



Sin merluza en Navidad

El gasóleo fue al preocupación fundamental de la flota gransolera, la cual tuvo como punto más positivo los buenos obtenidos resultados de la autorregulación del gallo

Escribe Clara Lázaro

A pesar de que, cómo no, a la flota del Gran Sol no le han faltado incidencias a lo largo del año, particularmente la presión de la factura del carburante, se puede considerar que tras lo vivido en los precedentes, 2005 ha resultado relativamente tranquilo.

Igual que ha ocurrido con el resto de las flotas, el año pasado estará indisolublemente unido en la memoria a la terrible crisis del precio de los carburantes que ha llevado a las empresas al borde de la pesca bajo el umbral de la rentabilidad. Los hombres del mar saben que el Gran Sol es un caladero complicado donde abundan las mares gruesas y donde siempre se exige mucho a los barcos. La obvia consecuencia es un consumo sensiblemente superior al de la mayoría de los caladeros del mundo por lo que el incremento constante del precio del gasóleo acaecido en los últimos años ha tenido una repercusión muy intensa en el caso de las sociedades armadoras cuyas flotas faenan en uno de los más importantes de entre los comunitarios, sino el más. Desgraciadamente, y como también ha ocurrido con las demás flotas, el apoyo de las Administraciones ha sido mínimo, a pesar de que se trata de una actividad económica muy intervenida y que no se rige exclusivamente por las leyes económicas básicas del capitalismo, como sucede en otras.

Falta de entusiasmo

A pesar de que ello debería ser razón suficiente para que las administraciones españolas y europeas mostraran algo más de entusiasmo a lo hora de ayudar, lo cierto es que la flota del Gran Sol se ha tenido que apañar, básicamente, con sus propios recursos.

Esta flota ha visto además comprometida su posición en el mercado de merluza, su principal especie objetivo, debido a la presencia masiva de merluza africana a precios por debajo de su coste de producción, lo cual le ha merecido justificadamente que se haya tratado este asunto como un auténtico "dumping" comercial. El caso es que la presencia masiva de esta especie en los mercado a bajos precios ha acabado tirando de su rentabilidad hacia límites muy pobres.

La merluza del Gran Sol ha venido acompañada de más problemas en este 2005. Recordemos aquí que la merluza supone aproximadamente el 80% de las capturas de palangreros y volanteros y más de la mitad de los arrastreros (salvo la flota "rapantera", así que es fácil imaginar el significado de esta especie en los balances económicos de las empresas pesqueras españolas con intereses en el Gran Sol.

Intercambios para Navidad

Gran parte de los beneficios que esta especie suele aportar cada año a las sociedades armadoras se generan en el último mes del año debido a la gran demanda de la época navideña en nuestro país. Pues bien, la flota española agotó ya a principios de noviembre su cupo del 2005, con la cual no pudo ya pescar más con la excepción de algunas pequeñas partidas negociadas en régimen de intercambio con algunos países (sigue en pág. 28...)

A HAKELESS CHRISTMAS

Despite the lack of incidents, as usual, throughout last year, particularly the pressure on invoicing brought to bear by the fuel prices, in comparison to previous years, 2005 turned out to be quite a calm one.

As occurred with other fleets, last year will definitely be remembered for the terrible fuel price crisis that has pushed fishing companies to the brink of the profitability threshold. Seafarers know that Grand Sole is a complicated ground where rough seas are rife and a good deal is required of the ships there. The obvious consequence is a slightly higher consumption than in most other grounds around the world, so that the constant increase in gas-oil price occurring over the last few years has been very hard-hitting for shipowners whose fleets operate not in one of the most important community grounds, but rather in the most important of all. Unfortunately, and as has occurred with the other fleets, administration backing has been minimal, despite the fact that this is a highly controlled economic activity by the administration and that is not exclusively governed by the basic economic laws of capitalism, as is the case in others.

Lack of enthusiasm

Despite the fact that this should be sufficient reason for the Spanish and European administrations to show some enthusiasm when it comes to funding, the Grand Sole fleet has basically had to get by on its own resources. This fleet has also seen its position in the hake market being endangered, this being its main target species, due to the

massive influx of African hake at prices below their production cost, which has rightly led to this issue being dealt with as nothing but commercial "dumping". The point is that the massive influx of this species on markets at low prices has ended up by pushing profitability down to rock bottom. Grand Sole hake has been accompanied by other problems in 2005. We recall that hake accounts for about 80% of catches from longliners and driftnetters, and for more than half of the trawlers (excepting the megrim fleet). So it is easy to imagine the meaning of this species in the economic balance sheets of Spanish fishing companies with interests in Grand Sole.

Exchanges for Christmas

A fair part of the profits from this species each year are generated in the final month of the year due to the considerable demand in our country during the Christmas season. The Spanish fleet completed its quota in early November 2005, so that it could no longer fish, with the exception of some small lots negotiated by associations with certain countries (France, England, Ireland, Belgium...). Nevertheless, these small catches do not prevent the considerable entrepreneurial frustration of not being able to be there for a Christmas market where Spanish culinary tradition lays great importance on fish in general, and on hake in particular.

Self-regulating megrim

Other species have drawn better news. Although an important species has behaved blandly on the markets, without causing



LIGHT AND DARK

Association of Grand Sole Shipowners (ANASOL) and Organization of Freshfish Producers of the Port of Vigo (OPPF-3)

No matter what balance is made, the 2005 balance for Grand Sole is full of light and dark. The dark has mainly been defined by the serious problem of fuel price. Grand Sole is very demanding and the ships working there have a higher consumption than the average, so that the fuel cost item is very important. The violent increase in fuel costs is doing away with an equally significant profit margin for the companies concerned, to such an extent that they are left on the verge of profitability. A factor that worsens this situation is that nothing appears to indicate that the crisis is going to be a passing phase, but rather higher gas-oil prices are going to continue for a long time. On the other end of the scale, we have an example of agreed action taken by the

sector giving benefits that would be impossible with an individualistic approach. I refer to the regulation of megrim catches, an initiative launched by ARVI, which the Ministry extended to the fleet as a whole. Limitation of catches per ship is a measure that benefits the marine environment and leads to an improvement in prices. The success of this initiative marks the way ahead. Another year on with the experience and fisheries associationism backing us, I wish to give this message: no matter how many problems there are, downheartedness should be kept away. We have know-how and a tradition which, linked to willingness and unity, should allow us to carry on with this leading sector, as we have been doing over the years, despite everything.



Asociación de Armadores de Buques de Pesca en el Gran Sol (ANASOL) y Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto de Vigo (OPPF-4)

Luces y sombras

Como todo balance que se haga, el de Gran Sol presenta en 2005 sombras y luces. Las sombras han estado definidas por el grave problema del precio de combustible, fundamentalmente. El Gran Sol es muy exigente y los barcos que trabajan en él tienen un consumo muy por encima de la media, de modo que el gasto en la partida de combustible es muy importante. El violento incremento del coste del combustible se está llevando por delante una parte igualmente significativa de los márgenes de beneficio de las empresas, hasta el punto de dejarlas al borde de la rentabilidad. Un factor agravante es que nada parece indicar que la crisis vaya a ser pasajera sino que los altos precios del gasóleo van a permanecer por la largo tiempo. En el otro lado de la balanza tenemos un ejemplo de que la acción concertada del sector produce unos beneficios imposibles cuando los individualismos imperan. Me refiero a la regulación de las capturas de gallo, iniciativa de ARVI, que el Ministerio extendió al conjunto de la flota. La limitación de las capturas por barco es una medida que beneficia al medio marino y que provoca una mejoría de los precios. Sin duda su éxito marca el camino a seguir. Un año más, desde la experiencia que da la veterania en el negocio y en el asociacionismo pesquero quiero lanzar un claro mensaje: por muchos que sean los problemas, el desánimo debe quedar fuera. Tenemos unos conocimientos y una tradición que unidos a la voluntad y a la unidad nos deben permitir seguir siendo ese sector líder que venimos siendo desde hace tanto a pesar de todo. ↓



GRAN SOL

GRAND SOLE

(...viene de pág. 26)

(Francia, Inglaterra, Irlanda, Bélgica...). Sin embargo, estas pequeñas capturas no impiden la gran frustración empresarial de no poder acudir a un mercado navideño en el que la tradición culinaria española otorga una gran importancia al pescado, en general, y a la merluza, en particular.

Autorregulación del gallo

Otras especies han traído mejores noticias. Si bien una especie de gran importancia se ha comportado en los mercados de manera anodina, sin grandes estrepitos pero sin dar grandes alegrías, la acción concertada del sector pesquero, a iniciativa de la Organización de Productores Pesca Fresca, OPPF-4, y de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca en el Gran Sol, ANASOL, posteriormente avalada por el Ministerio de Agricultura y Pesca, ha permitido una recuperación sorprendente de los precios del gallo (el de 25 centímetros). Lo curioso es que sea algo logrado a partir de una limitación de las capturas donde el factor de protección medioambiental figuraba como no de los primeros obje-

havoc or joy, the action agreed on by the fishing sector, at the initiative of the Freshfish Producers' Organization (OPPF-4) and the Association of

Grand Sole Fishing Vessel Shipowners (ANASOL), subsequently endorsed by the Spanish Ministry of Agriculture and Fisheries, has led to a surprising



LA UE PROHIBE LAS REDES DE ENMALLE EN GRAN SOL

El Consejo de Ministros de Pesca de la UE de fin de año, además de repartir las cartas de TAC's y cuotas en los diversos caladeros sobre los que tiene autoridad también ha dictado una prohibición que tendrá su efecto sobre la pesca en el Gran Sol. Se trata de la prohibición de las redes de enmalle. Dicha prohibición se ha añadido al reglamento de Tac's y cuotas para el año que acaba de empezar. En concreto, la prohibición afecta al uso de este tipo de artes en el Gran Sol en fondos de más de 200 metros.

Esta nueva limitación afectará a unos cincuenta barcos gallegos que faenan en el Gran Sol fundamentalmente con banderas del Reino Unido y de Francia. La cuestión dista mucho de ser baladí ya que los armadores afectados se verán obligados a hacer frente a una costosa adaptación al palangre. Desde alguna organización pesquera se ha sugerido que podría darse el caso de que algunas empresas se vieran obligadas al cese de actividad pesquera por no poder asumir el elevado coste de la transformación. En ese caso, naturalmente, la salida sería, simple y llanamente, el desguace. Una vez más las sociedades pesqueras se quejan de lo súbito de la decisión, acusando a los responsables de tomarla

repentina y sorpresivamente sin haber concedido la posibilidad de prepararse a los afectados por la medida. Por otra parte, la crítica a la decisión tomada por el Consejo señala al fundamento científico en que se sustenta. Según los afectados, se trata de un informe –el Deepnet– con una base científica discutible y una información mejorable, informa el periódico “La Voz de Galicia”.

Como acusación de cargo, Bruselas afirma que este tipo de aparejos son muy peligrosos si son perdidos por los barcos pues siguen pescando a la deriva. Los armadores afectados creen que esto no es tan frecuente -son los primeros interesados en no perder los caros aparejos, pero que, en todo caso, antes que prohibir su uso, lo lógico sería regularlo estrictamente, obligando a los sistemas de seguridad que fuera menester.

Además de esta cuestión, este segmento de la flota demanda, sobre todo, que se habilite un período para la adaptación que permite la asunción de la medida de una forma no dramática.

Esta flota es, asimismo, muy crítica con la postura de la delegación española por no haber mantenido la postura de fuerza que anunció en defensa de sus intereses. ↓

EU BAN ON DRIFTNETS IN GRAND SOLE

The EU Council of Fisheries Ministers at the year-end, distributed the TACs and quotas charts for the various grounds under their authority as well as passing a prohibition affecting fishing in Grand Sole. This involves a ban on driftnets applicable to the regulation on TACs and quota for this new year that has just begun. The ban specifically affects the use of this type of net in Grand Sole at depths of over 200 metres. This new restriction will affect about fifty Galician ships operating in Grand Sole, especially those flying the U.K. or French flags. The question is far from trivial since the shipowners affected will be forced to deal with a costly adaptation process to longlining. A fishing organization has suggested that it may be the case that some companies will be forced to cease fishing activity through not being able to take on the high alteration costs. In that case, of course, leaving will entail, quite simply, scrapping. Once again, the fishing companies complain over the suddenness of this decision, accusing those responsible for taking it so quickly and surprisingly,

without giving the opportunity to adapt to the measure. On the other hand, criticisms of the decision taken by the Council point to the scientific grounds underscoring it. According to those affected, it involves the “Deepnet” report, which lacks any scientific basis and which gives “biased, malicious” information, as reported by the daily “La Voz de Galicia”. Brussels states that this type of fishing method is very dangerous if lost by ships as they continue catching as they drift. Shipowners consider that this is not too frequent – they being the first to be interested in not losing costly fishing gear – but which, in any case, should logically be regulated on a strict basis before banning its use, making the necessary safety systems compulsory. Apart from this issue, this segment of the fleet demands, more than anything, that an adaptation period be established to allow for the measure to be taken on board in an undramatic manner. The driftnetters are also highly critical with the position taken by the Spanish delegation for not having stood up for its interests.

