

## Las Administraciones hablan sobre el futuro

### INSTITUTIONS TALK ABOUT THE FUTURE

The measures that may eventually be put in place by the various administrations for the national grounds are one of the most important determining factors that the sector may have to deal with in the near future. Needless to say, this can be a determining

Las medidas que, eventualmente, se puedan poner en marcha desde las diferentes Administraciones en el caladero nacional son uno de los factores más determinantes con que puede enfrentarse el sector en los próximos tiempos. Y, obviamente, puede ser determinante en un sentido positivo o negativo. Por ello, las opiniones que los responsables políticos puedan manifestar sobre este segmento de la industria pesquera española tienen la mayor relevancia. José M. Sánchez Mora, de la Administración Central y Antonio García Elorriaga de la Administración Autonómica gallega tienen la palabra.

factor in a positive or negative sense. This is why the opinions of the politicians in charge as regards this segment of the Spanish fishing industry are all the more relevant. José M. Sánchez, at the Madrid Administration, and Antonio García, at the Galician Regional Government Administration, have their say.

### “Hay que adecuar el esfuerzo a los recursos”

**José M. Sánchez Mora**  
Subdirector General del  
Caladero Nacional.  
Administración Central

**E**ncargado del caladero nacional en la Administración Central, lo primero que hace, a la hora de las valoraciones, es cortar de raíz cualquier generalización de las situaciones: “Las diferentes zonas del caladero nacional tienen características muy diversas. Se trata del Cantábrico-Noroeste, el Mediterráneo, el Caldero del Golfo de Cádiz y Canarias. Todos tienen características distintas, problemas distintos y, por tanto, al buscar soluciones para sus problemas hay que atender a un tratamiento diferenciado. Si tratáramos de aportar una idea muy general, se podría decir que, si bien hay zonas que están en un razonable buen estado, la mayor parte de las aguas del caladero nacional sufren problemas comparados de sobreexplotación, de exceso de esfuerzo pesquero. En consecuencia, la medida más eficaz que se puede poner en marcha es la de intentar ajustar ese esfuerzo pesquero, es decir, tanto el número de barcos, como el de días de faena, al estado real de los recursos para tratar de garantizar la renovación de las

characteristics. This means the Bay of Biscay-Northwest, the Mediterranean, the Cadiz Bay Grounds and the Canaries. All have different characteristics, different problems and, therefore, when it comes to find solutions to their problems, need to be handled differently. Speaking very generally, it can be said that although there are areas in reasonably good condition, the majority of the waters in the national grounds are going through problems of overexploitation and excess

### “ESSENTIAL TO ADJUST EFFORT TO RESOURCES”

**José M. Sánchez Mora**  
Subdirector General of the  
National Grounds. Madrid  
Administration

Responsible for the national grounds at the Madrid Administration, the first thing he does when voicing his appraisals is to eradicate any generalisation about the situations in point. “The different zones in the national grounds have widely differing

fishing effort. As a result, the most efficient measure that can be put in place is to attempt to adjust this fishing effort, in other words, both the number of ships and fishing days to the real state of the resources in order to try to ensure renewal of the commercial species, their future, which is also the future of the fishermen themselves". José Manuel Sánchez Mora reels off some of the measures being put in place for the national grounds. "In the Mediterranean, we are now into the second year of the Integral Management Plan, which affects all the regional autonomous communities on the Mediterranean coast. This especially affects the trawling and purse seining fleets, which have the most catching capacity. Along the lines of what I said earlier, it is a matter of controlling and reducing fishing effort by imposing daily catch totals or minimum sizes. Limits are also established for trawlers in zones with sensitive bottoms (such as the posidonia areas). The Plan draws to a close in February 2008 and a new one is ready to take over. In the Cadiz Bay, a recent ministerial order is in place, which establishes a Management Plan for the trawler fleet, now into its fourth year of operation. We expect that in two years it will be possible to reduce this fleet by a minimum of 6%. As regards the Atlantic, the E.U.'s Hake and Norway lobster Recovery Plan is underway, which limits activity by 10% each year up to 2015. Sánchez Mora, needless to say, is aware that the measures all point to one thing. "That's right, but the shipowner sector is also aware that there is excess fleet and that it is essential to harness this situation because otherwise there will be no future for anyone, especially in view of the tremendous increases in gas-oil that, in many cases, are cutting

*especies comerciales, su futuro, que es, también, el futuro de los pescadores".*

**José Manuel Sánchez Mora** desgrana algunas de las medidas que se están poniendo en marcha en relación al caladero nacional: *"En el Mediterráneo estamos ya en el segundo año en vigor de su Plan de Gestión Integral, que afecta a todas las Comunidades autónomas con costa mediterránea. Afecta, sobre todo a las flotas de arrastre y cerco, que son las que tienen una mayor capacidad extractiva. En la línea de lo que decía antes, se trata de controlar y reducir el esfuerzo de pesca poniendo topes de captura diarios o medidas de tallas mínimas. Se establecen también limitaciones para barcos de arrastre en zonas con fondos sensibles (como las praderas de posidonia). El Plan acaba en febrero de 2008 y ya está preparado el que le sucederá a partir de esa fecha. En el Golfo de Cádiz está en vigor una reciente orden ministerial que establece un Plan de Gestión para la flota de arrastre que ya está en su cuarto año de funcionamiento. Nos planteamos que en dos años se pueda alcanzar una reducción de esta flota de un mínimo de un 6%. También nos planteamos el mismo objetivo con la flota de cerco. En lo que se refiere al Atlántico está en marcha el Plan de Recuperación de la Merluza y la Cigala de la UE que limita la actividad un 10% cada año hasta 2015".*

**Sánchez Mora**, obviamente, sabe que las medidas apuntan todas en una misma dirección: *"Es cierto, pero el sector armador es consciente también de que hay un exceso de flota y que hay que poner coto a esta situación porque así no va a haber futuro para nadie, especialmente, tras las grandes subidas de gasóleo que están haciendo que la actividad esté dejando de ser rentable en muchos casos. Es verdad que, aún así, no todo se ha aceptado de buen grado, como es lógico, pero no creo que se dude del fundamento de este tipo de actuaciones. Por otra parte, tendremos que utilizar de la mejor manera posible las posibilidades de financiación que dará el FEP para aquellos que se decidan por el desguace. En definitiva, yo creo que no ha habido una reacción absolutamente negativa a las medidas adoptadas por esta Administración. De hecho las relaciones con el sector son más que buenas y si hay una situación de tranquilidad es porque se están tomando medidas para resolver los problemas que están planteados y que todos vemos".*

*Respecto a los problemas que presenta la flota más allá del estado de los caladeros, Sánchez Mora manifiesta lo siguiente: "En cuanto a las quejas tradicionales sobre los precios en primera venta, lo único que puedo decir es que es verdad que la competencia es cada vez más fuerte, pero que en un mercado liberalizado el margen de maniobra de un Gobierno es muy pequeño, por no decir inexistente. Hay grandes problemas en el diferencial de precios en primera venta y los precios finales al consumidor, pero aunque somos conscientes de ello poco podemos hacer. En una situación de mercado libre ni se puede, ni se debe intervenir. Quizás desde otro punto de vista si se puede hacer algo: enfocar la actividad hacia la reducción de la capacidad pesquera para tratar de controlar la oferta y por tanto la demanda. Nosotros estamos recomendando que se vaya por ahí porque la experiencia acumulada demuestra que es lo único efectivo. Algunas flotas se han autorregulado y los resultados han sido muy buenos".*

*¿Futuro?: "Si se llevan a cabo los procesos de adecuación a los recursos y de control de la oferta creemos que es perfectamente posible un futuro con una actividad pesquera sostenible. Además es una industria absolutamente necesaria para abastecer al país de productos del mar frescos. Pero, eso sí, creemos que hay que apostar por la calidad más que por la cantidad".* ↓

down the profitability. We shall also have to use the funding possibilities as best we can provide by the EEF for those deciding to scrap vessels. In short, I think that the reaction to the measures adopted by this Administration have not been totally negative. In fact, the relations with the sector are more than good, and there is calm because measures are being taken to solve the problems put forward and that are plain to see by all". In terms of the problems for the fleet other than the state of the grounds, Sánchez Mora expressed the following opinion. "As far as the traditional complaints are concerned over prices at first sale, the only thing that I can say is that it is true that the competition is becoming stronger, but in a liberalized market, the margin for manoeuvring by the Government is very restricted or even non-existent. There are considerable problems with the price differential at first sale and the end prices to the consumer, but even though we are aware of all this, there is little that we can do about it. In a free market situation, nor can nor should we intervene. Perhaps from another point of view something certainly can be done: focus activity on reducing the fishing capacity to deal with controlling supply and, therefore, demand. We are recommending that this road be taken because the experience built up shows that this is the only effective way. Some fleets have regulated themselves and the results have been very good". What about the future? "If factors are adjusted to the resources and supply is controlled, we consider that it is perfectly possible to have a future with a sustainable fishing. Furthermore, this is an industry that is of the essence to supply the country with fresh sea produce".