El sector reclama un plan de recuperación para el caladero ibérico

La flota de fresco de litoral se ha encontrado este año con flojas capturas, débiles mercados y un coste de combustible que ha llegado a superar el 50% de los ingresos.
Para la flota de cerco, en cambio, las cosas no han ido tan mal, siendo un año relativamente normal.



A modo de resumen, no se podría encontrar nada más expresivo y significativo que el comentario de **José Luis Santiago Pereira**, presidente de Arposur (flota de litoral), respecto a cómo le ha ido en el pasado año a la flota de fresco que faena en el caladero ibérico y que puede leerse en la sección "Foro" que acompaña estas líneas: *"No creo que haya habido una sola empresa que haya tenido beneficios en 2004"*. Así de dura se presenta la realidad para un segmento de la flota que, como ocurre en las demás, ha vivido el 2004 como una continuación del 2003, un año que el sector ya consideró como *"uno de los peores que se recuerdan"*. Conviene recordar que en el caso de la flota que pesca en el litoral, el 2003 fue un año que se pasó a la sombra negra y alargada de la tragedia del **"Prestige"**, que, en más de un sentido, determinó la actividad pesquera en aquellos meses. A día de hoy, el litoral de la costa gallega ofrece un aspecto aparentemente saludable

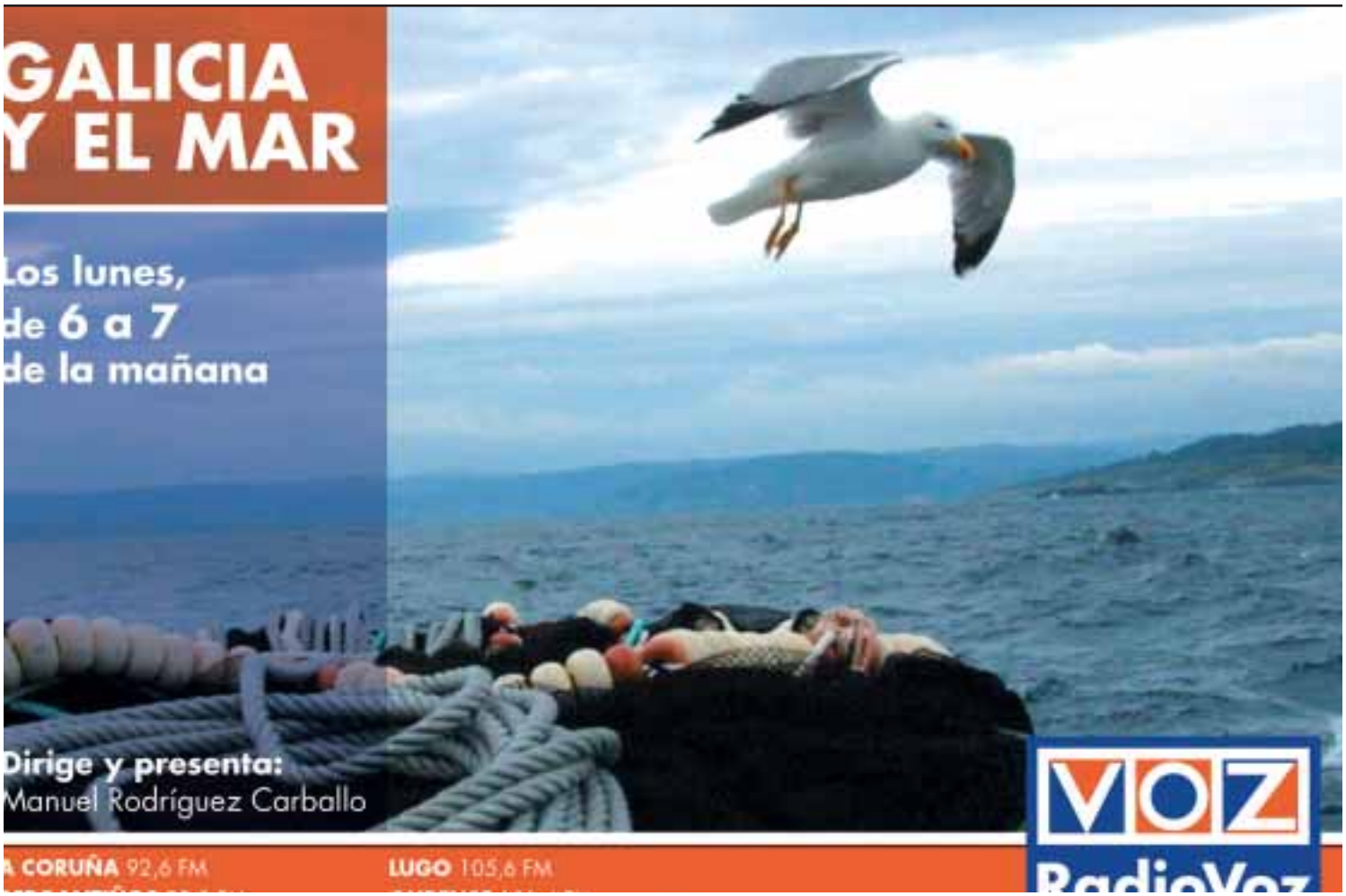
EL FORO



José Antonio Tizón
Presidente
de CERCO

El mercado sigue muy flojo

El año 2004 se puede entender casi como un calco del 2003, con la salvedad de que en éste último las consecuencias de la marea negra estaban todavía muy cercanas, con lo que ello significó en todos los sentidos. El pasado año ha sido, pues, para la flota de cerco, relativamente normal. Las principales



y los efectos de la fenomenal marea negra que llegó a sentirse desde Portugal a Francia han sido, mal que bien, superados. Sin embargo, los efectos de estas mareas se dejan sentir en terrenos que van mucho más allá de las rocas o las especies. Por ejemplo, en los mercados. El 2003 vio claramente esta influencia, el consumidor manifestó cierta desconfianza y los precios estuvieron bajo mínimos. 2004 no mostró la recuperación que se esperaba y la tónica que se mantuvo fue de una gran debilidad. Esto es mucho decir, porque el pescado fresco está, en términos de mercado, en una situación muy difícil. Este informe cuenta con unas páginas dedicadas a analizar el tema con más profundidad, pero señalaremos aquí, porque es un aspecto esencial, que el sector extractivo en su segmento de fresco está especialmente indefenso ante un mercado en el que no puede jugar un papel activo. Es, exclusivamente, un sujeto pasivo sin apenas capacidad de influencia en la asignación de precio al producto que pone en el mercado, razón que, sin duda, ha influido en el hecho de que dichos precios manifiesten una estabilidad a prueba de bomba a lo largo de los años. Víctimas de ello, las empresas tienen una dificultad extrema en repercutir las variaciones en los costes de explotación, lo cual, a su vez, va recortando paulatinamente y sin pausa, los márgenes de rentabilidad de las empresas.

Un aspecto complementario de esta realidad adversa es la fuerte importación de pescado fresco para el mercado español, gran parte del cual, penetra por los propios puertos españoles. La situación es peligrosa para el sector del fresco español, no tanto por la necesidad de competir con otros productores por un mismo mercado, ya que en muchas especies hay más demanda de la que puede abastecer la industria extractiva nacional –merluza, por ejemplo– como por el hecho de que existen multitud de resquicios por donde se introduce producto sin cumplir los estándares de control que se le exigen a los productores nacionales. Ello implica, obviamente, una diferencia en los costos que repercute en la competitividad y, por tanto, en el cupo de mercado.

COMBUSTIBLE, MÁS GRAVE DE LO QUE PARECE

El ascenso a la estratosfera de los precios del petróleo ha tenido repercusiones dramáticas en el mundo pesquero. Ninguna de las flotas puede decir que no le haya afectado. Las que más millas hacen en el mar resultan, en general, más afectadas y las que menos las que abordan distancias más cortas. Todo podría indicar que la flota de litoral pertenecería a este último grupo, sin embargo, el aumento del coste del carburante ha afectado mucho a la economía de las empresas. A lo largo del año pasado hubo momentos en que entre el 50 y el 60% de los ingresos de las empresas se empleó en pagar la factura del combustible. Un porcentaje, obviamente, altísimo.

Lo peor de todo, como ya se ha comentado en el caso de otras flotas, es que la desesperanza se está instalando entre los empresarios, a fuerza de luchar contra elementos que están fuera de su control.

Cerco

Cabe señalar, de todas

EL FORO

especies para nuestra flota han tenido unas capturas en el nivel de los últimos años, flojas porque el caladero no se encuentra en muy buen estado, pero todo parece indicar que lo que podría achacársele al "Prestige" es muy poco o nada. Nuestro principal problema sigue estando en los mercados. Los relacionados con la conserva y el cebo siguen muy flojos y, en general, todos los precios están muy bajos, ya que vienen permaneciendo estables desde hace muchísimos años. Seguimos teniendo una nula capacidad de intervenir en los precios.

En cuanto a los días de pesca, seguimos reclamando una revisión que impida que sigamos perdiendo cuota de mercado. Aunque sabemos que no hay unanimidad al respecto, por lo menos debería consultarse y estudiarse.

Sector calls for a recovery plan for the Iberian grounds

Coastal freshfish fleet went through last year with low catches, weak markets and fuel cost accounting for over 50% of income. For the purse seine fleet, on the other hand, things have not gone so bad, in a relatively normal year.

Briefly, nothing more expressive and significant than the comment by José Luís Santiago Pereira, Chairman of Arposur, on how it had gone for the freshfish fleet in the Iberian grounds (see "Forum"): " I do not believe that there has been a single company that has had profits in 2004". Such is the reality of a segment of the fleet which, as occurred in others, went through 2004 as a continuation of 2003, a year considered by the sector as "one of the worst in memory". It must be remembered that as far as the coastal fishing fleet is concerned, 2003 was stained by the long, foreboding shadow of the "Prestige" tragedy, which in more than one sense, marked fishing. Now the Galician coast has an apparently healthy appearance, and the effects of the phenomenal black tide that revealed Portugal and France have been, more or less, overcome. Nonetheless, the effects of the slick are felt beyond the rocks or species. In the markets, for example. The year 200 clearly felt this influence, the consumer showed a certain mistrust and prices were below minimums levels. The expected recovery failed to come in 2004, the general tonic being a tremendous weakness. This is saying quite something since freshfish is, in market terms, in a very difficult situation. This report includes pages of in depth analysis, but we point out here, as it is an essential aspect, that the freshfish segment in the extraction sector, is an especially passive subject, with hardly any capacity to exert any influence in assigning a price to the product it puts on the market, a reason which has, undoubtedly, had an influence on the fact that said prices have had a bombproof stability for years now. Victims of this, companies have extreme difficulty in transmitting variations in exploitation costs which, in turn, are surely but gradually biting into profit margins.

A complementary aspect of this adverse reality is the considerable



formas, que la flota de cerco ha tenido un año relativamente normal y todo parece indicar que sus especies objetivo se han recuperado ya del impacto que, en la zona galaico-cantábrica pudo haber provocado el desastre del **"Prestige"**. Para esta flota, el gran problema sigue siendo el mercado y, en el caso gallego, la ya vieja polémica de una gran parte del sector con la Xunta de Galicia al respecto de los días de pesca autorizados que le provocan una pérdida de competitividad respecto a la flota de otras partes de España.

CALADERO EN MALA SITUACIÓN

Sabido es que el caladero ibérico está en un estado claramente mejorable. Ello tiene consecuencias en las capturas, por supuesto, y también en la política de gestión de la pesquería, en la que la UE tiene competencias exclusivas. Todos los implicados, empezando por las propias empresas pesqueras son conscientes de la perentoria necesidad de recuperar el caladero. Es más, se demanda un plan de recuperación que permita la subsistencia de la industria. El tiempo opera en contra. Si en el 2003 las capturas fueron malas –y se tuvo una buena excusa en el "Prestige"- en 2004 fueron peores. Y sin excusa. Resulta muy relevante la siguiente reflexión, que se ha hecho muy común entre los profesionales y empresarios de este segmento de la actividad extractiva: la pequeña parada a que obligó el "Prestige" produjo una inmediata recuperación en las capturas. Lo que demuestra la pertinencia e idoneidad de este tipo de soluciones, precisamente las reclamadas desde el sector. Paradas biológicas amplias, subvencionadas suficientemente y con toda la flota al mismo tiempo. Las soluciones intermedias han demostrado sobradamente su ineficacia, como es el caso de las soluciones del tipo de parar unos cuantos días al mes o a la semana. El sector está convencido, y los que no lo estaban parece que con los resultados de este año se le han acabado las dudas, que hay que, por decirlo gráficamente, dejar descansar el caladero, todas las flotas y coordinadamente. Parece no haber otra salida. Si no, 2005 será aún peor.

importation of freshfish into the Spanish market, a large part of which penetrates via Spain's own ports. The situation is dangerous for the Spanish fresfish sector, not so much for the need to compete with other producers for the same market, but rather for there being more demand than supply for many species than can be met by the national extraction industry – e.g., hake – and for the fact that there are countless loopholes through which products can be introduced without complying with the control standards demanded from national producers. Obviously, this implies a difference in costs, which has a knock-on effect on competitiveness and, therefore, on market quota. In any case, it must be pointed out that the purse seine fleet has had a relatively normal year, and everything seems to indicate that its target species have now recovered from the impact that the "Prestige" disaster could have caused on the Galicia-Cantabria coastal area. For this fleet, the great problem is still the markets and, in the case of Galicia, the age-old controversy of a large part of the sector with the Galician Regional Government on authorized fishing days, which leads to a loss of competitiveness relative to the fleet from other parts of Spain.

Fuel, more serious than it looks

Sky-high oil prices have had dramatic repercussions in the fishing world. None of the fleets can say that it has not been affected. Ships that cover the most nautical miles, generally, are more affected than the shorter run vessels. Everything appears to indicate that the coastal fleet belongs to the latter group, yet the increase in fuel price has greatly affected the economy of these companies. Last year was marked by points when 50 or 60% of company income went to pay the fuel bill. Clearly, an extremely high percentage. Worst of all, as commented in the case of other fleets, is that desperation runs rife among entrepreneurs, as they fight against elements that are out of their control.

Grounds in poor state

It is a well known fact that the Iberian grounds are in a state that can, clearly, be improved. This has consequences in catches, needless to say, and also in fisheries management policy, the EU has exclusive competences. All those involved, starting with the fishing companies themselves, are aware of the peremptory need to recover the grounds. Furthermore, a recovery plan is called for to enable the industry to subsist. Time is not on its side. Whereas in 2003 catches were poor – a good excuse being the "Prestige" – in 2004 they were worse. But with no excuse. The following reflection is highly relevant, commonly held among professionals and entrepreneurs in this segment of extraction: the short stoppage caused by the "Prestige" caused an immediate recovery in catches, which goes to show just how appropriate such solutions are, as called for by the sector. Long biological stoppages, sufficiently subsidized and for all the fleet at the same time. Intermediate solutions have more than shown their inefficiency, as is the case of stoppages covering a few days, a month or a week. The sector is convinced, and Those who harboured doubts have now changed their opinions with this year's result. Simply, there is a need to give the grounds a rest, by all the fleet and in a coordinated manner. There appears to be no other way out. Otherwise, 2005 will be even worse.

José Antonio Tizón. Chairman of CERCO. "The market still very weak"

2004 can be seen as more or less a copy of 2003, the difference being that in 2003 the consequences of the oil slick were still very present, with all that it involves. Last year has been relatively normal for the purse seine fleet. The main species for our fleet had catches at levels for the last few years, low because the grounds are not in a very good conditions, but everything seems to indicate that very little, if anything, can be put down to the "Prestige". Our main problem still lies in the markets. The canning and bait related markets are still very weak and, in general, all prices are very low, as they have been stable for many years now. We still have zero capacity to intervene in prices. As far as fishing days are concerned, we still call for a review to prevent our continuing to lose market quota. Although we know that there is no unanimity on this issue, at least it should be looked into.

José Luís Santiago. Chairman of ARPOSUR. "Campaign with no profits"

If we were to sum up 2004 in a single sentence for the ARPOSUR fleet, we would say that, almost certainly none of the companies has earned a single euro. Evidently, this means that it has been one of the worst years in memory, as a prolongation of 2003, when things were also very bad. The Iberian fishing grounds is in a hopeless state, and it is no longer possible nor sensible to continue putting off its recovery. As each year goes by, it is increasingly difficult to do so. Now is the time for serious, coordinated biological stoppages covering at least a couple of months each year. Such low catches in 2004 leave no doubt as to the need for this. In fact, there has only been one species – ling – which has given clearly positive results. Also, as with the other fleets, the price of fuel rounded off such a disastrous year for fishing as 2004 was – a year to be forgotten. In our particular case, the problem is more serious than would appear at first sight.

EL FORO



José Luis Santiago
Presidente
de ARPOSUR
(Caladero ibérico)

Campaña sin beneficios

Si tuviéramos que resumir en una sola frase el año 2004 para la flota representada por ARPOSUR habría que decir que, casi con toda seguridad, no ha habido ni una sola empresa que haya ganado ni un euro. Evidentemente eso quiere decir que ha sido uno de los peores años que se recuerdan y que viene a unirse a un año 2003 en que las cosas tampoco fueron bien. El caladero de aguas ibéricas está en unas pésimas condiciones y ya no es posible ni sensato seguir aplazando su recuperación porque cada año que se deja pasar supone una mayor dificultad a la hora de conseguirlo.

Es el momento de paradas biológicas, serias, coordinadas con una duración de, al menos, un par de meses al año. Las capturas tan malas del año que acaba de terminar no dejan lugar a dudas sobre esta necesidad. De hecho sólo hay una especie de la que se pueda decir que se ha comportado de una manera claramente positiva, la bacaladilla. Además, como al resto de las flotas, el precio del combustible completó la coyuntura tan nefasta de este año pesquero 2004 que ha sido para olvidar. En nuestro caso concreto el problema es más serio de lo que parece por la cercanía del caladero.