

COGECA/Pesca hace propuestas para superar la crisis económica del sector

Fuertes Gamundi hace un análisis crítico de las medidas previstas por la Comisión ante el Parlamento Europeo y propone alternativas

Escribe Marcial García

El presidente de COGECA/Pesca y director gerente de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, **José Ramón Fuertes Gamundi**, presentó el pasado 21 de junio, por invitación de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, un análisis crítico acerca de la Comunicación de la Comisión Europea relativa a *“la mejora de la situación económica del sector pesquero”*. Las observaciones y propuestas de los pescadores comunitarios asociados, expuestas por **Fuertes Gamundi**, se resumen en los siguientes puntos:

1. Combustible. La Comisión Europea ha asumido que el incremento del precio del gasóleo ha provocado una crisis sin precedentes en el sector pesquero. Desde febrero de 2004 hasta ahora, el precio del combustible para la flota pesquera experimentó un incremento del 130,7%. Ningún otro sector económico de la Unión Europea puede soportar un aumento tan grande de sus costes de explotación, en tan escaso margen de tiempo.

2. Respuestas insuficientes. Para COGECA/Pesca se trata de un texto poco ambicioso, en particular con respecto a las demandas del sector pesquero sobre la adopción de medidas de emergencia. El análisis de la Comisión Europea del origen de la crisis del sector es pesimista y sus respuestas a largo plazo, vagas y carentes del dinamismo necesario para solucionar los problemas de los pescadores comunitarios.

3. Sostenibilidad. COGECA/Pesca deduce que la Comisión pretende utilizar el grave problema de los costes del gasóleo para llevar a cabo su política de reestructuración de la flota pesquera en beneficio, exclusivamente, de la sostenibilidad de los recursos, olvidándose de los pescadores. Las empresas y pescadores comunitarios consideran que la Comisión aprovecha la crisis para sacar adelante los objetivos de la Política de Conservación de los Recursos. Esperamos que el Parlamento coincida con el sector en que, aquí y ahora, no se trata de conseguir esos propósitos. Para ello hay instrumentos y mecanismos, puestos en práctica, de la Política Común de Pesca y en la reformada Política de Conservación de los Recursos.

El capítulo *“Medidas e iniciativas a más largo plazo”* está orientado a reducir el esfuerzo y la capacidad de pesca de la flota comunitaria y no para resolver o tratar de mitigar la crisis del sector a raíz del aumento del precio del combustible.

4. Adaptaciones. Las propuestas de la Comisión Europea en *“Salvamento y reestructuración a corto plazo”*, son escasamente aprovechables por la flota. Las adaptaciones de la Comisión en las empresas y sus buques, para afrontar una reestructuración, no son demasiado viables. Hablar de cambios de artes de pesca no es realista. La sustitución de los motores, mediante la reducción en un 20% de su potencia, imposibilitaría la actividad pesquera de los buques en cuestión. Los Esta-

dos miembros han acogido sin entusiasmo estas propuestas.

5. Propuestas del sector.

Aumentar las ayudas de “mínimas” hasta igualarlas con las de otros sectores económicos de la UE, al menos hasta 100.000 euros. Crear y aplicar fondos de garantía apoyados por financiación pública, que proporcionen estabilidad a los precios del combustible. Ayudas a la paralización temporal de la actividad, que favorezcan la planificación de las empresas y su viabilidad; incluso la alternativa de contar con fondos extraordinarios para abordar la paralización definitiva a aplicar, de forma voluntaria, en aquellos segmentos de flota que necesiten abordar una reestructuración más importante. Disponer ayudas destinadas a la reparación y modernización que, sin reducir las características de los buques, mejoren significativamente los actuales y altos niveles de consumo de combustible de algunos sectores de flota. El sector reclama ayudas para abordar la posibilidad de realizar cambios de motor con modelos que produzcan ahorro energético. Para satisfacer este objetivo no son reales los condicionamientos de reducción de potencia que se pretenden implantar. Los pescadores otorgan a las medidas de carácter fiscal y laboral que podrían aplicarse a la flota pesquera, planteamientos similares a lo que se ha hecho en la flota mercante de la UE, con el fin de recuperar tasas de viabilidad y competitividad que no pueden alcanzarse con las normas legislativas tal y como se aplican en la actualidad. ↓

COGECA FISHING PROPOSALS TO OVERCOME ECONOMIC CRISIS IN FISHING

Sector proposals:

Increase “minimums” funding to set them on a par with those in other economic sectors in the EU, i.e., at least up to 100,000 euros. Create and apply guarantee funds, backed by public financing, to give stability against fuel costs. Funds for temporary stoppage of activity, to help companies plan the future and improve viability; an alternative proposal involves having extraordinary funds available to deal with final, voluntary stoppage in segments of the fleet needing to undergo a more thorough restructuring. Have funding available for repairing and modernizing, without reducing the characteristics of the ships, to make significant improvements on the current high levels of fuel consumption noted in some sectors of the fleet. The sector calls for funding to deal with the possibility of having to change engine for more cost-efficient engines. To meet this objective, the conditions proposed to cut down on the power rating are not realistic. The fishermen give the measures similar to those applicable to the EU merchant navy, a fiscal and labour orientated nature, which can be applied to the fishing fleet, in order to recover viability and competitiveness that cannot be attained under the legislative regulations as they now stand.