

# PRESENTE Y FUTURO DEL SECTOR PESQUERO

■ JOSE ANTONIO SUÁREZ LLANOS

GERENTE-ADJUNTO DE LA COOPERATIVA DE ARMADORES DE PESCA DEL PUERTO DE VIGO



**E**n la actualidad, el sector pesquero español se halla bien dimensionado, después de haber afrontado una importante reestructuración en los últimos diez años. Así, la flota congeladora ha pasado de 217 buques de gran porte en 1989 a 90 unidades al día de hoy, si bien la mayoría de éstos fueron exportados vía sociedades mixtas, por lo que se ha podido mantener el vínculo con el mercado español, en particular con los puertos nacionales, al seguir descargando el 90% de su producción en los mismos.

La flota bacaladera es la que más ha sufrido esta reconversión, al pasar de 25 parejas a tan sólo 10 en la actualidad.

En fin, la flota de fresco de "Gran Sol" se ha reestructurado en casi un 33%, al pasar de 300 unidades a poco más de 200.

Todas estas cifras reflejan la importancia que ha tenido la reconversión para el sector pesquero español, hasta el punto de que hemos sobrepasado los objetivos de reducción previstos en los Programas de Orientación Plurianuales de la Unión Europea, para el periodo 1992 a 1996, en más de 100.000 toneladas de registro bruto (TRB).

El futuro se presenta, por tanto, con una flota consolidada que, a pesar de los problemas que pueda seguir habiendo con terceros países, podrá continuar abasteciendo una parte importante de nuestro mercado.

Prueba de esta apuesta por el futuro es la renovación de la flota emprendida por muchos armadores que apuestan decididamente por mantener un sector

extractivo español que garantice que el suministro de la materia prima no caiga en su totalidad en manos de los países ribereños, cuya experiencia, tradición y *know-how* poco tiene que ver con la de nuestros tripulantes y empresas.

## **EL FUTURO POR SEGMENTOS DE FLOTA**

Por segmentos de flota, la flota congeladora que faena en aguas internacionales del Atlántico Norte y Sur basa su estrategia de futuro en la búsqueda de nuevas especies en zonas hasta ahora poco explotadas, como son las aguas profundas a más de 1.500 metros. Al mismo tiempo, esta flota ya no tiene tanta dependencia como antaño de las aguas de países terceros, al haberse exportado buena parte de la misma hacia dichos países, vía sociedades mixtas. Esta estrategia ha permitido mantener el vínculo de riqueza y empleo con los puertos españoles y con los mercados en origen.

La flota bacaladera deberá seguir luchando por obtener mayores cuotas de captura de la UE, que le permita poder faenar durante todo el año.

Para la flota del pez espada, se trata de buscar nuevas zonas de pesca en el Indico y el Pacífico, con el fin de disminuir el esfuerzo pesquero en el Atlántico y poder así mantener los niveles de producción actuales. Al mismo tiempo, la Unión Europea debería prohibir las importaciones de las flotas de "banderas de conveniencia", pertenecientes a países que no respetan las reglas de juego impuestas por los organismos internacionales.



La flota atunera necesita mantener los acuerdos con los países terceros, en las mismas condiciones que las actuales, en particular con Africa, así como diversificar sus capturas por todos los mares y océanos del mundo.

Para la flota de fresco que opera en aguas comunitarias se abre un futuro de esperanza con la nueva política

común de pesca que va a implantarse en el 2002, donde debería desaparecer el periodo transitorio de excepciones a dicha política común y permitir así que la flota española trabaje en igualdad de condiciones con el resto de la flota comunitaria.

La flota de litoral deberá hacer frente a nuevas medidas de conservación que hagan recuperar algunos stocks, como la merluza y la sardina.

Por último, quizá la que mayor incertidumbre tenga en estos momentos es la flota que faena en Marruecos.

Sin embargo, Marruecos no puede vivir de espaldas a la Unión Europea, ya que siempre quiso integrarse en Europa, por lo que, con las modificaciones necesarias, finalmente todo hace pensar que habrá un acuerdo con la UE.

En definitiva, el sector pesquero español apuesta por un futuro en el que la flota, bien nacional o bien perteneciente a sociedades mixtas, pueda seguir garantizando una parte importante del suministro al mercado español y comunitario, y que este aprovisionamiento se haga cada vez con mayor calidad del producto y con mayor variedad del mismo. ■



# UNIÓN ISLANDIA, S.A.

IMPORTACIÓN DE BACALAO



MERCABARNA  
Longitudinal 8. Bloque 28. Parcela 1  
08040 BARCELONA  
Tel. 93 335 80 11  
Fax 93 336 54 14  
e-mail: [islandia@union-islandia.es](mailto:islandia@union-islandia.es)

