no somos una carga, no somos un estorbo: somos en todo caso lo que vosotros los jóvenes seréis en un futuro. **JUAN JOSÉ LOJO FANDIÑO**. A CORUÑA.

Altura de miras

Lo dijo Aristóteles: «el hombre es un animal político». Vivimos en sociedades organizadas donde cada acto tiene consecuencias. El simple hecho de ir a comprar, es un acto político. Podemos estar lucrando a una multinacional y aplastando a un grupo étnico. Imposible no estar pringado. Reivindico la política, la buena política, la política útil, la que mejora la vida de la gente, la que persigue el bien común, la felicidad de la mayoría; no la que incrementa la brecha social. **MIGUEL FERNÁNDEZ-PALACIOS GORDÓN**. MADRID.

DIRECCIÓN DE CORREO. Avenida da Prensa, 84 y 85. Sabón, 15143 Arteixo (A Coruña)

CORREO ELECTRÓNICO cartasaldirector@lavoz.es

WEB. www.lavozdeg Galicia.es

Las cartas no deben exceder de 20 líneas y se identificarán con el nombre, domicilio, DNI y teléfono del autor. La Voz de Galicia se reserva el derecho de extraer los textos. No se informará por escrito ni por teléfono sobre las cartas recibidas

Ministros de Pesca, Europa y allá enfrente Marruecos

CODEX FLORIAE

UXÍO LABARTA

Les distraigo, en este fragor electoral, con una actividad de la presidencia europea de España. Una actividad que pretende reivindicar la importancia pesquera —sobre todo en los mercados del mar— de la industria gallega, de sus empresas mixtas con terceros países con más abundantes recursos pesqueros y de sus empresas transformadoras. Alcancen estas últimas al congelado, la transformación y maquila del atún, las importaciones y las exportaciones de todo cuanto el mar da, la presencia cada vez más fornida de los fondos de inversión multinacionales, y también la presencia en aumento de otros inversores extranjeros en nuestras empresas mar-industria. ¡Subasta de peixe!

Como ponen de manifiesto los informes Eumofa la oferta comunitaria de productos del mar viene sufriendo un descenso. Esta oferta se compone de la producción propia y de la importada de aguas de otros países, y en 2020 supuso 12,89 millones de toneladas, de las que cerca del setenta por ciento proviene de las importaciones, mientras que el 30 % de producción propia lo aporta la acuicultura (un 7,5%) y el 21,5 restante la pesca. En definitiva, la UE es deficitaria en productos del mar y depende de su importación de otros países y de las flo-

tas de empresas mixtas. Por ello ni se entiende ni se comprende que la pesca se encuentre residenciada en la comisaría de Medio Ambiente. Un hecho de donde nacen alguno de los desatinos con la pesca en aguas comunitarias, mientras que se amplían los cupos de importación sin aranceles de terceros países con pesquerías no reguladas. Por ello, resulta creativo y europeo el objetivo de la reunión de los ministros de Pesca de los veintisiete en Vigo: la descarbonización de la flota, con algunos avances. Por más que en realidad se pretenda una solución a los problemas de fondo y a diseñar un futuro para la pesca, como señala el ministro Planas en La Voz.

Problemas en el mar de compleja evolución y futuro incierto, si uno lo analiza con la perspectiva de cincuenta años. Para muestra el desarrollo en Marruecos de un sector pesquero propio, con 200.000 empleos y 2.500 millones de euros en exportaciones, o sus acuerdos con Rusia y China, además de las empresas mixtas con capital europeo creadas. En tiempos donde el finalizado acuerdo pesquero entre la UE y Marruecos, paralizado por los tribunales europeos por causa del Sáhara, ha sido de menor interés para los barcos españoles, que solo se utilizaron entre el 20 y el 50 % de las licencias disponibles. Nada que ver con aquel tiempo de épica frente a Marruecos de ribetes neocoloniales en los años 70 del siglo XX, bien por la extensión del mar territorial a setenta millas, los apresamientos de pesqueros y los difíciles acuerdos entre España y Marruecos, analizados con rigor y criterio por don Domingo Quiroga en sus *Panes y Peces de La Voz de Galicia*, con una selección disponible en *Cadernos da Área de Ciencias Mariñas* del Seminario de Estudos Galegos. Un mar en transformación.



ILUSTRACIÓN MARÍA PEDREDA

Apple y Amazon: la libre competencia no es negociable

AL HILO

CARLOS TOMÉ SANTIAGO

Abogado y socio de Caruncho y Tomé

Nos hemos sorprendido con la noticia de que la CNMC ha multado a Amazon y Amazon con 194 millones de euros por restringir la competencia en su web. Incluyeron una serie de cláusulas en los contratos que regulan las condiciones de Amazon como distribuidor de Apple que afectaron a la venta de productos de la compañía tecnológica y de otras marcas en la web de Amazon en España. El importe de la multa sorprende por su cuantía —un total de 194.150.000 euros a distintas sociedades de los dos grupos—, aun cuando no supone una cantidad tan elevada para una empresa como la creada por Steve Jobs, que incrementó su facturación en el 2022 superando los 394.000 millones de euros. Por su parte, Amazon, tuvo unos ingresos solo en España de más de 6.400 millones en el 2022. La CNMC considera acreditado que, mediante diversos pactos entre las partes, ambas compañías acordaron que únicamente una serie de distribuidores

designados por la propia Apple podían vender los productos de esta marca a través de la web de Amazon en España.

Esto supone una restricción de la libre competencia ya que quedan excluidos más del 90 % de los revendedores que usan la web de Amazon en España para la venta minorista de productos de la compañía de la manzana. Al reducirse drásticamente la competencia entre revendedores, se aprecia un incremento de los precios de productos Apple en el mercado en línea en España.

Y siempre pagan los mismos. Este tipo de actuaciones contraría a la competencia por parte de grandes empresas, ya han sido objeto de sanciones anteriores por parte de la CNMC en casos trascendentes como en el cartel de fabricantes de automóviles y de camiones, que ha dado lugar a numerosas reclamaciones posteriores de empresas y consumidores. No todo vale para buscar el incremento de los beneficios.

Estas y otras resoluciones nos hacen confiar un poco más en que las instituciones protejan y defiendan los principios fundamentales del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

¿Un tren Avril paró en Santiago?

LÍNEA ABIERTA

XOSÉ CARLOS FERNÁNDEZ DÍAZ

Ingeniero técnico de obras públicas

A los posibles incrédulos o a los menos informados, les resultará sorprendente conocer que la respuesta a la pregunta del titular de este artículo es afirmativa. Sí, el martes a las 11.10 horas, procedente de Ourense, donde había dormido, hizo su entrada en la estación de Santiago, por vía de ancho ibérico, un tren Avril decorado con librea de Avlo, la de bajo coste de Renfe.

Es posible que alguien, también, se cuestione cómo puede ser que un tren Avlo pueda ser al mismo tiempo un tren Avril? Nada más fácil de comprender si, al igual que diferenciamos en el campo de la aviación entre tipos de avión y tipos de servicio. Los mismos aviones, Airbus A-320, o Boeing 737-800, por ejemplo, pueden ser utilizados por las compañías aéreas para realizar vuelos de precio regular o vuelos de bajo coste. A la hora de la verdad, la diferencia de precio se traducirá por las facilidades de equipaje, el servicio recibido a bordo o, en algunos casos, la distancia entre asientos que se ofrece al viajero para su comodidad.

Igualmente sucede en el ferrocarril. Un mismo tipo de tren, en este caso el moderno Avril, podrá ser empleado en las mismas líneas existentes, bien como trenes de alta

velocidad, (AVE en el caso de Renfe) con unas determinadas características de confort, espacio para el viajero y facilidades de cafetería, o como tren de bajo coste (Avlo en el caso de Renfe), con mayor número de plazas, prescindiendo de determinados servicios al viajero y restringiendo el volumen de equipaje a transportar.

Conviene recordar, que de los 30 trenes Avril encargados por Renfe a la empresa Talgo, 15 de ellos son de ancho estándar europeo y no podrán transitar en Galicia, solo llegar a Ourense. Los otros 15 disponen de rodadura desplazable, lo que les permite circular tanto por vía estándar, como por las convencionales de ancho ibérico que existen en el interior de Galicia. Pero, además, de estos últimos 15, cinco de ellos se han preparado interiormente y decorado externamente con las características y colores que identifican en Renfe a los servicios Avlo de bajo coste.

Esta es la razón de que, el tren llegado a Galicia el pasado día 17, y que finalizó su recorrido el Santiago día 18, pintado con tonos de color violeta, será dedicado a servicios de bajo coste pero, por encima de cualquier otra consideración, es un tren Avril, lo que se reconoce por su imagen externa, su diseño, características, velocidad máxima y que podrá realizar servicios de alta velocidad entre Madrid y las capitales de Galicia, tras cambiar de ancho en Taboada.