

ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES DE PESCA DE MERLUZA

PUERTO PESQUERO - APDO. 1.078 - TELFS. 42 04 22 - 42 06 88 - 42 11 22 - 42 13 99 - TELEX 83182 ARVI E - V I G O (ESPAÑA)

CIRCULAR INFORMATIVA

Número:	Tirada:	Referencia:	Departamento:	Fecha:
24/80	80	AN-TF/CG-me	GERENCIA	23-JUNIO-80
Asunto: ENTREVISTA CON EL EXCMO. SR. MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES				
Anexo: Copia del Informe presentado al Ministro				

Muy Sr.(s) nuestro(s):

024

1. Antecedentes

Desde el momento del nombramiento y toma de posesión del nuevo Ministro de Transportes y Comunicaciones D. José Luis Alvarez; esta Asociación, ha venido realizando gestiones con objeto de obtener una entrevista y plantearle al nuevo Ministro, la acuciante problemática y planteamientos de la flota merlucera congeladora.

El Ministro accedió a recibir a una Comisión de "ANAMER", fijándose como fecha de la misma, la del día 17 del actual a las 8,45 horas.

La Junta Directiva de la Asociación se reunió el día 15, en reunión informativa, con este solo objeto; decidiendo los planteamientos a efectuar al Ministro así como la designación de la Comisión que comparecería ante el mismo.

La Comisión designada estaba integrada por los siguientes señores: D. Pedro Otaegui Macazaga (Presidente); D. José Manuel Sobrino (Vicepresidente); D. Julio Vieira (Tesorero); D. Agapito Prado (Vocal); y, D. Carlos Gago (Director-Gerente). Por razones personales ineludibles, el Sr. Prado no pudo asistir a la entrevista.

En cuanto a los planteamientos a efectuar al Ministro, obviamente, se acordó hacer un resumen de toda la problemática que afecta a la flota merlucera reiteradamente expuesta a la Administración haciendo especial hincapié en las importaciones de merlúcidos.

Como resumen y recordatorio al Sr. Ministro, se confeccionó un informe, que se adjunta como anexo.

2. Desarrollo de la entrevista

El Ministro ofreció en su despacho a la Delegación de "ANAMER"

un desayuno de trabajo. A la entrevista asistieron también el Subsecretario y Director General de Pesca.

Se inició la reunión con una exposición del Ministro, de análisis a la problemática de la flota merluquera congeladora, diagnosticando que la Administración Pesquera era consciente de la crítica situación del Sector, y la especial incidencia de las importaciones como factor desencadenante.

Por nuestra parte repetimos, una y otra vez, los planteamientos y problemática; y, en síntesis el Ministro se manifestó, en los siguientes términos:

2.1. Caladeros

Apoya propuestas del Sector, recogidas en el informe como conclusiones. Dice que es partidario de negociar con todos los países y obtener de estos participación en sus pesquerías, aún cuando hoy no constituyan interés o permitan el desarrollo de las explotaciones.

2.2. Combustible

Que el Ministerio ha luchado para que la última subida no fuera superior a 2 ptas en litro para la pesca. Que al final se quedó solo defendiendo esta teoría, por cuanto, el titular de Agricultura que también defendía dicha postura al concedersele incremento en los precios de cereales, la retiró. Que a pesar de ello, no se logró que fuera aceptada su propuesta.

Que el techo de las subvenciones ya se alcanzó, y que el Gobierno no piensa incrementar el importe actual de las mismas.

Que era previsible una nueva subida de los precios actuales en los próximos meses.

Que se le presentase una propuesta para hacer gestiones ante C.A.M.P.S.A. para la concesión de facilidades en el pago de los suministros para trasladar a Namibia, ya que él las gestionaría ante el Ministerio de Hacienda, (Tal propuesta le fue formulada posteriormente, mediante escrito de esta Asociación de fecha 20 de junio).

Que a su entender, no era conveniente que hiciésemos mucho hincapié en nuestros argumentos de la incidencia del combustible en la explotación de los merlucidos; ya que pudiera considerarse como un gasto excesivo de combustible.

2.3. Precios y mercado

Precios.- Aunque los representantes del Sector hicimos mucho hincapié en este tema; el Ministro no se refirió concretamente a este aspecto en sus respuestas.

Mercado.- Coincidió como queda expresado, en que las importaciones constituyen el factor desencadenante del desequilibrio del mercado; y que por tanto origina y genera la crisis del Sector.

Que ya ha realizado gestiones con el Ministro de Comercio al respecto, y que va a emprender nuevas conversaciones con el indicado Ministro para buscar soluciones satisfactorias a este asunto. Dijo también que él no es amigo de promesas, pero que considera que en este asunto obtendrá resultados concretos a corto plazo.

Indicó también que conoce la grave situación de las -- Empresas Mixtas, aunque declaró que estas en todo momento -- propugnan; en primer lugar, la defensa del Sector nacional.

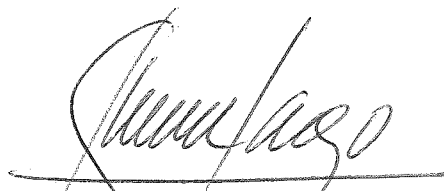
3. Conclusiones

Sería aventurado el sacar unas conclusiones terminantes de estas conversaciones; que por otra parte han sido breves. No nos queda otra -- opción que esperar el resultado de sus gestiones.

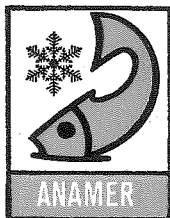
No obstante, nos permitimos destacar algunos matices de la misma:

- El Ministro pretendió, en todo momento dar una sensación al me nos, de que conocía la problemática de la flota merlucera. Por ello, el Sector no pudo en muchos casos profundizar en la ar-- gumentación, ya que él se desviaba.
- En cuanto al precio del gas-oil, parece que no existe ninguna posibilidad ni de incrementar la subvención ni de otro tipo de ayudas.
- Los representantes de la Asociación que hemos acudido a la en-- trevista, consideramos que es conveniente el lograr mantener -- una reunión con el Ministro de Comercio; y, al respecto, se -- llevarán a cabo las gestiones pertinentes.

Atentamente,



Fdo.: J. CARLOS J. GAGO LOPEZ
Director-Gerente



ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES DE PESCA DE MERLUZA

PUERTO PESQUERO - APDO. 1.078 - TELFS. 42 04 22 - 42 06 88 - 42 11 22 - 42 13 99 - TELEX 83182 ARVI E - V I G O (ESPAÑA)

A N E X O I

LA MERLUZA CONGELADA - PROBLEMATICA Y PLANTEAMIENTOS

C O N T I E N E

1. Características generales
2. Los caladeros
3. Costos de explotación.- Incidencia desequilibradora del combustible.
4. Precios y mercado
5. Conclusiones



LA FLOTA MERLUCERA CONGELADORA.- PROBLEMATICA Y PLANTEAMIENTOS

1. Características generales

La Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza "ANAMER", agrupa a la totalidad de las empresas pesqueras, cuyos barcos se dedican a la captura de merluza para su congelación a bordo. Tienen su sede en Vigo en el seno de la S. Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo.

Esta flota -compuesta por 95 unidades- es de las más modernas, sofisticadas y tecnológicamente desarrolladas no solo en el contexto de la flota nacional sino también de la mundial.

En la composición de la flota se pueden distinguir dos tipos perfectamente diferenciados: la exclusivamente merlucera y aquellas otras unidades que alternan esta con otras pesquerías.

La flota merlucera propiamente dicha está compuesta por 40 unidades, las de mayor porte de la flota pesquera nacional, cuyas características medias son:

<u>T.R.B.</u>	<u>POTENCIA</u>	<u>ESLORA</u>	<u>EDAD</u>	<u>CAPACIDAD DE BODEGA</u>	<u>CAPACIDAD CONGELACION</u>	<u>TRIPULANTES POR BUQUE</u>
1.400	2.900	75	7,38	1.200	27	44

La flota alternativa -está compuesta por 45 unidades, de tipo medio, que también realiza capturas de cefalópodos en los caladeros de Estados Unidos de América, Canadá, Noruega y Sahara, cuyas características son:

<u>T.R.B.</u>	<u>POTENCIA</u>	<u>ESLORA</u>	<u>EDAD</u>	<u>CAPACIDAD DE BODEGA</u>	<u>CAPACIDAD CONGELACION</u>	<u>TRIPULANTES POR BUQUE</u>
457	1.300	39,26	5,9	500	18	23

La importancia socioeconómica de la flota merluquera congelada, tiene las siguientes características:

Sociales: Empleo directo entre personal de tierra y embarcado de 3.140 trabajadores. Se puede calcular un empleo inducido en las industrias subsidiarias y complementarias de más de -- 30.000 puestos de trabajo.

Económicos: Se puede estimar la cifra de 10.000.000.000 pesetas como el valor de las capturas en primera venta.

Empresas: Aún cuando el coste de las unidades merluqueras califican a la Empresa de grande por la cuantía de la inversión, la dimensión por el número de unidades de cada una es de 1,5 buques por Empresa; ya que a un total de 64 empresas corresponden 95 buques.

En cuanto a la ubicación geográfica de las Empresas, hay que señalar que el 74,9% de ellas con el 81,1% de los barcos, corresponden a la región gallega; el 8% al país vasco; y, el -- resto a otros puntos del litoral español.

Como puede observarse esta flota tiene una marcada importancia socioeconómica en general; y, muy especialmente en Galicia, ya que, independientemente de la distribución geográfica señalada anteriormente, la practica totalidad de la flota opera y realiza sus -- operaciones en Puertos gallegos, fundamentalmente Vigo, y, el personal que constituye sus tripulaciones es también practicamente gallego.

2. Los caladeros

Los caladeros tradicionales y únicos de la flota merluquera española se encuentran en el Africa Austral, concretamente en las --

aguas jurisdiccionales de la República de Africa del Sur y de Namibia.

La actividad pesquera española en esta zona comenzó en 1962, aumentando el volumen de capturas rápidamente, hasta cerca de las 280.000 toneladas en 1970. A partir de aquí, la producción ha descendido, por bajar el rendimiento de caladeros por unidad de pesca, debido al acceso de numerosas flotas de países extranjeros al mismo. En los últimos años las capturas se han situado entre las 100.000 y 200.000 toneladas, con las naturales fluctuaciones.

Para 1980, España dispone de unas 87.000 toneladas en aguas de Namibia y de 4.000 toneladas en aguas de la República de Sudáfrica. Si bien hay que hablar de restricciones en los últimos años, los niveles de cuotas establecidos todavía no han obligado a restricciones drásticas en los mismos, por lo que no se puede hablar que en esta zona existan, en 1980, escasez de cupos de capturas. Las capturas previsibles en 1980 se situarán en torno a las 100.000 toneladas, contabilizándose en dicha cifra no solo los merlúcidos, sino otras especies como: rosada, rape, lenguado, etc.

Las cuotas de pesca mencionadas se nos asignan, por lo que a Namibia respecta a través de ICSEAF (Comisión Internacional para las Pesquerías del Atlántico Sud-oriental). Las correspondientes a Africa del Sur, son de aplicación como consecuencia del Convenio bilateral en materia de pesca suscrito entre ambos países en el mes de agosto de 1979.

En cuanto a perspectivas de futuro en la asignación de cuotas de pesca a España en ambos caladeros se puede señalar que nuestras posibilidades, en uno y otro, son sustancialmente distintas.

En aguas de Africa del Sur, pensamos que nuestras cuotas se irán gradualmente incrementando, aunque muy lentamente, a medida que los stocks de merluza se vayan recuperando; o que, otros factores y contrapartidas nos situen más favorablemente; factores tales como relaciones políticas, comerciales, etc.

En cuanto a Namibia -con el telón de fondo de su conflictividad política- no se puede vaticinar una conducta a medio o largo plazo. No obstante, a corto plazo, y, aún a pesar de la decisión de extender, con carácter inmediato, la zona económica exclusiva a 200 millas, no parece que España vaya a tener serias dificultades, ya que por una parte Africa del Sur y la Administración del territorio de Africa Sud-occidental no quieren hacer un nuevo conflicto de esta extensión y, por tanto la supervivencia de la ICSEAF parece asegurada; y, por otra parte nuestras buenas relaciones tanto oficiales como sectoriales nos colocarán presumiblemente en una buena posición.

Ello no quiere decir, ni mucho menos, que nuestra actitud al respecto deba ser pasiva o de espera; muy al contrario, debemos situarnos o consolidar nuestra situación mientras aún estemos a tiempo. El sector sigue avanzando en el estudio y puesta en marcha de todos aquellos elementos que consoliden nuestra presencia en la zona.

Tampoco deben adoptarse posiciones pasivas con respecto a otros caladeros posiblemente alternativos para la flota merluquera. No podemos estar a expensas de un solo caladero. Estas posibles alternativas, que el sector una vez más reitera, están en aguas chilenas; fuera de la ZEE de Argentina; y, tal vez en el Pacífico norteamericano o en Australia y Nueva Zelanda.

3. Costos de Explotación.- Incidencia desequilibradora del combustible

Los incrementos de precios en los distintos componentes que intervienen en la estructura de costos de explotación de un barco pesquero, han sido muy superiores a la inflación media de la economía nacional.

En expedientes de costos -debidamente justificados-, presentados por la Asociación el 4 de julio de 1979 a la Junta Superior de Precios, se reflejaba un incremento en la estructura de costos de explotación, desde diciembre de 1977 del 93,47%. El factor de incidencia más desequilibrador lo han constituido los precios del

combustible; y ello, en base a dos premisas fundamentales: el alto consumo de esta flota por una parte; y, los precios del carburante por otra, teniendo en cuenta no solo los incrementos operados en el precio del mismo, sino las peculiares características del abastecimiento en puertos sudafricanos.

El consumo de combustible total de esta flota sobrepasa las 100.000 toneladas anuales. La incidencia del mismo en la estructura de costos de explotación alcanza el 25%. Como ejemplo gráfico citaremos que las unidades más representativas de la flota alcanzan un consumo diario de gas-oil en torno a las 15 toneladas, lo que, teniendo en cuenta el nivel medio de capturas día, representa que para la obtención de un kilogramo de merluza, son necesarios dos litros de combustible.

Los precios del combustible, en los últimos años, han sufrido alarmantes crecimientos. Basta recordar que los precios nacionales, desde el mes de enero, se han incrementado en 8 pesetas por litro, lo que en términos globales supone un incremento de 807.859.336 pesetas, para el conjunto de esta flota.

Por otra parte, las especiales características de Africa del Sur en el contexto político mundial, sometida a un boicót en el suministro de crudos, motivó que este país adoptara directrices tendentes a bajar el consumo de productos energéticos. Como consecuencia de ello se fijó un impuesto al suministro del gas-oil-que afecta a las flotas extranjeras-, con lo cual el precio litro actual del mismo sobrepasa las 32 pesetas.

Al ser el referido precio condicionante por sí solo para la inactividad de nuestra flota, la Administración nos autorizó al envío de combustible nacional a Namibia, con cargo a la propia Asociación. Los precios del coste de este combustible, hasta el último envío, lo eran sin subvención, a los que teníamos que incrementar los gastos de transporte, almacenamiento, etc. en Namibia.

En los próximos días tenemos previsto un nuevo envío de 20.000 toneladas de gas-oil a Namibia. Si el sector es capaz de superar la

financiación de esta operación, y, teniendo en cuenta el actual precio nacional de 15,35 pesetas litro, el coste final resultante de los suministros en Namibia sobrepasará las 22 pesetas litro.

Hemos de señalar por ello, que la sola incidencia del combustible condicionará la actividad de la flota en los caladeros de África del Sur y Namibia.

4. Precios y Mercado de la merluza congelada

4.1. Precios

La merluza congelada es el único producto pesquero que ha estado sometido a régimen de precios controlados. Como consecuencia de ello, los incrementos operados nunca han obedecido a criterios económicos necesarios para la explotación, sino -- más bien a factores o condicionamientos políticos.

Los precios de la merluza congelada han estado estancados desde noviembre de 1977 hasta el pasado 15 de abril, en que se ha autorizado un incremento del 10%. Compárese este incremento con el alza operada en el mismo período en los costos de explotación.

Pero no sólo han estado sometidos los precios a topes, -- sino también los márgenes comerciales de los escalones que intervienen en la comercialización de la merluza congelada.

Estos condicionantes en los precios han supuesto unos desequilibrios trascendentales no solo para la explotación, sino en la comercialización. En el contexto de una economía de mercado, la libertad de precios debe constituir el mecanismo de ajuste para equilibrar las explotaciones; y, por tanto, el sector reivindica una vez más que se declare el régimen de libertad para los precios y márgenes comerciales para la merluza -- congelada. En cualquier caso, el sector no puede admitir que -- las elevaciones de los costos de explotación no sean automati-

camente repercutidas en los precios y márgenes comerciales.

Los precios actuales constituyen unos precios políticos, - no ajustados a la realidad.

4.2. Mercado

Podríamos afirmar que España es el principal mercado potencial de merluza. Como consecuencia de ello es interés de todos los países el introducir sus producciones en nuestro mercado. - Las importaciones de merluza constituyen, hoy por hoy, el factor de desequilibrio de mercado y precios para la producción nacional, al rebasarse alarmantemente la capacidad de demanda.

Esta Asociación ha venido propugnando en los últimos años por el establecimiento de una política coherente en el mercado de la merluza congelada; política que, a nuestro entender, habrá de basarse en la fijación de la cuota de mercado o consumo nacional, para que las importaciones solo se produzcan cuando - sea necesario cubrir los posibles deficits entre la producción nacional y el consumo.

Lejos de ello y en base a intereses nada claros, hemos -- asistido a un practica libertad de importaciones de merluza, -- que han originado la acumulación de alarmantes stocks de estos productos, poniendo a la producción nacional, y, por tanto, a - la empresa pesquera nacional en la situación más desfavorable; colapsando sus economías hoy en franca crisis; algunas, en procesos irreversibles de quiebra.

Por último, reiterar una vez más, las supuestas irregularidades que con absoluta impunidad, se suceden en el proceso - de las importaciones, fraudes, que a nuestro entender son producto del escaso seguimiento y vigilancia a lo largo del proceso, por parte de los organismos con competencias.

5. Conclusiones

Hemos pretendido en este resumen esquemático hacer un diagnós

tico de la grave crisis por la que atraviesa el subsector merluce-ro congelador; exponiendo aquellos factores de desequilibrio que - originan la crisis; y, en definitiva reiterar una vez más lo que - en documentos e informes más amplios hemos expuesto a la Administra-ción en los últimos años. Los problemas, por tanto, no son nuevos, y, lo que desgraciadamente sucede es que al no ser corregidos en - su momento, se han agravado, constituyendo en el momento actual la - triste realidad de un subsector cuyas empresas se encuentran en -- procesos acelerados de franca descapitalización que inexorablemen-te conducirán a la quiebra de sus economías.

La conclusión única por tanto que podemos formar del análisis de la situación, no puede ser otra que la de señalar una inexora-ble paralización de la actividad a muy corto plazo.

Para tratar de evitar este colapso, lo que necesariamente no implica que el mismo no sea una realidad irreversible, reiteramos, una vez más, la ineludible necesidad de instrumentar urgentemente una política que contemple las siguientes acciones:

5.1. Los caladeros

Africa del Sur: Proyección de una política definida que permi-ta consolidar la presencia de la flota española incrementándose la participación en las cuotas de pesca.

Namibia: Potenciar todas las acciones que permitan la mejor - posición española de cara al futuro de estos caladeros.

Apoyo de todo índole a los proyectos sectoriales para el establecimiento de relaciones de cooperación y la consolida-ción de estructuras pesqueras en el territorio.

Chile: Ratificación del tratado pesquero con este país, o, si fuere más conveniente, renegociación de un nuevo Convenio que permita el acceso de nuestra flota a estos caladeros.

Argentina: Negociaciones con las Autoridades argentinas que - permitan la utilización de la infraestructura portuaria a la flota española que realice o pueda realizar actividades fuera

de la Zona Económica Exclusiva del indicado país.

Conseguido ello, sería necesario el llevar a cabo una prospección comercial a estos caladeros; para lo cual sería necesaria una subvención de la Administración.

Otros caladeros: Apoyo y ayudas al sector para realizar estudios iniciales que permitan conocer las posibilidades de nuevos caladeros como pueden ser los del Pacífico de los Estados Unidos; Nueva Zelanda y Australia.

Si de los informes previos se considerase interés o posibilidades de explotación, sería necesaria la concesión de ayudas para llevar a cabo prospecciones comerciales.

5.2. Combustible

Ayudas complementarias, bien en los precios del combustible o al transporte y almacenamiento del mismo en Africa del Sur, que permitan equilibrar la incidencia del combustible a esta flota.

Puesta en práctica de una línea crediticia oficial para financiar los envíos de combustible a Africa del Sur.

5.3. Precios y Mercado

Precios: Declaración del régimen de libertad de precios y márgenes comerciales para la merluza congelada. En todo caso establecer criterios para que los incrementos de los costos de producción sean automáticamente repercutidos en los precios y márgenes comerciales.

Mercado: Es necesario establecer anualmente la cuota de mercado o consumo nacional de merlúcidos congelados y sus derivados. - El procedimiento más idóneo para ello sería la creación de una Comisión en la que participarán representantes de los distintos Organismos de la Administración y del Sector afectados.

Establecida dicha cuota de mercado, la misma debería cubrirse con la producción nacional; aportaciones de Sociedades Conjuntas, y, si hubiera lugar, por último con importaciones de otras procedencias.

Las importaciones autorizadas para cubrir el posible déficit que pudiera producirse con las aportaciones nacionales, deberán estar sometidas a un riguroso control.

Deberá crearse un programa, con financiación oficial, de orientación y fomento del consumo de merlúcidos y sus derivados.

Importante en este aspecto es diferenciar las calidades según su procedencia de origen.

Al mismo tiempo que se ponen en marcha los mecanismos que procedan para llevar a cabo los aspectos estructurales anunciados, con carácter urgente y como acciones coyunturales, deberá procederse al cierre total de las importaciones de merluza congelada y sus derivados. Con objeto de impedir que muchas de las licencias de importación concedidas con anterioridad se puedan realizar en la actualidad, es imprescindible el elevar la cuantía del derecho compensatorio variable, a 25.000 pesetas - tonelada cuando menos.

Vigo, junio de 1.980