

Las ITQ's: solución ideal pero difícil de concretar



Alfonso Iglesias
Presidente de ANASOL.
ARVI, Vigo

ITQ'S: IDEAL SOLUTION BUT HARD TO SPECIFY

Alfonso Iglesias
ANASOL CHAIRMAN. ARVI, Vigo

Despite the difficulties that the Spanish Grand Sole has been going through for many years now, it still manages to keep certain strengths as far as competitors are concerned. These mainly derive from product quality and the tradition both in the market and in fishing itself in our country. Over the last few years, fish consumption as being healthy has been highlighted, and scientific spheres have recommended fish being included in everyday diet. The product caught by our fleet in Grand Sole is an extremely high quality one. Both factors, added to the long tradition both in fish consumption and in the entrepreneurial culture in Spain make up a scenario rarely found in other countries. Nonetheless, the weaknesses of this fleet are substantial, starting with our great reliance on energy, which affects not only fuel but also many other supplies. This problem is no longer a momentary one, but it has become chronic and much harder to deal with because of the general situation which the fleet is going through. To illustrate this, we are now facing very harsh competition in unequal conditions with fleets from developing countries, which have structural costs that are very unfavourable for us. Their social costs are much lower and likewise costs

A pesar de las dificultades por las que ha ido atravesando desde hace ya muchos años, la flota española de Gran Sol sigue conservando algunas fortalezas competitivas. Son las que se derivan, principalmente, de la calidad del producto y de la tradición tanto del mercado como de la propia actividad pesquera en nuestro país. En los últimos años se ha puesto de relevancia que el consumo de pescado es altamente saludable y se ha ido recomendando desde los ámbitos científicos su inclusión habitual en la dieta. Por otra parte el producto obtenido por nuestra flota en Gran Sol es de una altísima calidad. Ambos factores añadidos a la gran tradición de que disfruta en España tanto el consumo de pescado como la cultura empresarial del mar conforman un panorama bien asentado del que no disfrutaban otros países.

Sin embargo, las debilidades de esta flota son grandes, empezando por nuestra gran dependencia energética, que afecta no sólo al combustible sino a otros muchos suministros. Este problema ya no es de naturaleza coyuntural sino que se ha vuelto crónico y mucho más difícil de abordar por la situación general que atraviesa la flota. Por ejemplo, nos vemos inmersos en una competencia muy dura en desigualdad de condiciones con las flotas de países en vías de desarrollo que afrontan unas estructuras de gastos muy desfavorables a nosotros. Sus gastos sociales son mucho menores, así como los derivados de las inversiones en seguridad, en respeto medioambiental o en el terreno impositivo. Ante ello otros países, como el Reino Unido o Irlanda, gozan de incentivos fiscales, de los que nosotros carecemos. También son muy relevantes los problemas para lograr tripulaciones, problemas que son crecientes y que no se están abordando adecuadamente desde las Administraciones.

No obstante, nuestra mayor debilidad está relacionada con las dificultades para disponer de cuotas que permitan rentabilizar nuestra moderna flota.

Hay otras cuestiones y aunque respecto a las citadas son relativamente menores, lo cierto es que el conjunto es un panorama en el que muchas explotaciones han dejado de ser rentables.

El futuro pasa, sin duda, por intentar resolver la cuestión de las cuotas. Yo no soy optimista respecto a las ITQ's, nada en absoluto. Obviamente creo que esa sería la solución ideal, pero no creo que los países que se oponen vayan a mostrarse más receptivos. Habrá demasiadas reticencias para modificar cualquier aspecto que afecte al principio de estabilidad relativa y no creo que España vaya a ser capaz de hacer cambiar la postura de esos países que son conscientes del privilegio de que disfrutan frente a la flota española. El aspecto positivo, por agarrarnos a algo, es que parece que el Gobierno ha apostado decididamente por esta vía, aunque desconfío de los resultados. Tengo más esperanzas en que funcione el tradicional sistema de intercambio de cuotas no utilizadas entre países, algo que no toca el principio de estabilidad relativa y que no levanta tantas suspicacias.

arising from investments in safety, environmental matters or tax-wise. Faced with them, other countries such as the United Kingdom or Ireland have tax incentives that we do not have. Problems in finding crews are also very relevant, problems that are increasing and are not being adequately dealt with by the Administrations. Needless to say, our greatest weakness is to do with difficulties in securing quotas to make our modern fleet profitable. There are other issues and, although relative to the above they may be less important, the scenario taken as a whole has meant that many exploitations are no longer profitable. Certainly the future entails solving the matter of quotas. I am not optimistic as regards ITQ's, by no means. Obviously, I think that this would be the ideal solution, but I do not believe that the countries against it are going to turn out to be more receptive. There will be too much reluctance to change any aspect affecting the principle of relative stability, and I do not think that Spain is going to be able to change the position of those countries that are aware of the privilege they have relative to the Spanish fleet. The positive aspect, clutching at straws now, is that it seems that the Government has made a decisive commitment to this way of going about fishing, although I distrust the results. I have more hopes in the traditional system of exchanging quotas not used, something that the principle of relative stability does not cover and which does not raise so much suspicion.