



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 - VIGO (ESPAÑA)

CIRCULAR INFORMATIVA N.º 5-79	Referencia: GERENCIA	Fecha: 30/MARZO/79
Asunto: GESTIONES PRECIOS COMBUSTIBLE (CONTINUACION)		
Anexo: DOCUMENTACION		

005

Muy Sr.(s) nuestro(s):

Como continuación a la información recogida en nuestra Circular 3-79, por la que dábamos cuenta de los planteamientos y gestiones realizados por la Asociación ante el Gobierno y Administración Pesquera, tenemos el gusto de ofrecerle(s) el resumen de las últimas actuaciones:

El día 26 del actual nuevamente nos hemos reunido en Madrid, en el seno de la Asociación Nacional de Buques Congeladores, los Representantes de las tres Asociaciones afectadas, al objeto de continuar las gestiones iniciadas en la semana anterior.

Al día siguiente 27, fuimos recibidos por el Excmo. Sr. Ministro de Transportes, Sr. Sánchez Terán, a quien en una larga entrevista, le hemos dado cuenta amplia y detalladamente de todos los antecedentes, situación actual y repercusiones de la gravísima problemática del suministro y precios de combustible en los Puertos de Africa del Sur.

Como nota recordatoria y, por habérsela solicitado así el Subsecretario de Transportes, entregamos al Ministro la que figura adjunta a esta Circular, como Anexo I.

Entendemos que el Sr. Sánchez Terán ha quedado perfectamente inmerso de la dimensión y gravedad del problema, aún cuando nos manifestó que una serie de dificultades inviabilizaban una solución urgente del tema. Entre otras, el Ministro nos destacó:

- a) Que la solución mediante subvenciones a la flota que pudieran compensar los incrementos operados, eran netamente inviables, ya que el Gobierno no quiere continuar por esta línea; y que, por tanto, tal alternativa tendría que ser descartada.
- b) Que efectivamente comprendía que la liberalización o subida de los precios no era una medida operativa, cuando menos a corto plazo, pero que sí podría ser una fórmula complementaria, enfocando sus resultados a largo y medio plazo.

- c) Que por tanto, habríamos de centrarnos en la solución ya propuesta por el Sector y Administración Pesquera, del envío de petroleros para suministrar directamente a la flota, aún cuando la misma, a su juicio y al del Gobierno, tenía serios inconvenientes consistentes, por una parte, en que los Stocks de Gas-Oil de C.A.M.P.S.A. están en unos -- niveles bajísimos para permitir hacer frente a las necesidades de la flota y que, por otra, Hacienda se oponía a la subvención económica -- que supondría el suministro de Gas-Oil a los petroleros al precio -- subvencionado en territorio nacional de 4,35 pesetas.

Igualmente manifestó el Ministro que, él entendía que éste problema planteado de precios y suministros era coyuntural, por lo que preveía su pronta solución.

Ante las reiteradas argumentaciones de los Representantes sectoriales que asistimos a la reunión, el Ministro se comprometió a tratar -- directamente el tema con los Ministros de Economía y Hacienda, y si -- fuera necesario, elevaría el tema al próximo Consejo de Ministros.

Al objeto de mantener el tema vivo, hemos decidido, nuevamente, reiterar el problema ante el Presidente y distintos Ministros del Gobierno, mediante -- télex, cuyo contenido se recoge en el Anexo nº II.

Igualmente, y como medida de presión, decidimos seguir utilizando la -- prensa haciéndose eco, de la entrevista mantenida con el Ministro, distintos medios de comunicación nacionales; algunos de los cuales, se recogen en el -- Anexo nº II.

Al respecto y, en cuanto a las comunicaciones de la prensa, hay que decir que el aire triunfalista de las mismas, obedece a nuestra estrategia planteada en este sentido, con objeto de comprometer al Gobierno a una solución -- del tema y, que nosotros, en las manifestaciones a la prensa, dábamos como -- resuelto el problema para conseguir los fines propuestos.

Por último, el resumen de impresiones de los Representantes de la Asociación, que hemos asistido a la entrevista con el Ministro, es el siguiente:

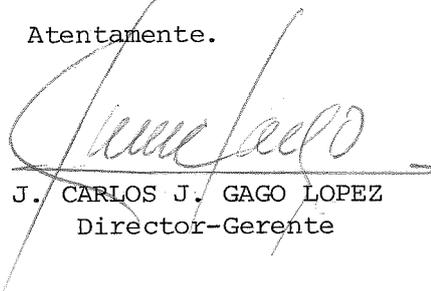
Que la actual situación del Gobierno, y de los correspondientes Ministros, que tal vez cesen en los próximos días, implica que alguno de ellos, como es el caso del de Transportes, no asuma el problema y la búsqueda -- de soluciones con decisión y firmeza.

Que cada día que pase y las nuevas gestiones realizadas, nos indican -- la dificultad de resolver este tema, cuando menos hasta que haya un nuevo Gobierno.

Por todo ello, las Asociaciones afectadas, hemos acordado seguir insis-- tiendo, día a día, en la búsqueda de soluciones, a través de todos los medios a nuestro alcance.

Cualquier nueva situación que, sobre este grave problema se produzca, -- será comunicada a todos los Asociados.

Atentamente.


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

PROPUESTAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES A LA CRISIS PLANTEADA EN LA FLOTA CONGELADORA COMO CONSECUENCIA DEL INCREMENTO DE LOS PRECIOS DEL GAS-OIL Y ESCASEZ DE SUMINISTRO EN LAS COSTAS DEL CONTINENTE AFRICANO.-

1.- Liberalización de las especies sujetas a precios autorizados (merluza, merlucilla y pescadilla congelada).

Consideramos que la libertad de precios para las especies que hasta la fecha no gozan de ella, es necesaria y urgente, siempre y cuando no presuponga la libertad indiscriminada de las importaciones de pescados y mariscos, medida esta que acarrearía consecuencias gravísimas para la flota nacional.

La libertad de precios no puede entenderse como una solución viable para paliar el problema producido por el aumento y escasez de suministro de combustible en diversos puertos de las costas africanas. Las especies sujetas a limitación de precios, es decir merluza, merlucilla y pescadilla, suponen tan solo un 40% de las producciones globales de los barcos merluceros, de un total de 90 unidades, que no podrían absorber el incremento de costos en el combustible por un hipotético aumento de precios a consecuencia de la liberalización de los mismos en la merluza, merlucilla y pescadilla.

Hay que tener en cuenta que en estas especies sujetas a precio fijo en la actualidad ya no se alcanzan los precios topes en los tamaños más numerosos. Caso este el de la pescadilla nº 1 inferior a 400 gr. y que supone un 36,3% de las capturas globales de la flota merlucera congeladora.

El problema del incremento del precio del combustible interesa y afecta no sólo a las 90 unidades merluceras, sino también en la misma medida lo sufren los 39 buques que componen la flota nacional atunera y las 139 unidades que se dedican a la captura de marisco en la costa Oeste de Africa y en el Océano Indico.

Estas flotas, independientemente de estar sometidas a la presión constante de importaciones incontroladas, que hacen inviable un incremento de los precios de sus capturas en primera venta, se encuentran ahora con un incremento en los precios del combustible que repercuten drásticamente en sus costos, convirtiendo la explotación en irrentable.

La flota congeladora atunera se ve sometida al régimen internacional de precios, por lo que resulta obvia la imposibilidad de un aumento en las tarifas de precios de sus capturas cuando estas están destinadas en su totalidad a concurrir en venta en los mercados internacionales.

Distinto es el caso de la flota marisquera que sistemáticamente se ve castigada con importaciones incontroladas hechas no sólo con frecuencia a destiempo, sino también por flotas que trabajan en un claro sistema de dumping. Para mencionar un caso reciente, no por reciente menos sangrante, nos remitimos a la Gaceta de Madrid de fecha 17 de Marzo del presente año, en su disposición nº 7.815, Convenio Comercial entre España y Cuba, contempla el suministro por Cuba a España de un mínimo anual de 5.000 toneladas de marisco y 2.000 de pescado durante el período de vigencia del convenio.

comercial 1.979-1.983, no nos vamos a extender aquí en poner de relieve - las graves consecuencias que este acuerdo puede tener para la flota marisquera nacional, máxime cuando estas importaciones se contemplan en el citado convenio como "exentas de impuestos y otras cargas interiores", sin embargo es obligado alertar a las autoridades competentes para que eviten en lo posible el someter a la flota marisquera nacional a una situación de manifiesta desventaja.

2.- Envío de petroleros.

Tras haber estudiado las posibles soluciones al problema que nos ocupa, entendemos que esta es la más adecuada, siempre partiendo de la base de que el combustible que nos suministre CAMPSA sea al mismo precio que exige para los pesqueros que se abastecen en la Península o en Canarias, es decir, 4,35 pts/litro. Es evidente que el suministro de combustible que CAMPSA pueda hacer a la flota nacional pesquera que ahora se encuentra en dificultades, debe ser al mismo precio al que el Monopolio se lo vendería si estos barcos pudieran venir a abastecerse en territorio nacional, incrementando, por supuesto, el precio del flete que corre a cargo de los armadores.

Nadie puede ignorar que la flota nacional congeladora que faena en caladeros distantes es tan española como aquella otra que lo hace en caladeros próximos que le permiten abastecerse en los puertos nacionales. Las flotas de referencia han de competir en el mismo mercado que aquellas que hasta la fecha CAMPSA les está suministrando el combustible a 4,35 pts/litro. Son muchos los argumentos que podrían ofrecerse para reafirmar la legítima pretensión de los armadores de buques congeladores que faenan en caladeros distantes a la hora de pedir que el Monopolio del Estado les suministre combustible al precio oficial establecido para la flota pesquera española, teniendo en cuenta que los gastos de transporte de ese combustible son por cuenta y riesgo de los armadores. El no hacerlo así tendría como consecuencia inmediata el amarre del 95% de la flota congeladora de larga distancia, el otro 5% son las unidades de gran radio de acción que podrían venir desde los caladeros sudafricanos a abastecerse en Canarias, con lo cual incurrirían en un alto régimen de improductividad y gastos, como consecuencia de los 28 días de pérdida por navegación en ruta consumiendo combustible, no capturando y con su numerosa tripulación inactiva. Por todo ello, insistimos en que esta solución de suministro de combustible por CAMPSA ha de hacerse siempre al precio al que el Monopolio se lo vende al resto de la flota pesquera nacional en la Península o en Canarias, lo contrario configuraría un agravio comparativo y una discriminación insostenible con parte de la flota nacional.

Es necesario significar que, aun partiendo de la base de que CAMPSA suministre el combustible al precio interior establecido para pesqueros (4,35 pts/l), el precio final para los armadores que lo reciban en los caladeros de Africa se verá sustancialmente incrementado, alcanzando un nivel superior al que la flota venía pagando a primeros de año.

Parece a todas luces insostenible la pretensión de un suministro de combustible a la flota pesquera española, ahora en crisis, a un precio distinto al establecido oficialmente por el Gobierno. Nos parece innecesario resaltar aquí el simil de la prolongación figurada de la toma de CAMPSA hasta los caladeros, pero de hecho es exactamente esto lo que se preten

marlo al precio de 4,35 pts/l. El no entenderlo así es tanto como querer - condenar a la flota pesquera congeladora nacional de larga distancia a un - régimen de competencia ilícita con aquellos otros buques que tienen la - suerte de faenar en caladeros que les permiten abastecerse en territorio - nacional.

Somos conscientes de que el precio de los combustibles tendrá - que aumentar, pero lo que nos parece inadmisibile es que se pretenda cargar este incremento de coste sólo a una parte de la flota pesquera sin ningún - argumento debidamente razonado. Por ello, la flota pesquera congeladora es - pañola que opera en caladeros distantes se aviene desde este momento a - aceptar el precio que las autoridades nacionales fijen, pero no puede admi - tir que, existiendo un precio oficial establecido para la flota pesquera - en general, se pretenda excluir ahora a parte de esa flota de los benefi - cios que en su día el Gobierno le concedió por medio de Acuerdo del Conse - jo de Ministros del 13 de Febrero de 1.979.

3.- Subvención de la flota.

Esta medida de subvencionar a la flota que efectúa sus tomas en - el extranjero por la diferencia que supone el incremento de precio desde - el 1º de Enero del presente año, resultaría para los armadores adecuada y - simple, siempre y cuando se arbitrarse un sistema de percepción de dichas - subvenciones rápido. En la rapidez del cobro de esta subvención radicaría - el éxito de la misma, pues de producirse demoras los gastos financieros la - harían ineficaz al fin destinado.

PRECIOS DE COMBUSTIBLE

<u>Flota</u>	<u>Precios 1º Enero</u>	<u>Precios actuales</u>	<u>Diferencia</u>
Merlucera	8,85 pts/litro	17,92 pts/litro	9,07 pts/litro
Atunera	10,88 pts/litro	17,79 pts/litro	6,91 pts/litro
Marisquera	10,85 pts/litro	18,00 pts/litro	7,15 pts/litro

SINOPSIS DE LA PROBLEMATICA PLANTEADA A LA FLOTA PESQUERA CONGELADORA QUE TRABAJA EN CALADEROS DISTANTES.-

Precios de combustible en los diversos puertos de abastecimientos al 1º de Enero de 1.979. El precio de combustible para las diversas flotas es:

	<u>Precio</u> <u>1º Enero:</u>	<u>Precio</u> <u>Actual</u>	<u>Incremento</u>
<u>Merlucera</u>	8,85 Pts/litro	17,92 Pts/litro	9,07
<u>Atunera</u>	10,88 Pts/litro	17,79 Pts/litro	6,91
<u>Marisquera</u>	10,85 Pts/litro	18,-- Pts/litro	7,15

Repencusión en el incremento de precios de gas-oil en la estructura del costo de la explotación de las diversas flotas, (se acompañan anexos).

Flota Merlucera.-

Consumo en el extranjero en 1.978----- 87.792.913 ltos.

Valor en Ptas. ----- 690.052.296 Ptas.

Con las mismas previsiones de consumo para 1.979,

Su valor económico es de : ----- 1.485.286.888 Ptas.

Diferencia: 795.234.592 Ptas. (115%)

Flota Marisquera

Practicamente el 100% de su consumo fué efectuado en el extranjero en el año 1.978, a unos precios medios de ptas. 10,85 Litros.

El incremento para el presente año y a los precios actuales supone 7,15 ptas./litro. Que dado el consumo de 151.836.000 litros supone un mayor costo de 1.085.628.000 (117%)

Flota Atunera

El consumo efectuado por la flota atunera congeladora en puertos extranjeros especialmente en Dakar y Abidja ascendió a : 40.125.314 litros, siendo el precio medio por litro de 10,88 Ptas.; lo que supone un desembolso por este concepto de 436.563.416 Ptas.

Partiendo pues de las mismas previsiones de consumo para 1.979, y tomando como base el precio actual del litro a 17,79 Ptas., nos daría la cantidad final de 713.829.336 Ptas., es decir, se abonan por este concepto 265.920.000; lo que viene a representar un porcentaje del 63,51 % .

ANEXO IIC O P I A T E L E X:

Excmo. Sr.:

Los Organos de Gobierno de las Asociaciones Nacionales de Armadores de Buques Congeladores que suscriben, reunidos en Madrid en Asamblea Permanente a V.E. participan:

1. En la tarde del día de ayer hemos sido recibidos por el Excmo. Sr. - Ministro de Transportes, a quien hemos tenido la oportunidad de exponer amplia y detalladamente la gravísima problemática planteada a la flota congeladora por el suministro y precios de combustible en los puertos africanos.

Como conclusión de dicha reunión, y, a corto plazo, con objeto de -- evitar una paralización en la actividad de la flota, la única solución viable es la de enviar urgentemente petroleros a dichos puertos para suministrar directamente a la flota; el combustible habría de ser facilitado por CAMPSA -tal como se hizo en el año 1.973 ante coyuntura similar- al precio vigente establecido para la flota nacional.

2. Como quiera que la puesta en práctica de tal decisión es competencia del Gobierno, rogamos a V.E. su apoyo y gestiones, con objeto de -- evitar una situación catastrófica irreversible para la flota congeladora con amplias y graves repercusiones socio-económicas.

Dios guarde a V.E. muchos años
Vigo, 27 de marzo de 1.979

Firmado:

- Alfonso Paz-Andrade, Presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores.
- José Angel Angulo Errazquin, Presidente en funciones de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores.
- Juan José Bono Campano, Presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Marisco.
- Pedro Otaegui Macazaga, Presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza.
- Ramiro Gordejuela Aguilar, Presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesquerías Varias.

Télex puesto a:

- Excmo. Sr. Presidente del Gobierno
- Excmo. Sr. Ministro de la Presidencia
- Excmo. Sr. Vicepresidente del Gobierno para Asuntos Económicos
- Excmo. Sr. Ministro de Transportes y Comunicaciones
- Excmo. Sr. Ministro de Hacienda
- Excmo. Sr. Ministro de Industria y Energía.

En su entrevista con el ministro de Transportes

Los armadores piden que se lleve desde España el combustible para los congeladores que faenan en Africa

● *El precio sería el que está vigente en el territorio nacional para la flota pesquera*

Los representantes de la Asociación de Armadores de buques congeladores, que se encuentran en asamblea permanente en Madrid, desde febrero, con objeto de gestionar la problemática planteada con el suministro y precios del combustible en puertos africanos, se entrevistaron en la tarde de ayer con el ministro de transportes, Sánchez Terán, según informa su asociación «Anamer».

En la entrevista se planteó al ministro, informan los armadores, la problemática y sus repercusiones sobre la flota que consideran catastróficas y que de no tener una rápida solución de gobierno con el envío de petroleros a los puertos africanos para suministrar a los pesqueros directamente de combustible, se vería abocada a la inactividad.

A juicio de los armadores, el ministro quedó perfectamente enterado del problema, considerando su gravedad en el contexto del sector pesquero y en el conjunto de la economía nacional.

Ha prometido a los armadores negociar de inmediato el problema con los ministros de Hacienda y Economía y, si fuera necesario, llevar el tema al

próximo Consejo de Ministros.

La solución apuntada por Sánchez Terán consistiría en el traslado a los puertos africanos, en buques petroleros, de combustible suministrado por «CAMPESA» al precio vigente en el territorio nacional para la flota pesquera. Manifestó también su voluntad de poner en práctica otras medidas complementarias tales como declarar

el régimen de libertad de precios para aquellos productos pesqueros que, como la merluza congelada, están contingentados sin que hayan sufrido incremento alguno desde noviembre de 1977.

El problema del suministro y precios del combustible afecta a 268 barcos congeladores que emplean directamente a más de siete mil marineros.

“EL PUEBLO GALLEGO”

JUEVES, 29 de Marzo de 1979

SANCHEZ TERAN RECIBIO A LOS ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES

Se trató el tema del abastecimiento de combustible en Africa

Anamer nos envía la siguiente nota:

Los representantes de las Asociaciones de Armadores de Buques Congeladores, que se encuentran en asamblea permanente en Madrid desde el pasado febrero, con objeto de gestionar con el gobierno la gravísima problemática planteada con el suministro y precios del combustible en puertos africanos, han sido recibidos en la tarde del día de ayer por el ministro Sánchez Terán.

Según manifestaciones de los armadores, en dicha entrevista le fue planteada al ministro en profundidad la problemática y sus repercusiones catastróficas sobre la flota, que de no tener una rápida solución de gobierno con el envío de petroleros a los puertos africanos para suministrar a los pesqueros directamente de combustible se vería abocada a la inactividad.

A juicio de los armadores, el ministro estuvo ampliamente receptivo, quedando perfectamente enterado del problema y dimensionando adecuadamente la gravedad del mismo, no sólo en el contexto del sector pesquero en particular, sino también en el conjunto de la economía nacional.

El ministro ha prometido a los armadores negociar de inmediato el problema con el ministro de Hacienda y de Economía, y si fuera necesario tratar el tema en el próximo Consejo de Ministros.

La solución apuntada por el ministro es la de lograr que «Campesa» suministre combustible al precio vigente en territorio nacional para la flota pesquera, que sería trasladado a los puertos africanos en buques petroleros. Paralelamente, manifestó su voluntad de poner en práctica de precios para aquellos productos pesqueros como la merluza congelada, que están contingentados, sin que hayan sufrido incremento alguno desde el mes de noviembre de 1977.

Los portavoces de los armadores mostraron su conformidad por la plena comprensión del problema por parte del ministro Sánchez Terán, así como por la voluntad manifestada de darle al tema una solución urgente en los términos apuntados anteriormente.

El problema del suministro y precios del combustible afecta a 268 barcos congeladores que emplean directamente a más de siete mil marineros.

5 cinco días

Se le enviará combustible desde España

29/3/79

Solucionado el problema de la flota congeladora en Africa

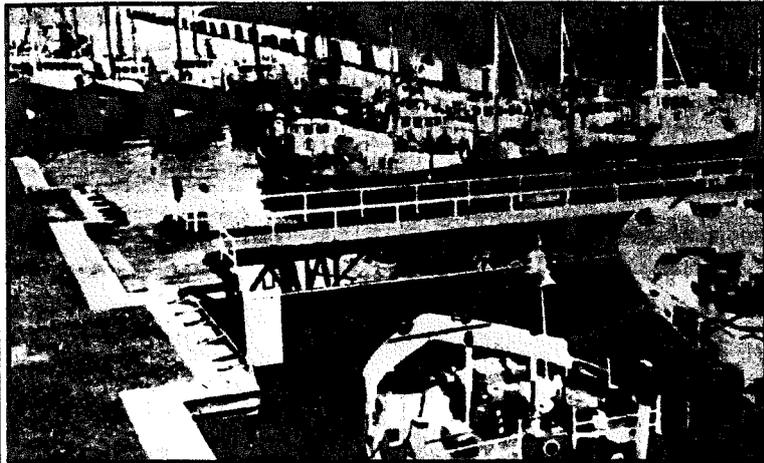
■ Se liberaliza el precio de la merluza

Pese al alto grado de pesimismo manifestado recientemente por los armadores de los congeladores que faenan en los caladeros africanos, parece ser que el problema originado por la fuerte subida de los precios de gas-oil en los países que normalmente se abastecen estos pesqueros va a quedar resuelto de un momento a otro, según informa Logos.

Esta es al menos la impresión que se tiene de la entrevista que acaban de mantener en Madrid los representantes de los armadores con el ministro de Transportes, Salvador Sánchez Terán. (Recordemos a este respecto que en una nota hecha pública el pasado viernes, las Asociaciones Nacionales de Armadores de Buques Congeladores (ANABC) se quejaban de que las gestiones realizadas desde el 24 de febrero ante diversos órganos de la Administración no habían conseguido respuesta del Gobierno. «Hemos solicitado reuniones con varios ministros —decían— sin que hasta la fecha se haya atendido nuestra petición.»)

La situación de esta flota, según los armadores, es grave. El desabastecimiento de suministro en los puertos de Africa Central y el hecho de que en los demás puertos haya subido el gas-oil desde enero entre un 73 y un 105 por cien pudo haber ocasionado la paralización total. Sin embargo, como decimos, se ha encontrado una solución: se facilitará el combustible a los congeladores al precio vigente en España, mediante el envío en buques cisternas a los caladeros africanos, como ya se hizo en una ocasión similar hace cuatro años.

Por otra parte, existe la posibilidad de que se tomen medidas para liberalizar el precio de algunos pescados, como la merluza congelada, sometida a precio fijo desde noviembre de 1977. En todo caso, y siempre según los armadores, el ministro ha prometido «negociar de inmediato el problema con los ministros de Hacienda y Economía y, si fuera necesario, tratarlo en el próximo Consejo de Ministros».



Europa Press

Parece viable que se abastezca de combustible desde España a la flota que faena en los caladeros africanos

El presidente de los armadores, Alfonso Paz Andrade, ha resaltado a Logos que, aparte de la subida del combustible (que supondrá un costo adicional de 3.000 millones de pesetas al año para los armadores), algunos países como Sudáfrica y Mozambique ya les ha anunciado el corte de todo suministro. Los buques afectados por la subida del gas-oil son 268 (90 merluceros, fundamentalmente gallegos; 20 atuneros, en su mayor parte de Bermeo, y 139 marisqueros, cuya base más importante es Huelva). En ellos trabajan más de 7.200 personas. Cada uno de estos barcos-factoría tiene una tripulación de unos 80 hombres, consume alrededor de 17 toneladas diarias de gas-oil (éste representa el 60 por cien de los gastos de explotación) y sus costos de funcionamiento son de unas 500.000 pesetas diarias, aunque todos estos datos varían algo en función de las dimensiones y especialidad pesquera de cada uno. Casi todos ellos permanecen durante todo el año pescando, en especial los marisqueros, cambiando la tripulación cada cinco o seis meses. El producto de la pesca es remitido a la Península en buques de transportes para evitar la pérdida de los veintiocho días que supone el

viaje desde España a los caladeros y viceversa.

Los representantes de los armadores de buques congeladores se encuentran en asamblea permanente en Madrid desde el pasado mes de febrero, para presionar por la solución de un problema que, según afirman, «de no solucionarse supondría la ruina de un sector y la falta de trabajo para muchos miles de personas, aparte de los tripulantes».

FARO DE VIGO

30/3/79

VIGO

MAR

EL MINISTRO DE TRANSPORTES PROMETE SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DE LA FLOTA QUE OPERA EN EL SUR DE AFRICA

LA MEDIDA MAS ADECUADA PUEDE SER EL SUMINISTRO DIRECTO DE CARBURANTE DESDE ESPAÑA, MEDIANTE UN PETROLERO

Los armadores de los buques congeladores que mantuvieron una entrevista en Madrid, con el ministro de Transportes, se han mostrado satisfechos tras el encuentro con el señor Sánchez Terán, sobre las acciones que emprenderá la Administración para resolver los problemas que padece la flota que faena en caladeros de Africa del Sur.

El problema de suministro de combustible afecta a 268 buques congeladores, que emplean directamente a siete mil marineros.

Los representantes de las asociaciones de armadores de la flota congeladora iniciaron el sábado de la pasada semana una asamblea permanente, con el fin de gestionar ante el Gobierno la sali-

da más conveniente para la crisis que han provocado el suministro y precios en puertos africanos.

Al señor Sánchez Terán le fue impuesta la situación y las derivaciones, calificadas de catastróficas, que pueden producirse si la Administración no actúa a tiempo.

Los empresarios pesqueros estiman que el ministro estuvo especialmente comprensivo y que demostró conocer los problemas que le fueron expuestos. Sánchez Terán tratará el tema con los ministros de Economía y Hacienda y, en su caso, llevará la cuestión al Consejo.

La solución apuntada por el ministro es la de lograr que «CAMPSA» suministre combustible al precio vigente en territorio

nacional para la flota pesquera, que sería trasladado a los puertos africanos en buques petroleros. Paralelamente, manifestó su voluntad de poner en práctica otras medidas complementarias tales como declarar el régimen de libertad de precios para aquellos productos pesqueros, como la merluza congelada, que están contingentados, sin que hayan sufrido incremento alguno desde el mes de noviembre de 1977.

Los portavoces de los armadores mostraron su conformidad por la plena comprensión del problema por parte del ministro Sánchez Terán, así como por la voluntad manifestada de darle al tema una solución urgente en los términos apuntados anteriormente.

" PUEBLO DE MADRID "

ECONOMIA

Por el aumento de los precios del gas-oil

EL TEMA DE LOS CONGELADORES, SOMETIDO A ESTUDIO

■ Sánchez-Terán tratará del problema con los ministros de Hacienda y Economía

El problema de los congeladores españoles que faenan en distintos caladeros africanos podría quedar solucionado en breve, según ha manifestado a Logos el presidente de la Asociación de Armadores de Buques Congeladores. Para exponer la gravedad de la situación (los precios del gas-oil han subido desde enero entre un 73 y un 105 por 100 en los países en que normalmente se abastecen los pesqueros) diversos representantes de la asociación se han entrevistado con el ministro de Transportes y Comunicaciones, Salvador Sánchez-Terán.

La solución apuntada por él sería la de facilitar el combustible a los congeladores, al precio vigente en España, mediante el envío en buques-cisterna a los caladeros africanos, como ya se hizo en otra ocasión similar, hace cuatro años. Sánchez-Terán se ha referido también, según los propios armadores, a la posibilidad de tomar otras medidas, como liberalizar el precio de algunos pescados, como la merluza congelada, sometida a precio fijo desde noviembre de 1977. En todo caso, y siempre de acuerdo con las mencionadas fuentes, el ministro ha prometido «negociar de inmediato el problema con los ministros de Hacienda y Economía, y, si fuera necesario, tratarlo en el próximo Consejo de Ministros».

El presidente de los Armadores, Alfonso Paz Andrade, ha resaltado a Logos que, aparte de la subida del combustible (que supondrá un costo adicional de 3.000 millones de pesetas al año para los armadores), algunos países, como Sudáfrica y Mozambique, ya les ha anunciado el corte de todo suministro. Los buques afectados por la subida del gas-oil son 268 (90 merlucceros, fundamentalmente gallegos, 39 atuneros, en su mayor parte de Bermeo, y 139 marisqueros, cuya base más importante es Huelva), en los que trabajan más de 7.200 personas.

Los representantes de los armadores de buque congeladores se encuentran en una asamblea permanente en

Madrid desde el pasado mes de febrero, para presionar por la solución de un problema que, según afirman, de no lograrse supondría la ruina de un sector y la falta de trabajo para muchos miles de personas, aparte de los tripulantes.

● NUEVAS TARIFAS DE TRANSPORTES MARITIMOS

La próxima reunión de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos estudiará las nuevas tarifas de transporte marítimo, que oscilarán entre un 25 y un 30 por 100 de incremento, según informa Logos. Estas tarifas están ya informadas favorablemente por la Junta Superior de Precios.

La variación del 25 al 30 por 100 dependerá de líneas y trayectos; pero, en cualquier caso, no supondrá un desequilibrio respecto a las tarifas vigentes, ya que un trayecto Barcelona-Baleares, por ejemplo, se establecerá en torno a las 800 pesetas, mientras que la utilización de un camarote se fijará en unas 2.500 pesetas día.

Las tarifas marítimas tuvieron un incremento del 22 por 100 el año pasado, pero hacía seis años que estaban congeladas. De todas formas, según se ha manifestado a Logos en fuentes próximas a la Compañía Trasmediterránea, las tarifas marítimas estarán a un 50 por 100 de la media que existe actualmente en Europa.