



A pesar de los avances, la pesca ilegal sigue llegando al mercado

Persisten las deficiencias respecto del cumplimiento y la implementación del acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto

Información general

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) representa una de las mayores amenazas para la sustentabilidad global de los océanos. Los investigadores calculan que, a nivel global, al menos uno de cada cinco peces son capturados ilegalmente. Para los países costeros, esto implica un costo total de entre 10.000 millones y 23.000 millones de dólares estadounidenses al año.¹

El acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto (AMERP) de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, que entró en vigor en 2016, es el único tratado internacional legalmente vinculante que está específicamente diseñado para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y evitar que llegue al mercado.² Los países que forman parte del AMERP deben implementar los controles suficientes para minimizar el riesgo y asegurarse de que los buques de pesca extranjeros que realicen desembarques o transbordos (es decir, transferencia de pescado u otros productos marinos entre un buque de pesca y un buque carguero) en los puertos lo hagan de manera legal. El acuerdo también requiere que las partes adopten controles similares para supervisar las flotas nacionales.

Para identificar las deficiencias en la implementación del AMERP, The Pew Charitable Trusts encargó un estudio (a ser publicado próximamente) revisado por pares a cargo de investigadores de las compañías Poseidon Aquatic Resource Management y Global Fishing Watch que se publicará en la revista *Marine Policy* en 2023.³ El equipo de investigación utilizó los datos de posicionamiento transmitidos por buques de carga y pesqueros en 2020 a través del Sistema de Identificación Automática (AIS, por sus siglas en inglés) y otra información de dominio público para clasificar los puertos pesqueros de los Estados costeros según diversas medidas, entre ellas, las visitas de buques extranjeros y el tamaño de las bodegas de los buques pesqueros y cargueros. De esta manera, intentaron determinar qué países presentaban un mayor riesgo de que los productos de la pesca ilegal ingresaran al mercado a fin de poder identificar los puertos donde la implementación efectiva del AMERP tendría un mayor impacto.

Esta investigación se vale del primer estudio de esta índole de 2019 en el que se utilizaron datos del AIS de 2017 para comprender mejor los movimientos de los buques pesqueros y cargueros e identificar los puertos más utilizados y los riesgos de que los productos de la pesca INDNR llegue a ellos. Este análisis también dio lugar a un artículo revisado por pares que se publicó en la revista *Journal of Ocean and Coastal Economics* en 2019.⁴ En la actualidad, este estudio actualizado incluye otro análisis del uso de los puertos designados (es decir, los puertos de desembarque a los cuales los países dirigen los buques extranjeros para garantizar la aplicación de los controles suficientes), que son un requisito clave del AMERP.⁵

Según los últimos hallazgos, se produjeron cambios significativos en la clasificación de los puertos durante los años del estudio, básicamente, debido a mejores evaluaciones de detección y rastreo del AIS, en particular, de las flotas nacionales; cambios en la adopción e implementación del AMERP y las medidas del Estado rector del puerto (MERP); y el impacto de los cierres portuarios a causa del COVID-19.⁶

Estos fueron los hallazgos más relevantes:

1. El riesgo global del Estado rector del puerto ha aumentado, pero menos del 1 %.
2. La brecha está aumentando entre los países que implementan las medidas del Estado rector del puerto y aquellos que no lo hacen.
3. Los buques de mayor riesgo, o aquellos que tienden a operar ilegalmente, utilizaron puertos sin MERP vigentes, lo que aumenta el riesgo de que la pesca INDNR llegue al mercado.
4. Los buques extranjeros representan menos del 3 % de las visitas de buques, lo que pone de manifiesto la necesidad de contar con más controles portuarios nacionales.
5. Los países más desarrollados usan los puertos designados menos que los países en vías de desarrollo, lo cual va en detrimento de una de las disposiciones clave del AMERP.

En líneas generales, el estudio demuestra que formar parte del AMERP, por sí sola, es una medida muy eficaz para cerrar los puertos a los productos de la pesca ilegal; y según el análisis, justifica que más países adopten el acuerdo.

El presente informe ofrece un resumen de los hallazgos del estudio y explica las recomendaciones clave para ayudar a los países a implementar el AMERP.

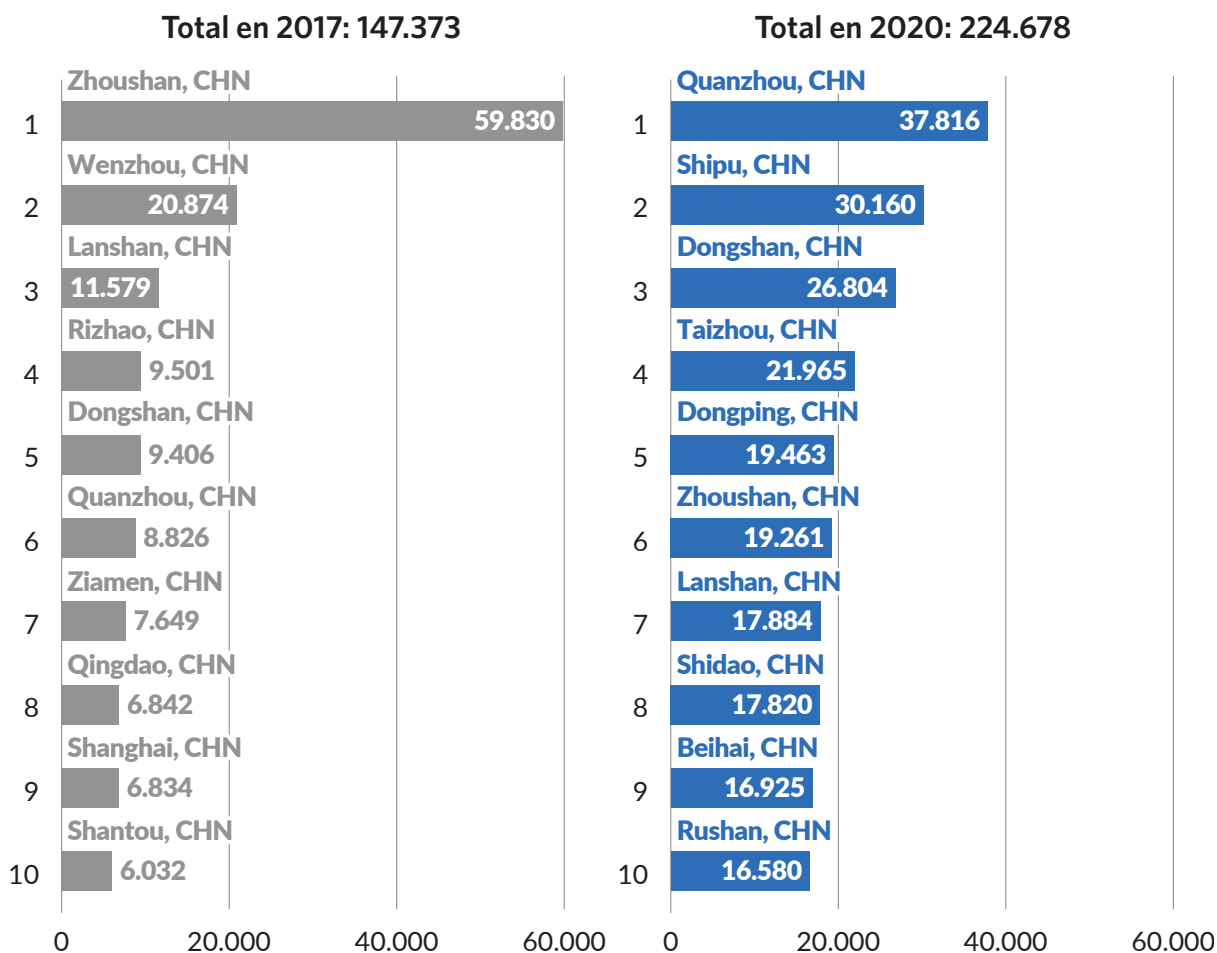
Clasificación de puertos según la cantidad de visitas de buques y el tamaño de las bodegas

En 2020, al igual que en 2017, China albergó los 10 puertos principales de todo el mundo según la cantidad total de visitas de buques pesqueros y cargueros, y los buques nacionales representaron la mayoría de los desembarques. (Consulte la figura 1). Sin embargo, entre estos años, los puertos que se utilizan en China cambiaron, y el tráfico total de buques aumentó un 50 %, muy probablemente, debido a una mejora de los algoritmos de detección del AIS y al hecho de que los investigadores utilizaron otro proveedor de datos del AIS que proporcionó más datos de pesca interior.

Figura 1

China aún alberga los puertos más transitados del mundo a pesar de que presta servicios, en mayor medida, a buques nacionales

Principales 10 puertos globales según la cantidad total de visitas de buques, 2017 y 2020



Fuentes: G. Hosch y colaboradores, "Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports" (La necesidad carece de ley: la actividad de los buques y el riesgo de que los productos de la pesca INDNR pasen por los puertos pesqueros más importantes del mundo) (2019), <https://cbe.mis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=joc>; G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

El principal objetivo del AMERP es que los países implementen controles más rigurosos respecto de los buques con bandera extranjera que intentan ingresar a sus puertos y utilizarlos para realizar el desembarque o el transbordo de pescado. Por eso, en el estudio, además de analizar qué puertos presentan la mayor cantidad de visitas totales de buques, se identificó dónde la mayor cantidad de buques extranjeros podrían estar realizando el desembarque de la captura y qué países cuentan con la mayor capacidad de captura de peces para los buques pesqueros y cargueros. Los hallazgos deberían ayudar a los países que forman parte del AMERP a brindar asistencia más específica a los países que buscan implementar medidas de estado rector de puerto efectivas y minimizar el riesgo de que los productos de la pesca INDNR ingresen al mercado.

En este análisis, se descubrió que, desde la realización del primer estudio, la cantidad total de visitas de buques extranjeros aumentó y los puertos visitados cambiaron notablemente. (Consultar la figura 2). Por ejemplo, en Nuadibú, Mauritania, hubo un aumento de más del 100 % en la cantidad de visitas de buques extranjeros. Como resultado, la clasificación de este puerto pasó del quinto lugar en 2017 al primero en 2020. La mayoría de los buques de pesca extranjeros que realizaron el desembarque en Nuadibú tenían bandera de Turquía (930 visitas), China (299), España (293) y Camerún (183). Por otro lado, las visitas a Busan, Corea del Sur, disminuyeron en poco más del 10 %, por lo tanto, el puerto pasó del primer lugar al segundo en la clasificación, y la mayoría de las visitas provenían de Rusia, tanto buques pesqueros como cargueros (837 visitas), China (178) y Panamá (146).

Asimismo, muchos puertos del Pacífico experimentaron disminuciones significativas de la cantidad de visitas de buques entre 2017 y 2020 debido a los cierres o restricciones por la pandemia. La cantidad de visitas de buques extranjeros disminuyó más de un 40 % en Majuro, República de las Islas Marshall, y más de un 50 % en Suva, Fiyi. En consecuencia, ambos puertos quedaron fuera de los 10 puertos principales. Otros puertos que experimentaron disminuciones significativas de la cantidad de visitas, probablemente, a causa de la pandemia, incluyen Manta, Ecuador (-78,4 %); Kirkenes, Noruega (-73,3 %); Walvis Bay, Namibia (-51,3 %); Port Louis, Mauricio (-48,7 %); Abiyán, Costa de Marfil (-35,9 %); y Pohnpei, Estados Federados de Micronesia (-43,8 %).

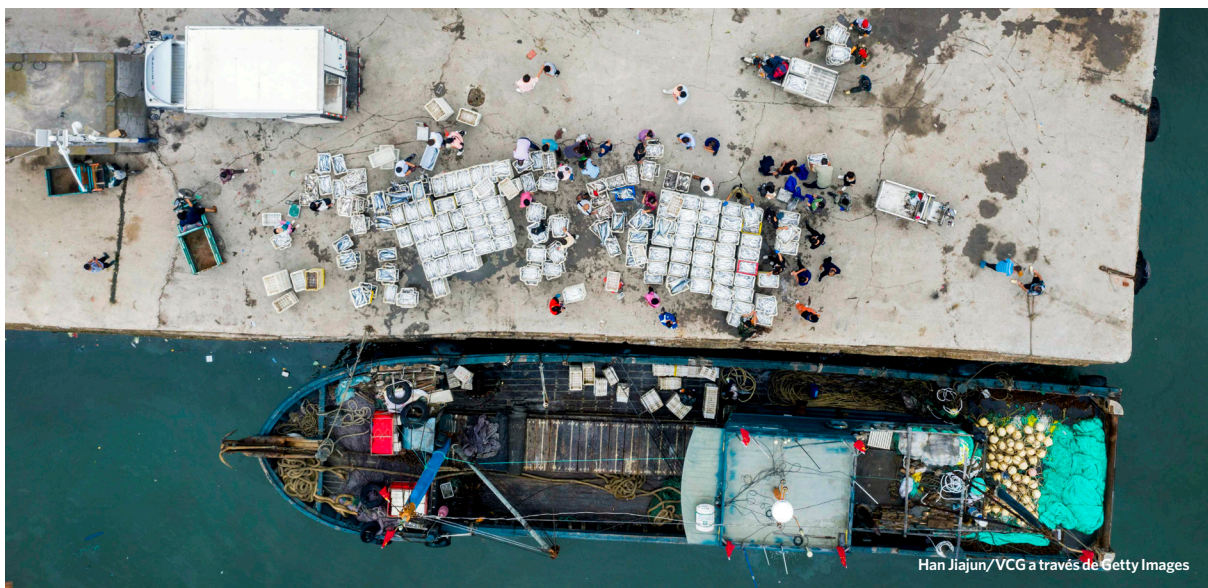
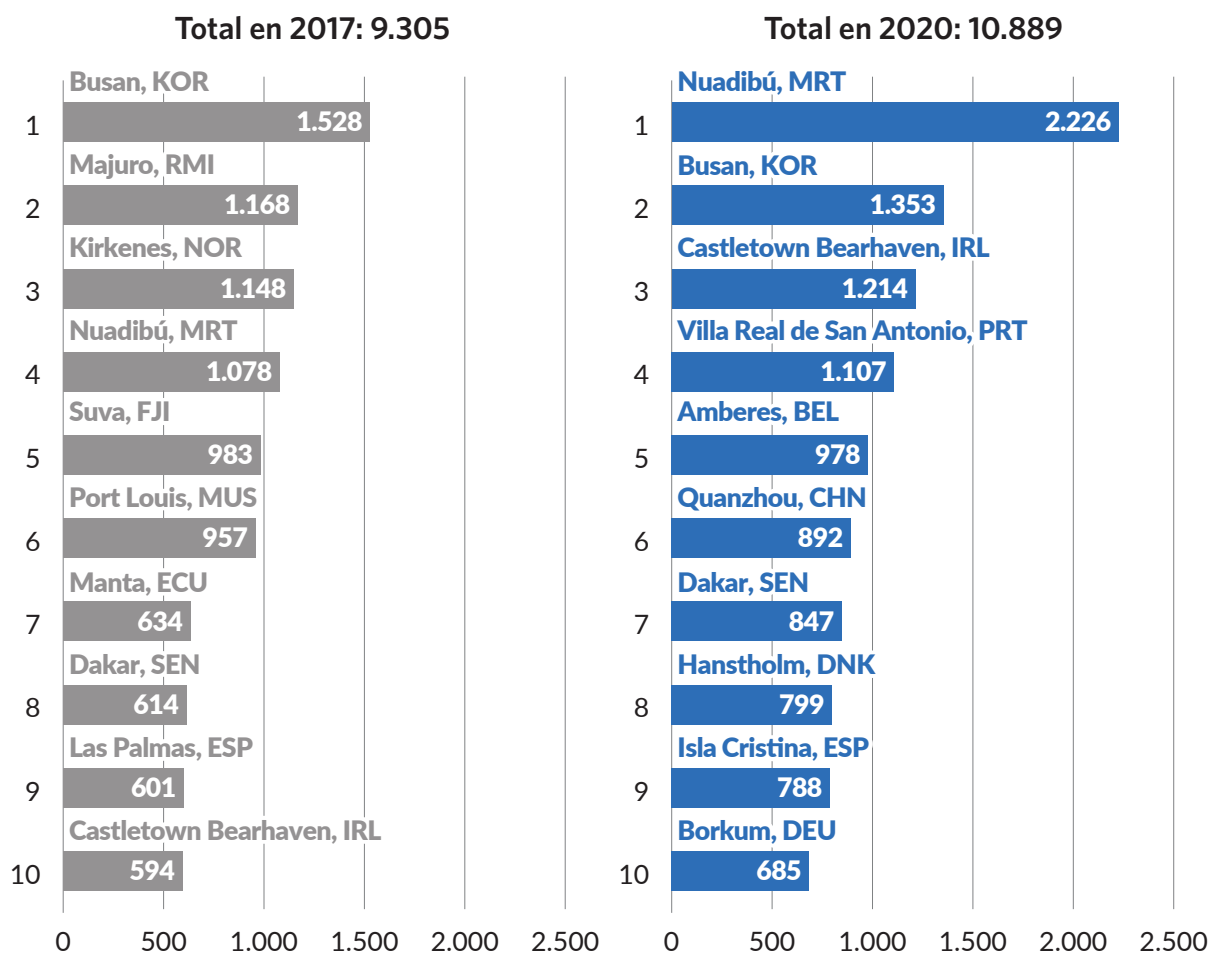


Figura 2

Los puertos que reciben la mayor cantidad de visitas de buques extranjeros cambiaron durante el primer año de la pandemia frente a los tres años anteriores

Principales 10 puertos según la cantidad de visitas de buques extranjeros (VBE), 2017 y 2020



Fuente: G. Hosch y colaboradores, "Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports" (La necesidad carece de ley: la actividad de los buques y el riesgo de que los productos de la pesca INDNR pasen por los puertos pesqueros más importantes del mundo) (2019), <https://cbe.mii.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=joc>; G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

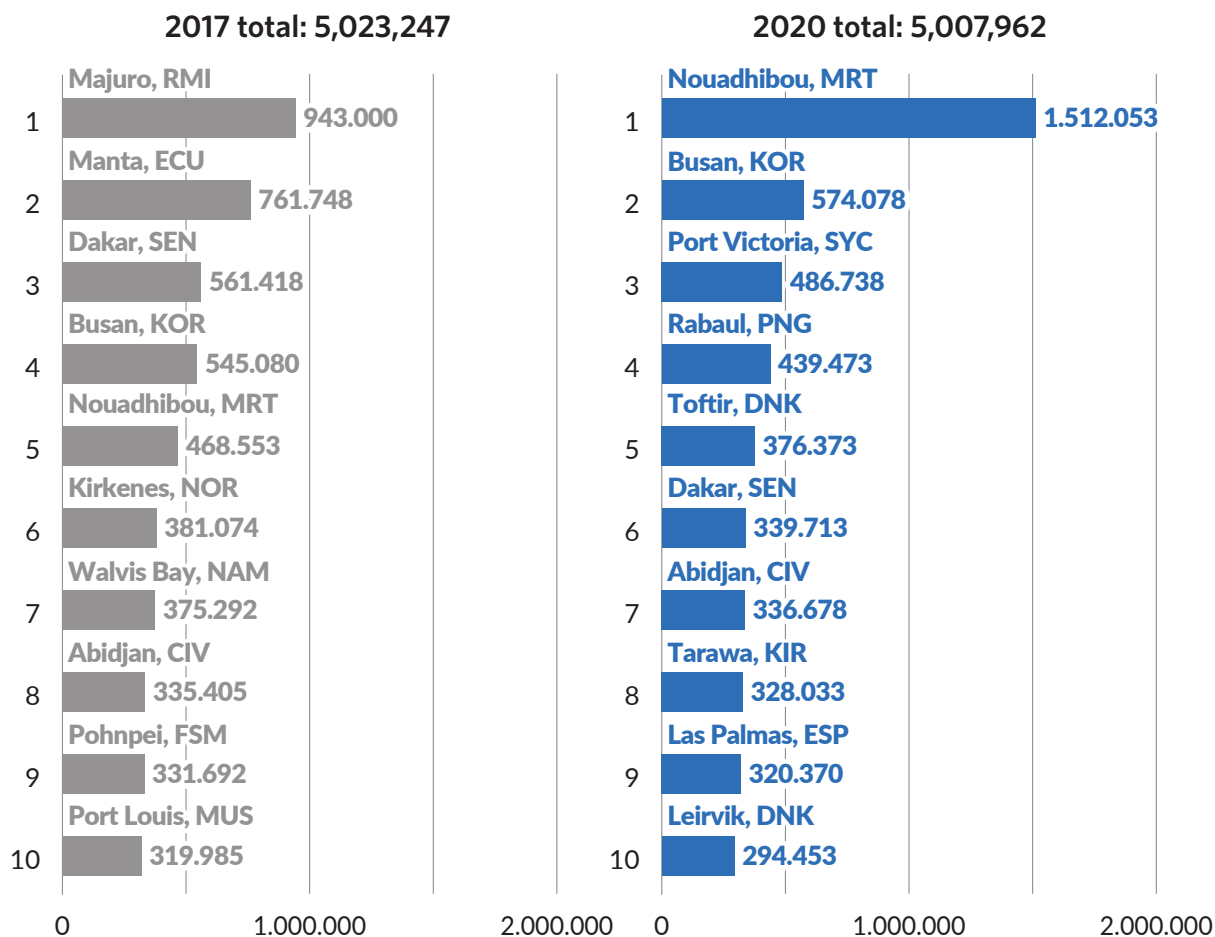
© 2023 The Pew Charitable Trusts

Entre los dos estudios, los cambios en la cantidad de visitas de buques fueron muy similares a los cambios en el tamaño de las bodegas de los buques pesqueros extranjeros que visitaban dichos puertos. (Consulte la figura 3). Por ejemplo, el tamaño de las bodegas de los buques que visitaron Nuadibú se triplicó en 2020, frente a 2017, mientras que, en Majuro, el tamaño de las bodegas disminuyó al menos en un 60 %.

Figura 3

Muchos puertos recibieron una menor cantidad de visitas de buques de pesca extranjeros (BPE) durante el primer año de la pandemia frente a años anteriores

Principales 10 puertos según el tamaño de bodega de buques de pesca extranjeros en metros cúbicos, 2017 y 2020



Fuentes: G. Hosch y colaboradores, "Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports" (La necesidad carece de ley: la actividad de los buques y el riesgo de que los productos de la pesca INDNR pasen por los puertos pesqueros más importantes del mundo) (2019), <https://cbe.miis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=joc>; G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

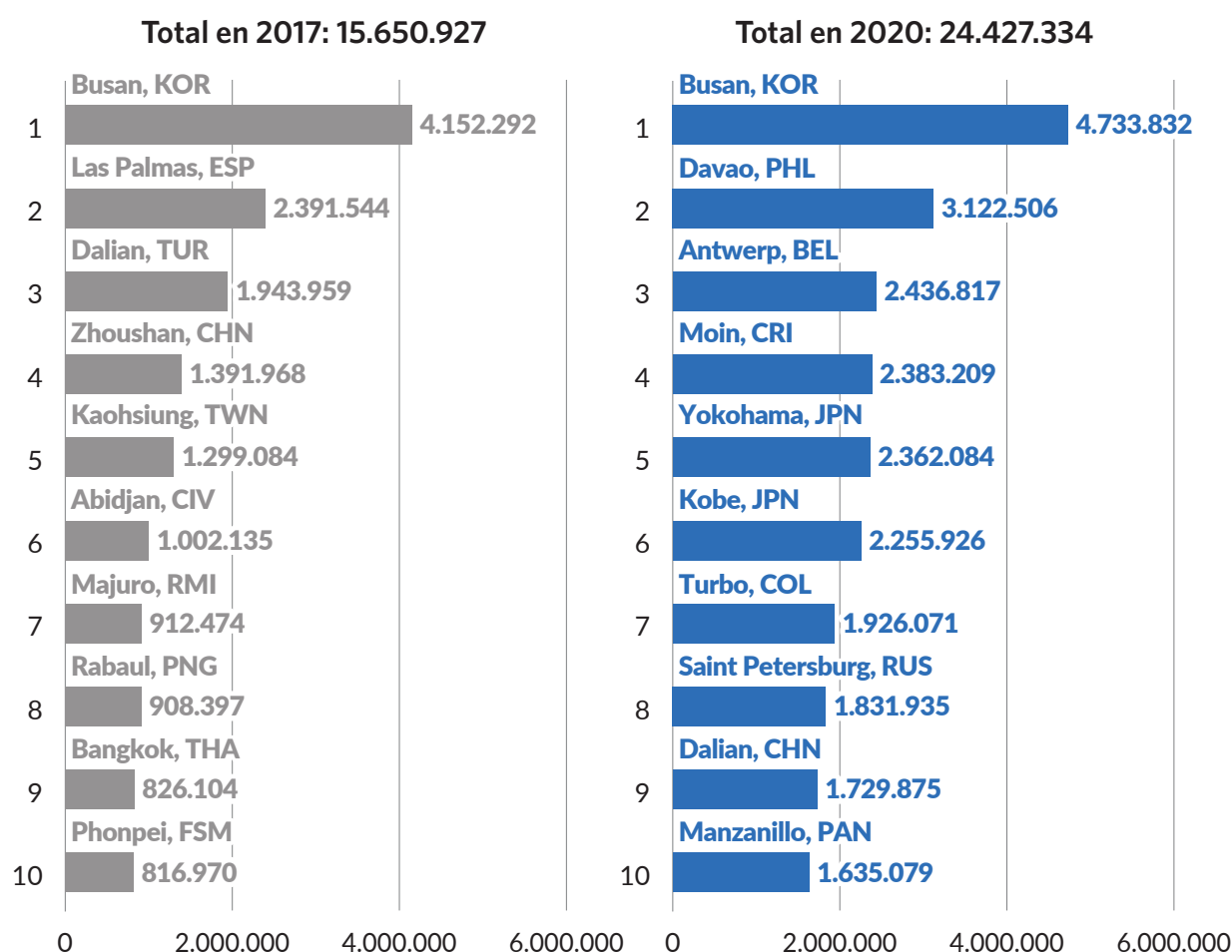
© 2023 The Pew Charitable Trusts

La clasificación de los puertos según el tamaño de las bodegas de los buques de carga extranjeros también cambió de manera significativa durante los años del estudio; aunque Busan sigue en primer lugar. Varios puertos que se incluyeron en la lista en 2017, en especial, en el Pacífico, quedaron fuera de las clasificaciones principales en 2020 debido a las restricciones por la pandemia; mientras que los puertos en Filipinas, Europa y Japón ingresaron a la lista de los 10 principales en 2020. Además, el tamaño total de las bodegas de los buques cargueros aumentó en un 56,8 % durante los años del estudio. (Consulte la figura 4).

Figura 4

Busan sigue siendo el puerto principal según visitas de buques cargueros de gran tamaño

Principales 10 puertos según el tamaño de bodega de buques de carga extranjeros en metros cúbicos, 2017 y 2020



Fuentes: G. Hosch y colaboradores, "Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports" (La necesidad carece de ley: la actividad de los buques y el riesgo de que los productos de la pesca INDNR pasen por los puertos pesqueros más importantes del mundo) (2019), <https://cbe.miiis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=jocoe>; G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

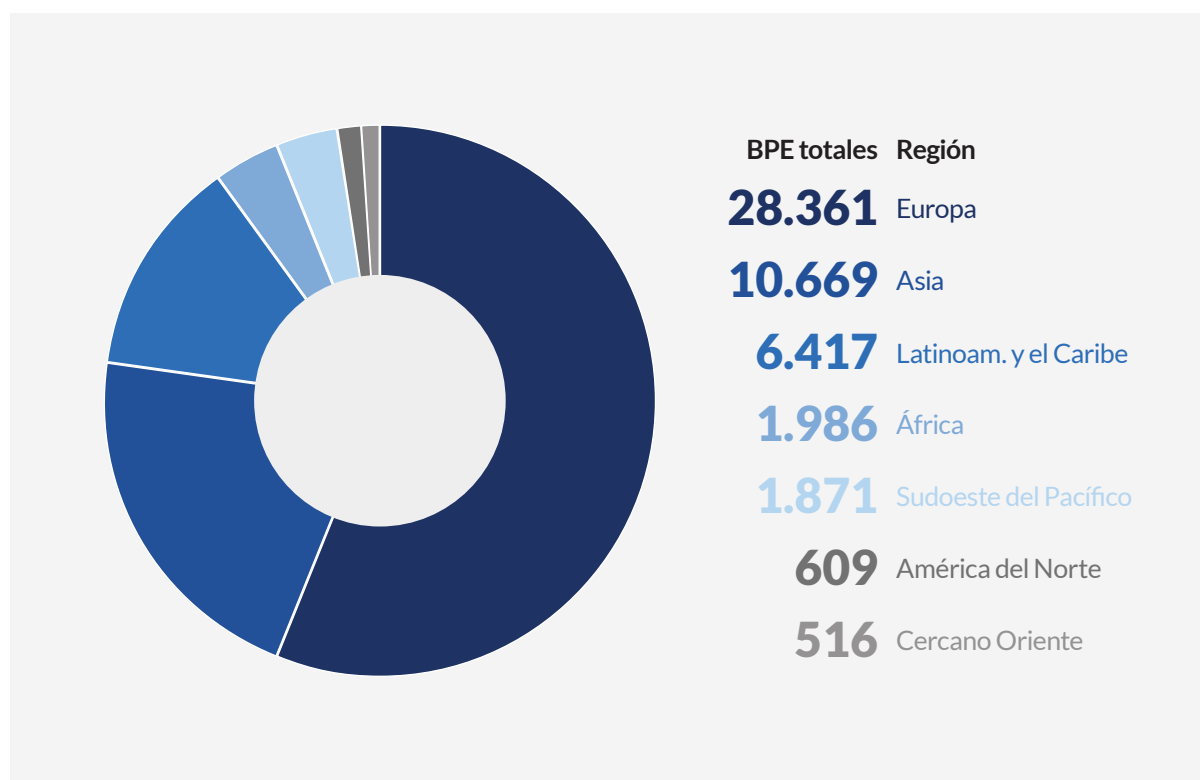
Del total de las visitas de buques a los puertos (1.705.358) en 2020, en la mayoría de los casos, los buques ingresaron a puertos nacionales (1.655.429); solo una pequeña proporción de los buques (49.929) realizó el desembarque en puertos extranjeros. La cifra total de visitas de buques aumentó considerablemente a partir de 775.453 en el primer estudio, probablemente, como consecuencia de los avances en el algoritmo de detección del AIS, en especial, para las visitas nacionales, que representaron la mayoría de las visitas durante ambos años y sumaron un total de 40.992 en 2017. En consecuencia, solo en el 2,9 % de todas las visitas portuarias de 2020 se aplicaron las disposiciones principales del AMERP (que abarcan los buques extranjeros), por ejemplo, exigir el uso de puertos designados, notificar por adelantado la entrada al puerto y gestionar los riesgos.⁷

A nivel global, los puertos europeos recibieron la mayor cantidad de visitas de buques extranjeros, la mayoría de los cuales provenía de otros países de la Unión Europea. Los puertos de Asia y Latinoamérica y el Caribe obtuvieron el segundo y el tercer lugar en lo referente a las visitas de buques extranjeros, respectivamente. (Consulte la figura 5). El resto de las regiones constituyen menos del 10 % de la totalidad de las visitas de buques extranjeros.

Figura 5

Puertos de Europa y Asia que representan más de la tercera parte de las visitas de buques extranjeros

Distribución global de entradas al puerto por parte de buques extranjeros según la región, 2020



Fuente: G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

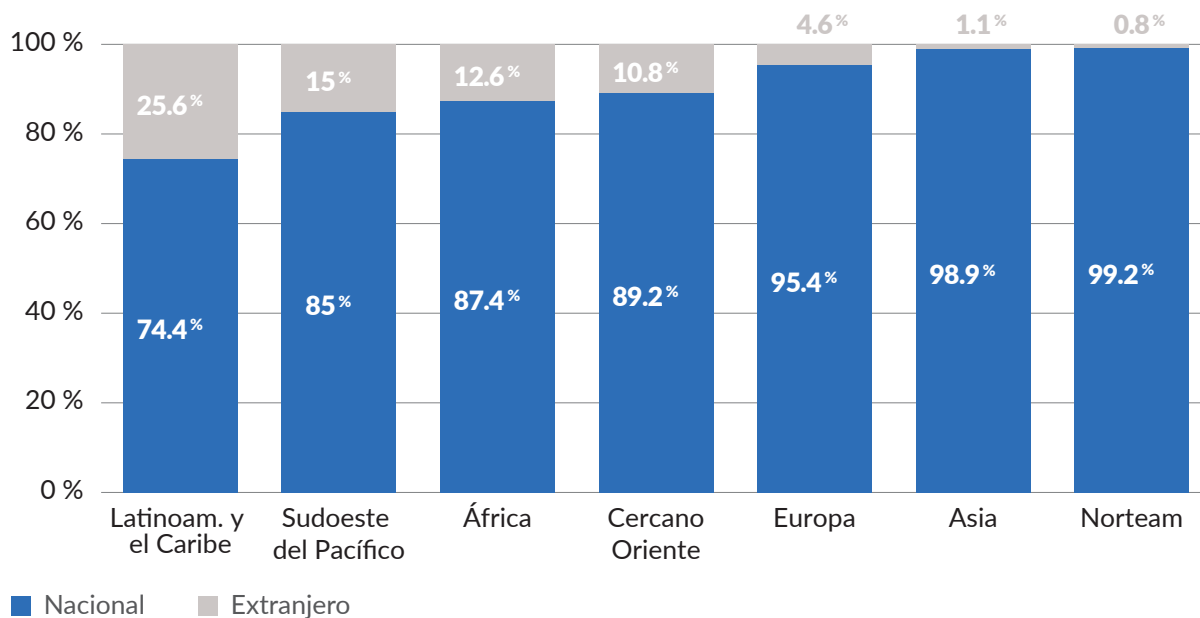
© 2023 The Pew Charitable Trusts

En comparación, los buques provenientes de Latinoamérica y el Caribe (25,6 %) realizaron la mayor cantidad de visitas a puertos extranjeros, seguidos de los buques provenientes del Sudoeste del Pacífico (15 %), África (12,6 %), Cercano Oriente (10,8 %) y Europa (4,6 %). (Consulte la figura 6). Los buques de Asia (1,1 %) y Norteamérica (0,8 %) realizaron la mayor cantidad de visitas a puertos nacionales.

Figura 6

Los buques provenientes de Latinoamérica y el Caribe realizaron la mayor cantidad de entradas a puertos extranjeros

Visitas a puertos nacionales versus extranjeros según región, 2020



Fuente: G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

Análisis de riesgos del Estado rector del puerto

Para evaluar el riesgo de que se introduzcan productos de la pesca INDNR a través de los puertos en cada uno de los 140 Estados costeros, los investigadores crearon un índice que combina el nivel de tráfico de buques en cada puerto, según lo detecte el AIS, con indicadores de factores de riesgo internos y externos. (Consultar la tabla 1). Por ejemplo, un indicador de riesgo interno es el nivel percibido de corrupción, y las visitas de buques que probablemente estén involucrados en la pesca INDNR es un indicador de riesgo externo.



Oleksandr Rupeta/NurPhoto a través de Getty Images

Tabla 1

Un conjunto diverso de factores de riesgo interno y externo es un indicador del riesgo portuario

Indicadores subyacentes del índice de riesgo de pesca INDNR de los Estados rectores de los puertos

Categoría	Según el AIS	Prioridad	Indicador
General	Sí	No disponible	1. Operación de puertos comerciales donde hay actividad comercial de buques pesqueros
	Sí	Alta	2. Cantidad de puertos pesqueros comerciales
Interno	No	Media	3. Parte integrante del AMERP
	No	Media	4. Parte contratada o parte no contratada colaboradora de una organización regional de ordenación pesquera (OROP) con una resolución de medidas vinculantes para el Estado rector del puerto y control de cumplimiento transparente
	No	Alta	5. Registro de cumplimiento con medidas vinculantes de gestión y conservación del Estado rector del puerto dentro de una OROP
	No	Media	6. Clasificación según el índice de percepción de la corrupción de Transparencia Internacional
	No	Baja	7. Condición del Estado rector del puerto, identificada por la UE*
	No	Baja	8. Condición del Estado rector del puerto, identificada por los EE. UU.*
	No	Media	9. Condición del Estado rector del puerto, dentro de cualquier OROP*
	Sí	Media	10. Visitas de buques pesqueros extranjeros al puerto
Externo	Sí	Alta	11. Buques pesqueros con bandera de conveniencia que entran en los puertos (además de buques con un número de identificación del servicio móvil marítimo desconocido)
	Sí	Alta	12. Índice promedio de gobernanza del Estado de pabellón de los buques pesqueros que entran en los puertos [†]
	Sí	Alta	13. Buques pesqueros incluidos en la lista de pesca INDNR que entran en los puertos
	Sí	Media	14. Buques pesqueros de Estados de pabellón señalados por la UE que entran en los puertos
	Sí	Media	15. Buques pesqueros de Estados de pabellón señalados por los EE. UU. que entran en los puertos
	Sí	Media	16. Riesgo interno promedio del Estado rector del puerto con respecto a los buques pesqueros que entran en los puertos (indicadores 1-9)

Nota: El término “buques pesqueros” hace referencia a buques de pesca y de carga.

*La condición indica si la Unión Europea (UE), los Estados Unidos (EE. UU.) o un mecanismo de una ORP han identificado al Estado rector del puerto por presentar un desempeño deficiente o han emitido una advertencia en ese sentido.

[†] Puntajes promedio del índice de percepción de la corrupción de Transparencia Internacional correspondientes a los Estados de pabellón de los buques extranjeros que entraron en determinados puertos.

Fuente: G. Hosch y colaboradores, “IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk” (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

El análisis puntúa y clasifica los Estados rectores de los puertos según el nivel de riesgo interno, externo y total (los puntajes más bajos indican un riesgo menor). El puntaje de riesgo interno registra el alcance con el que un país ha implementado medidas para atenuar el riesgo de la pesca INDNR, por ejemplo, formar parte del AMERP. El puntaje de riesgo externo refleja el historial de pesca INDNR de los buques que realizan el desembarque en cada puerto. El puntaje de riesgo total es un promedio de los puntajes de riesgo interno y externo.

La tendencia entre 2017 y 2020 muestra un riesgo en aumento en los puertos que no forman parte del AMERP, los cuales están recibiendo más visitas por parte de buques extranjeros con bandera de países que no forman parte del acuerdo. Los análisis futuros serán un mejor indicador de la relevancia de estas tendencias.

- El riesgo global total del Estado rector del puerto disminuyó un poco (-0,5 %) entre 2017 y 2020, más que nada, debido a la disminución del riesgo interno, lo que sugiere que más países cuentan con medidas vigentes para mitigar los riesgos de la pesca INDNR. Sin embargo, el riesgo externo aumentó casi en un 1 %, lo cual puede ser consecuencia de un cambio de los movimientos de buques de mayor riesgo durante la pandemia. (Consulte la tabla 2).
- La región de Latinoamérica y el Caribe fue la única que experimentó un aumento del riesgo interno en 2020, frente a 2017; mientras que las regiones del Sudoeste del Pacífico, Latinoamérica y el Caribe, y el Cercano Oriente presentaron un mayor riesgo externo. En el estudio más reciente, el Cercano Oriente fue la región más riesgosa de 2020 en todas las categorías, mientras que Latinoamérica y el Caribe descendieron tres lugares y quedaron en el segundo puesto para la región más riesgosa. Estas son las regiones que presentan el mayor riesgo de que los productos de la pesca INDNR desembarquen aquí, ya que en el análisis, se descubrió que los buques de mayor riesgo tendían a utilizar sus puertos. Europa y Norteamérica fueron las regiones que presentaron el menor riesgo general. (Consultar la tabla 3).
- Los países con el mayor riesgo general en Asia, África y Europa, en mayor medida, se mantuvieron estables durante los años del estudio: China, La República Democrática del Congo y Rusia, respectivamente, y, en el Sudoeste del Pacífico, Kiribati, Papúa Nueva Guinea y las Islas Salomón. En Asia, Sri Lanka siguió siendo el país que presenta el menor riesgo en 2020. (Consultar la tabla 4).

Tabla 2

El riesgo global de los Estados rectores de los puertos disminuyó con la ampliación de las medidas del AMERP, pero los buques de alto riesgo presentan una amenaza

Riesgo global del Estado rector del puerto según tipo, año y cambio porcentual, 2017 a 2020

	Puntaje de riesgo interno	Puntaje de riesgo externo	Puntaje de riesgo total
2017	2,299	2,479	2,404
2020	2,226	2,517	2,383
Diferencia (%)	-1,8%	+1,0%	-0,5%

Nota: El puntaje de riesgo total mejoró levemente (-0,5 %) entre cada estudio, en gran parte, debido a las mejoras de cada Estado destinadas a mitigar el riesgo de que los productos de la pesca INDNR lleguen al puerto (riesgo interno), mientras que el aumento de los movimientos de los buques de alto riesgo (riesgo externo) presentó la mayor amenaza.

Fuente: G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

Tabla 3

La región de Latinoamérica y el Caribe registró el mayor aumento del nivel de riesgo en un plazo de 3 años

Clasificaciones de los niveles de riesgo, puntajes según tipo de riesgo y región, 2017 y 2020

	Puesto	Puntaje de riesgo interno	Puntaje de riesgo externo	Puntaje de riesgo total
2017	1	Europa (2,06)	Sudoeste del Pacífico (2,31)	América del Norte (2,24)
	2	América del Norte (2,06)	América del Norte (2,41)	Europa (2,27)
	3	África (2,22)	América Latina y el Caribe (2,42)	América Latina y el Caribe (2,35)
	4	América Latina y el Caribe (2,26)	Cercano Oriente (2,47)	África (2,40)
	5	Asia (2,48)	Europa (2,48)	Sudoeste del Pacífico (2,41)
	6	Sudoeste del Pacífico (2,51)	África (2,54)	Asia (2,54)
	7	Cercano Oriente (2,68)	Asia (2,59)	Cercano Oriente (2,65)
2020	1	Norteamérica (1,88)	Europa (2,34)	Europa (2,12)
	2	Europa (1,89)	Sudoeste del Pacífico (2,36)	Norteamérica (2,13)
	3	África (2,19)	Norteamérica (2,38)	África (2,36)
	4	Asia (2,29)	África (2,54)	Sudoeste del Pacífico (2,40)
	5	América Latina y el Caribe (2,38)	Asia (2,58)	Asia (2,43)
	6	Sudoeste del Pacífico (2,44)	América Latina y el Caribe (2,64)	América Latina y el Caribe (2,53)
	7	Cercano Oriente (2,53)	Cercano Oriente (2,74)	Cercano Oriente (2,72)

Notas: El nivel de riesgo varió entre los estudios de 2017 y 2020. Latinoamérica y el Caribe registraron el mayor cambio como resultado de la reducción de las medidas de mitigación por Estado (riesgo interno) y una mayor cantidad de buques de alto riesgo (riesgo externo) que realizan el desembarque en sus puertos. Desde 2020, el Cercano Oriente registró el mayor riesgo de pesca INDNR en todas las categorías de riesgo. El puntaje de riesgo interno evalúa si un país ha implementado medidas para atenuar el riesgo de la pesca INDNR. El puntaje de riesgo externo evalúa el riesgo asociado con los buques que transportan productos de la pesca INDNR que intentan entrar al puerto.

Fuente: G. Hosch y colaboradores, "Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports" (La necesidad carece de ley: la actividad de los buques y el riesgo de que los productos de la pesca INDNR pasen por los puertos pesqueros más importantes del mundo) (2019), <https://cbe.mii.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=joc>; G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

Tabla 4

El riesgo regional refleja una combinación de factores de riesgo interno y externo

Principales 3 Estados rectores de los puertos con mayor y menor riesgo en cada región según tipo de riesgo, 2020

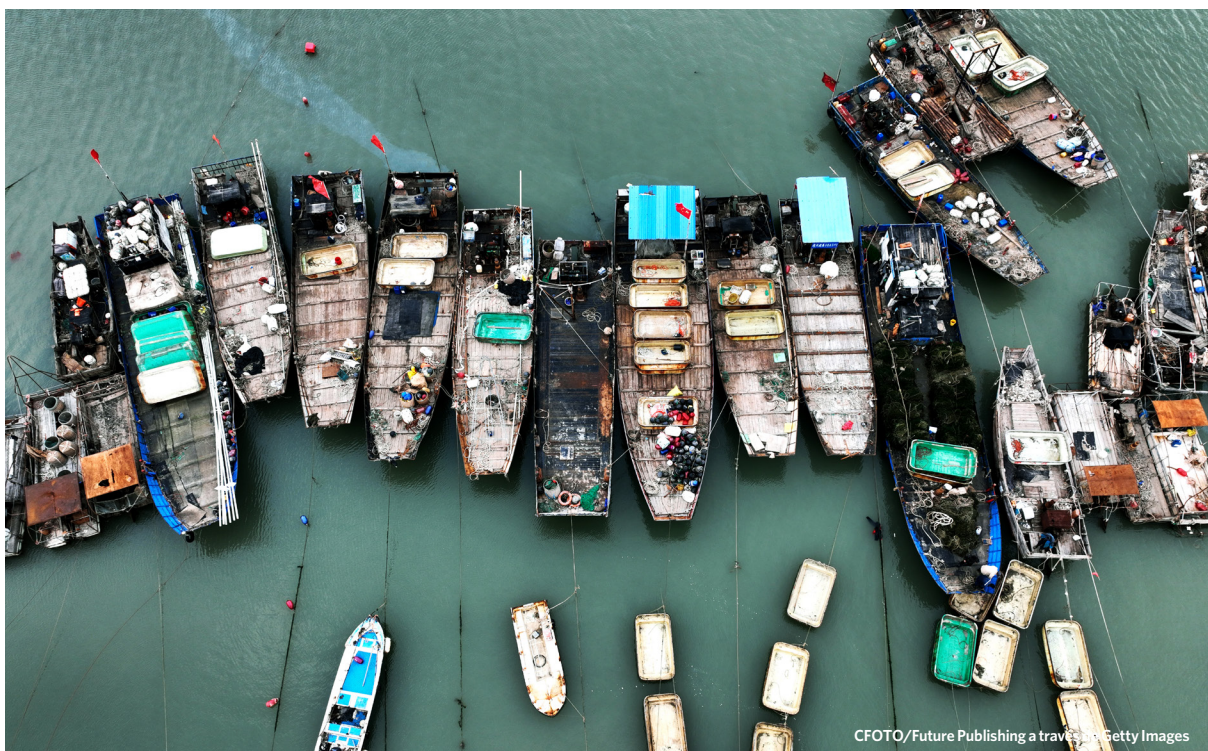
	Región	Puntaje de riesgo interno	Puntaje de riesgo externo	Puntaje de riesgo total
Principales 3 (comenzando por el más alto)	África	Santo Tomé y Príncipe	Kenia	Gambia
		Senegal	Gambia	Kenia
		Gambia	Tanzania	Cabo Verde
	Asia	Maldivas	Sri Lanka	Sri Lanka
		Sri Lanka	Birmania	Maldivas
		Japón y Singapur	Corea del Norte	Singapur
	Europa	Lituania	Finlandia	Finlandia
		Bélgica	Estonia	Bélgica
		Finlandia	Chipre y Alemania	Chipre y Estonia
	Latinoamérica y el Caribe	Barbados	Bahamas	Bahamas
		Bahamas	México	Nicaragua
		Cuba	Brasil y Trinidad y Tobago	Trinidad y Tobago
	Cercano Oriente	Omán	Yibuti	Yibuti
		Libia	Irán	Omán
		Egipto y Líbano	Líbano y Emiratos Árabes Unidos	Libia
América del Norte	Canadá	Canadá	Canadá	
Sudoeste del Pacífico	Islas Cook	Islas Cook	Islas Cook	
	Australia	Palaos	Palaos	
	Nueva Zelanda	Tonga y Vanuatu	Tonga y Vanuatu	
3 últimos puestos (comenzando por el más bajo)	África	República Democrática del Congo (RDC)	Sudán	RDC
		Camerún	Santo Tomé y Príncipe	Nigeria
		República del Congo	Ghana	Guinea-Bisáu
	Asia	Corea del Norte	China	China
		China	Tailandia	Vietnam
		Vietnam	Filipinas	Malasia
	Europa	Rusia	Montenegro	Rusia
		Francia	Rusia	Israel
		Israel	Croacia	Montenegro

	Región	Puntaje de riesgo interno	Puntaje de riesgo externo	Puntaje de riesgo total
3 últimos puestos (comenzando por el más bajo)	Latinoamérica y el Caribe	Surinam	El Salvador	República Dominicana
		República Dominicana	San Cristóbal y Nieves	Columbia
		Columbia	Barbados, República Dominicana, Guyana y Santa Lucía	Santa Lucía
	Cercano Oriente	Baréin	Kuwait	Catar
		Emiratos Árabes Unidos	Catar	Baréin
		Catar	Arabia Saudita	Kuwait
	América del Norte	EE. UU.	EE. UU.	EE. UU.
	Sudoeste del Pacífico	Papúa Nueva Guinea (PNG)	Samoa	Kiribati
		Kiribati	Kiribati	PNG
		Estados Federados de Micronesia (EFM) e Islas Salomón	Tuvalu y Nueva Zelanda	Islas Salomón y EFM

Notas: Las clasificaciones de los Estados solo aplican dentro de cada región. Cuando se enumera más de un Estado, significa que los puntajes de todos los Estados enumerados fueron equivalentes.

Fuentes: G. Hosch y colaboradores, "Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports" (La necesidad carece de ley: la actividad de los buques y el riesgo de que los productos de la pesca INDNR pasen por los puertos pesqueros más importantes del mundo) (2019), <https://cbe.mii.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=joc>; G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts



Análisis complementario de riesgos

Los investigadores utilizaron los datos de los puntajes de riesgo de 2020 para realizar un análisis estadístico de las posibles relaciones significativas que existen entre algunas variables clave: riesgo interno y externo del Estado rector del puerto, puntajes de riesgo interno y externo entre los países que forman parte del AMERP y los que no, riesgo del Estado rector del puerto y puntajes según el índice de percepción de la corrupción (IPC), puntajes según el IPC del Estado de pabellón de los buques y el Estado rector del puerto, y riesgo general de pesca INDNR del Estado rector del puerto y producto interno bruto per cápita. Estos fueron los resultados del análisis:

- **El solo hecho formar parte del AMERP disminuye los puntajes de riesgo interno y parece reducir con eficacia otros riesgos asociados a la pesca INDNR.**
- **A medida que más países adoptan el AMERP, los buques de mayor riesgo se ven obligados a dirigirse a puertos que no forman parte del AMERP, y esto produce cambios en los puntajes globales de riesgo externo.** Estos cambios sugieren que la adopción del AMERP, por sí sola, constituye una medida disuasoria efectiva contra la descarga de productos de la pesca INDNR.
- **Más del 60 % de los Estados rectores del puerto adoptaron el AMERP para 2020.** Los buques de alto riesgo que se dirigen a los puertos con MERP más débiles tendrán menos opciones a medida que más países adopten el acuerdo.
- **La calidad global de gobernanza es un factor más determinante del desempeño del Estado rector del puerto que el producto interno.** Los buques de alto riesgo buscan desembarcar en Estados rectores del puerto que tienen puntajes altos según el IPC debido a la percepción del sector pesquero de que estos Estados cuentan con MERP más débiles en comparación con los Estados con puntajes más bajos según este índice.
- **A nivel regional, el producto interno es un factor importante del desempeño del Estado rector del puerto.** Excepto en los países del Cercano Oriente, las naciones con ingresos más altos suelen implementar controles portuarios más efectivos para evitar que los productos de la pesca INDNR ingresen al puerto.



Uso de puertos designados

Una disposición clave del AMERP establece que los países que forman parte designan puertos donde los buques extranjeros deben descargar su captura. Los puertos designados cuentan con las instalaciones adecuadas para realizar una evaluación de riesgos de los buques extranjeros que solicitan la entrada y requieren que los buques que desean realizar la descarga suministren toda la información necesaria para justificar su captura.

Según la base de datos de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura de aplicaciones del AMERP de acceso público respecto de los puertos designados, 32 Estados (18 de ellos dentro de la Unión Europea), habían seleccionado y enumerado sus puertos designados para 2020. A los fines del estudio, los investigadores analizaron el uso del puerto designado de estos Estados y descubrieron que la implementación variaba mucho.⁸

El porcentaje de buques extranjeros que hicieron escala en puertos de la Unión Europea no designados en 2020 fue del 46,6 %, o casi uno de cada dos. (Consultar la tabla 5). La menor cantidad de visitas a puertos designados se dio en Bélgica (1,4 %), Francia (16,8 %), Grecia (17,4 %) y Portugal (25 %). Por el contrario, Bulgaria y Lituania utilizaron los puertos designados el 100 % de las veces.

Tabla 5

El uso de puertos designados varió en la UE, pero fue inferior al 55 % en general

Estadísticas de las entradas a puertos designados de los 18 países de la UE, 2020

Estado rector del puerto de la UE	Cantidad total de visitas de buques extranjeros (fuera de la UE)	Cantidad de visitas de buques extranjeros (fuera de la UE) a puertos designados	Visitas de buques extranjeros (fuera de la UE) a puertos designados (%)
Bélgica	147	2	1,4%
Bulgaria	1	1	100,0%
Croacia	2	1	50,0%
Chipre	0	-	-
Dinamarca	1.167	510	43,7%
Finlandia	0	-	-
Francia	95	16	16,8%
Alemania	45	23	51,1%
Grecia	23	4	17,4%
Irlanda	27	26	96,3%
Italia	28	26	92,9%
Letonia	9	8	88,9%
Lituania	43	43	100,0%
Países Bajos	275	269	97,8%
Polonia	126	118	93,7%
Portugal	8	2	25,0%
Rumania	0	-	-
Suecia	107	95	88,8%
Total	2.103	1.144	54,4%

Nota: La legislación de la Unión Europea no exige que los buques de países de la UE utilicen los puertos designados.

Fuente: G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts



Rodrigo Buendía/AFP a través de Getty Images

Entre los Estados rectores del puerto fuera de la Unión Europea, el 39,6 % de los buques extranjeros no utilizaron los puertos designados. El uso más bajo de los puertos designados se registró en Japón (38,1 %), Noruega (50,9 %) e Islandia (66,5 %). Por otro lado, el uso más alto se registró en la República de Gambia, Ghana, Kenia, la República de Maldivas, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles y Togo (100 %). (Consultar la tabla 6).

Estos hallazgos sugieren que los países en vías de desarrollo están implementando la disposición respecto del puerto designado de manera más homogénea y efectiva que los países más desarrollados. Sin embargo, los países en vías de desarrollo, posiblemente, cuenten con menos instalaciones para descargar la captura y con niveles más bajos de visitas, lo cual puede ser un factor que explique el mayor uso que se registra de los puertos designados.

Tabla 6

Una mayor cantidad de Estados en vías de desarrollo dirigieron el 100 % de los buques extranjeros a los puertos designados frente a los Estados más desarrollados

Estadísticas de las entradas a puertos designados de los 14 Estados fuera de la UE, 2020

Estado rector del puerto	Cantidad de VBE	A puertos designados	%
Australia	63	55	87,3%
Chile	282	261	92,6%
República de Gambia	30	30	100,0%
Ghana	170	170	100,0%
Islandia	258	217	66,5%
Japón	1.554	528	38,1%
Kenia	10	10	100,0%
República de Maldivas	16	16	100,0%
Nueva Zelanda	134	123	91,8%
Noruega	1.738	1.059	60,9%
Santo Tomé y Príncipe	2	2	100,0%
Seychelles	343	343	100,0%
Togo	58	58	100,0%
Vanuatu	59	49	83,1%
Total	4.717	2.849	60,4%

Notas: El uso de los puertos designados fuera de la UE mejoró levemente con el tiempo durante el plazo que cubrió el conjunto de datos de 2020 (del 54,4 % al 60,4 %), y la mayoría de los Estados en vías de desarrollo utilizan estos puertos el 100 % de las veces.

Fuente: G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

Recomendaciones

Los países que forman parte del AMERP han realizado avances para minimizar el riesgo de que los productos de la pesca INDNR lleguen al puerto. Sin embargo, los países que no forman parte del AMERP o que no cuentan con MERP vigentes enfrentan cada vez más presión a medida que los buques extranjeros con bandera de países que no forman parte del acuerdo buscan tener cada vez más acceso a puertos sin controles. Para limitar de manera más eficaz el acceso de los buques de alto riesgo a sus puertos, los países menos desarrollados que ya forman parte del AMERP deben aplicar de manera más rigurosa las disposiciones establecidas en dicho documento. También es necesario que una mayor cantidad de países que no forman parte del acuerdo lo adopten y comiencen a implementarlo. En pos de este objetivo, Pew ofrece cuatro recomendaciones:

- Los países que forman parte del AMERP deben asegurarse de que los Estados implementen de manera equitativa y efectiva medidas sobre los buques nacionales y extranjeros, tal como lo exige el acuerdo.⁹ Esto es especialmente importante porque un poco más del 97 % de las visitas se realizan en territorio nacional.
- Los países más desarrollados deberían cumplir con las disposiciones establecidas en el AMERP para brindar un mejor respaldo a los países en vías de desarrollo y mejorar la calidad de su gobernanza, lo cual es un factor clave para impulsar el rendimiento de los Estados rectores del puerto e implementar con éxito las obligaciones internacionales, tales como el AMERP.
- Los países deberían priorizar la adopción del AMERP, ya que constituye una medida disuasoria para los buques de alto riesgo que visitan sus puertos y reduce las probabilidades de que los productos de la pesca INDNR lleguen al puerto.
- Los países que adoptaron el AMERP deberían desarrollar un mecanismo para controlar la eficacia de la implementación del acuerdo a nivel regional y global, identificar deficiencias y personalizar la asistencia. La implementación regional del AMERP varía considerablemente y debe ser más homogénea y transparente, en especial, en los puertos designados.

Conclusión

Si bien el riesgo global de los Estados rectores del puerto mejoró un poco en 2020, frente a 2017, es necesario realizar más avances orientados a implementar con mayor eficacia las disposiciones del AMERP, en especial, el uso del puerto designado. A medida que los buques de alto riesgo buscan puertos con controles portuarios más flexibles, es importante realizar el rastreo de los buques con bandera de países que no forman parte del AMERP para realizar una evaluación de los riesgos.

Además, los controles nacionales son fundamentales, ya que las visitas de buques extranjeros constituyen menos del 3 % de las visitas totales. Los Estados necesitan priorizar la implementación de controles portuarios más eficaces para las flotas nacionales que cumplan los mismos criterios que se aplican a los buques extranjeros. Por último, formar parte del AMERP o implementar MERP efectivas es una medida disuasoria eficaz para combatir el riesgo de que los productos de la pesca INDNR lleguen al mercado. En general, este estudio demuestra que el AMERP es una herramienta muy efectiva y pone de manifiesto la necesidad de lograr la implementación global completa del acuerdo para minimizar las oportunidades que tienen los buques de alto riesgo de descargar los productos de la pesca ilegal y, en última instancia, para poner fin a la pesca INDNR en todo el mundo.

Apéndice: Metodología

Este estudio se diseñó a partir de dos evaluaciones previas: una realizada por Poseidon en 2015, “Fish Landings at the World’s Commercial Fishing Ports” (Descarga de pescado en los puertos pesqueros comerciales del mundo), en la cual se clasificaron los 100 principales puertos del mundo por volumen de pescado comercial descargado de buques a escala industrial; y el estudio de 2019 realizado por OceanMind y Poseidon, “Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World’s Most Important Fishing Ports” (La necesidad carece de ley: la actividad de los buques y el riesgo de que los productos de la pesca INDNR pasen por los puertos pesqueros más importantes del mundo), en el que se combinaron datos de AIS y otra información para desarrollar indicadores de riesgo portuario.

Para este último estudio, Poseidon y Global Fishing Watch realizaron registros del AIS de 2020 y crearon un conjunto de datos global conformado por 166.514 puntos de anclaje. Luego agregaron estos puntos a los puertos e identificaron el momento en el que un buque pesquero y un buque carguero “ingresan” a un anclaje (es decir, el posicionamiento del buque según el AIS está dentro de un radio de 3 km de un punto de anclaje) y “salen” de este (su posicionamiento se ubica a más de 4 km de un punto anclaje). Para evitar registrar las entradas a puertos en los casos en que los buques navegaron cerca de anclajes (cumplir los criterios de entrada y salida básicos), se registraron dos eventos adicionales: paradas de anclaje y brechas de anclaje. Una parada en el puerto comienza cuando un buque se encuentra en un radio de 3 km de un punto de anclaje (“en el puerto”) navegando a una velocidad inferior a 0,2 nudos y termina cuando la velocidad del buque supera los 0,5 nudos. Estas paradas se agruparon mediante algoritmos para representar las visitas a los puertos y se vincularon con las ubicaciones que representan puertos y fondeaderos comúnmente utilizados.

Aspectos para tener en cuenta respecto de los datos del AIS

- Los buques de mayor tamaño tienen mayores probabilidades de llevar transmisores del AIS y de que los detecten receptores del AIS. Este sesgo aumenta la confianza en los resultados relacionados con las visitas extranjeras, pero subestima las llegadas a puertos nacionales por parte de buques locales de menor tamaño.
- Si bien el AIS no es obligatorio en todos los Estados, algunos países y regiones, por ejemplo, los EE. UU. y Europa, abanderan más buques pesqueros que utilizan el AIS debido a las regulaciones que hacen obligatorio el uso del AIS para ciertos tamaños de buques.
- En varias regiones, con frecuencia se generan datos deficientes del AIS a causa de la cantidad limitada de receptores terrestres y de la alta densidad de tráfico (p. ej., el estrecho de Malaca y el Canal de la Mancha) o porque los operadores del buque apagan el AIS para reducir el riesgo de ataques de piratas (p. ej., cerca de Somalia).
- Los investigadores excluyeron algunos datos del análisis debido a la mala calidad de algunos datos transmitidos del AIS (p. ej., posiciones no válidas, varios buques que comparten un solo número de identificación del AIS, y buques que transmiten información identificatoria insuficiente para ser distinguidos como buques pesqueros o cargueros que transportan pescado). Los problemas de calidad de datos del AIS se observan con mayor frecuencia en Asia.

Dada la variabilidad de la cobertura satelital y la calidad de los datos y el uso del AIS, en este análisis no se captan todos los buques pesqueros, o incluso todos los equipados con transpondedores del AIS en funcionamiento.

Trygg Mat Tracking llevó a cabo una revisión de calidad de un subconjunto de datos sobre puertos y anclajes. En esta revisión, se identificó que algunos sucesos se asociaron incorrectamente con un puerto o anclaje específico, y es posible que los investigadores hayan contado de más las visitas a los puertos por Estado. El equipo de investigación corrigió algunos de estos errores, pero, en general, es probable que estas cuestiones hayan afectado mínimamente el análisis global porque sus efectos tienden a anularse en áreas más grandes.

La clasificación de los puertos, especialmente en función del tamaño de la bodega de los buques, debe considerarse con cuidado, ya que estos valores son estimaciones y deben emplearse solo con fines comparativos. Las clasificaciones por tamaño de bodega son de gran interés porque representan el potencial agregado de la carga, descarga o transbordo de pescado, pero no deben interpretarse como un cálculo del volumen de descarga o transbordo de un puerto.

De los 153 Estados costeros seleccionados en un principio para este estudio, los investigadores eliminaron 13 debido a que no fue posible detectar ningún buque pesquero equipado con AIS que entrara en los siguientes puertos: Belice, Bosnia y Herzegovina, Brunéi Darussalam, Camboya, Comoras, Eritrea, Haití, Jordania, Mónaco, Nauru, Niue, Siria y Timor Oriental. De los 140 Estados costeros identificados como puertos pesqueros operativos según los datos del AIS, dos no recibieron ninguna visita de buques extranjeros detectados por el AIS (Baréin y Nicaragua). Algunos de los Estados costeros eliminados, por ejemplo, Camboya y Comoras, son claramente Estados rectores de los puertos, y su exclusión demuestra algunas de las limitaciones generadas por la baja tasa de uso de la tecnología del AIS en las flotas pesqueras de todo el mundo.

La calidad de los datos de fuentes no relacionadas con el AIS que se emplearon para los indicadores es confiable y está determinada por los procesos que aplican las organizaciones específicas a cargo de producir y alojar estos datos. Los investigadores encontraron discrepancias entre el estilo o el contenido de la información proveniente de distintas fuentes, por lo que adoptaron un enfoque conservador para asegurarse de que los países recibieran los puntajes más precisos posibles.

Notas finales

- 1 D.J. Agnew y colaboradores, "Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing" (Cálculo del alcance mundial de la pesca ilegal) PLOS ONE 4, n.º 2 (2009): e4570, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570>.
- 2 Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2009), <https://www.fao.org/3/i5469t/i5469t.pdf>.
- 3 G. Hosch y colaboradores, "IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk" (Refugios para la pesca INDNR o puertos que adoptaron el AMERP: una evaluación global del desempeño y el riesgo de los Estados rectores de los puertos) (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>
- 4 G. Hosch y colaboradores, "Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports" (La necesidad carece de ley: la actividad de los buques y el riesgo de que los productos de la pesca INDNR pasen por los puertos pesqueros más importantes del mundo), Journal of Ocean and Coastal Economics 6, n.º 1 (2019), <https://cbe.miiis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=joce>.
- 5 Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, "Designated Ports App", consultado el 13 de marzo de 2023, <https://www.fao.org/fishery/port-state-measures/psmaapp/?locale=en&action=qry>. La FAO tiene un portal donde los países que forman parte del AMERP suben la información sobre sus puertos designados, y luego los buques extranjeros pueden solicitar entrada a dicho puerto.
- 6 En el caso de los Estados que implementaron controles portuarios más rigurosos y no forman parte del AMERP, se dice que implementaron medidas del Estado rector del puerto (MERP).
- 7 Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto. "Cada Parte velará por que las medidas aplicadas a los buques que enarbolan su pabellón sean al menos tan efectivas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR como las medidas aplicadas a los buques contemplados en el párrafo 1 del artículo 3 (Cada Parte, en su calidad de Estado rector del puerto, aplicará el presente Acuerdo a los buques que no estén autorizados a enarbolar su pabellón y que soliciten entrar en sus puertos o se encuentren en uno de ellos)".
- 8 Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, "Designated Ports App". La UE forma parte del AMERP y representa los 27 Estados miembro de la UE.
- 9 Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto. "Cada Parte velará por que las medidas aplicadas a los buques que enarbolan su pabellón sean al menos tan efectivas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR como las medidas aplicadas a los buques contemplados en el párrafo 1 del artículo 3".

Este informe se actualizó el 8 de febrero de 2024 para corregir la información de origen de los datos de buques de 2020 que los investigadores analizaron.

Para obtener más información, visite: pewtrusts.org

The Pew Charitable Trusts

Contacto: Leah Weiser, oficial de comunicaciones

Dirección de correo electrónico: lweiser@pewtrusts.org

Sitio web del proyecto: pewtrusts.org/internationalfisheries

En conmemoración de su 75.º aniversario, **The Pew Charitable Trusts** hace uso de los datos para marcar la diferencia. Pew aborda los desafíos de un mundo en constante cambio al iluminar diversas problemáticas, creando puntos en común y promoviendo el avance de proyectos ambiciosos que se traducen en progresos tangibles.