

LA PESCA EN EL PAIS VASCO
SITUACION ACTUAL Y PERSPECTIVAS

DOCUMENTO DE TRABAJO

I K E I
IKERKETARAKO EUSKAL INSTITUTOA
INSTITUTO VASCO DE ESTUDIOS E INVESTIGACION

INDICE

	<u>Página</u>
PROLOGO	I
1. Introducción	I
2. Objetivos del estudio	II
I. INTRODUCCION	1
1. Importancia del sector pesquero	1
1.1. Empleo en el sector pesquero	2
1.2. Consumo de productos pesqueros	3
1.3. Producción pesquera	4
1.4. La balanza comercial pesquera	5
1.5. Inversiones en el sector pesquero	6
1.6. Conclusión	6
II. ANALISIS DE LOS SUBSECTORES PESQUEROS	7
2. Pesca de superficie	7
2.1. Composición de la flota	7
2.2. Evolución de la producción	8
2.3. Rendimiento	9
2.4. Reorganización económico-administrativa	10
2.5. Rentabilidad del buque medio. Costes de explotación	11
2.6. Conclusión: presente y futuro de la flota de superficie	12
3. Arrastre al fresco	15
3.1. Composición de la flota	15
3.2. Evolución de la producción. Procedencia y precios	16
3.3. Rendimiento	17
3.4. Reajuste de la flota de arrastre	19
4. Atuneros congeladores	21
4.1. La flota atunera	21
4.2. La producción	21
4.3. Algunas consideraciones sobre la perspectiva del subsector	22

	<u>Página</u>
5. Bacaladeros	24
5.1. La flota bacaladera	24
5.2. La producción	24
5.3. Rentabilidad de la explotación	24
5.4. Perspectivas del subsector	25
III. ASPECTOS VARIOS DE LA PROBLEMÁTICA PESQUERA	27
6. La ordenación pública del sector pesquero ...	27
6.1. Un tratamiento unitario para el sector .	27
6.2. Estadísticas de pesca	28
6.3. Administración pesquera y cofradías de bajura	31
6.3.1. Cofradías y comercialización	31
6.3.2. Cofradías y empresas portuarias .	33
6.3.3. Cofradías y régimen autonómico ..	33
7. Pesca: España ante el Mercado Común	35
7.1. Actitud de la Comunidad Económica Euro- pea ante el problema pesquero	36
7.2. Las 200 millas y la política pesquera ..	38
7.3. Acuerdo de pesca con la Comunidad Econó- mica Europea	40
8. La comercialización y el subsector de superfi- cie	44
8.1. Organización empresarial	53
8.2. El FROM	54
9. Sociedades pesqueras conjuntas	58
9.1. Introducción	58
9.2. Regulación de las empresas conjuntas ...	59
9.3. Las empresas conjuntas en la práctica ..	62
9.4. Las empresas conjuntas en el contexto pesquero vasco	67
IV. CONCLUSIONES	68
10. Conclusiones	68
10.1. La pesca de superficie	68
10.2. La pesca de arrastre al fresco	72
10.3. Atuneros congeladores	75
10.4. Flota bacaladera	76

	<u>Página</u>
5. Bacaladeros	24
5.1. La flota bacaladera	24
5.2. La producción	24
5.3. Rentabilidad de la explotación	24
5.4. Perspectivas del subsector	25
6. La ordenación pública del sector pesquero	27
6.1. Un tratamiento unitario para el sector ..	27
6.2. Estadísticas de pesca	28
6.3. Administración pesquera y cofradías de bajura	31
6.3.1. Cofradías y comercialización	31
6.3.2. Cofradías y empresas portuarias ..	33
6.3.3. Cofradías y régimen autonómico ...	33

IKEI

PROLOGO

1. Introducción.

El Consejo de IKEI aprobó el 22 de mayo de 1.978 un proyecto de estudio sobre la pesca en el País Vasco. El encargo inicial quiso hacerse eco de la urgencia del problema planteado por la ampliación de las aguas de aprovechamiento económico exclusivo de la Comunidad Económica Europea y otros países. Esta ampliación na cionalizaba zonas de pesca sitas en aguas hasta entonces libres y tradicionalmente visitadas por la flota vasca.

La falta de caladeros en aguas jurisdiccionales españolas o libres planteaba problemas inmediatos de supervivencia para una flota que había experimentado un crecimiento muy rápido en la década de los sesenta, al amparo de la Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera Española de 1.961. Con la nueva situación mundial, una parte importante de dicha flota parecía estar condenada a la desaparición.

En este contexto se plantean diversas cuestiones:

- 1.- ¿Cuál es el tamaño y características técnicas de la flota vas ca, tanto en barcos como en hombres?.
- 2.- ¿Cuál es el tamaño máximo del sector pesquero vasco compatible con las posibilidades de pesca del País Vasco?.
- 3.- ¿Qué puede hacerse con la flota excedente?.
- 4.- ¿Qué reformas empresariales, técnicas y comerciales son necesarias para asegurar la competitividad del sector en el futuro?.
- 5.- ¿Cómo poner en marcha tales reformas?.

IKEI ha tratado de dar respuesta a estos interrogantes con énfasis en la situación inmediata. De esta forma, otros tantos interrogantes han quedado abiertos. Así al orientar el estudio hacia la situación de la oferta pesquera se han ignorado conscientemente aspectos muy importantes de la demanda, tales como el de la comercialización del pescado que no ha sido específicamente analizado. Si en otras actividades económicas la regulación de los aspectos comerciales tiene sobre todo importancia - para los sectores consumidores pero sólo un efecto marginal en el sector productor, no sucede así en el caso de la pesca de su superficie: las posibilidades de venta son realmente la llave que cierra su futuro desarrollo.

De manera similar no se ha abordado el problema de la investigación científica de los recursos marítimos vascos, ni de los problemas ecológicos que afectan a la reducida plataforma - continental vasca, ni mucho menos la determinación rigurosa del esfuerzo pesquero óptimo compatible con el máximo desarrollo de la biomasa pesquera. Este tipo de cuestiones, ineludibles en el próximo futuro, han quedado fuera de los reducidos objetivos del presente trabajo.

2. Objetivos del estudio.

Aunque el estudio ha pretendido cubrir la totalidad de la actividad pesquera en el País Vasco, conviene destacar algunas de sus lagunas. En primer lugar, no hay tratamiento específico de la pesca artesanal, que en cierto modo queda subsumida en ca pítulo de la pesca de superficie. Por otro lado, la extensión - dedicada a cada subsector es muy desigual. Así, el tratamiento más extenso lo recibe la pesca de superficie, tal vez porque sea el subsector más necesitado y posibilitado de cambio. Por contra,

los atuneros congeladores reciben un tratamiento que no guarda proporción con la importancia adquirida dentro de la pesca vasca, pero que se debe a la imposibilidad de decir algo significativo con la información disponible. Aunque por razones diferentes, sucede lo mismo con los bacaladeros.

A pesar de su reducido ámbito, la información y conclusiones tentativas de este estudio tienen su propia entidad. Hay que resaltar, con todo, que no son las conclusiones en sí mismas sino su proceso de discusión lo que puede constituir una aportación de IKEI al planteamiento de una futura política pesquera vasca.

En efecto, se ha querido presentar este documento como un instrumento de trabajo y no como una propuesta completa y definitiva de conclusiones. En realidad, no hay conclusiones definitivas. Por su parte, IKEI se limita a aportar sugerencias que quiere y debe contrastar con todos los afectados e interesados, desde el pescador a la Administración pública.

Al actuar así, IKEI desea organizar encuentros, mesas redondas, etc. en colaboración con otras entidades, en los cuales a partir de este documento de trabajo, se llegue a adoptar conclusiones compartidas. Ellas constituirán el punto final de nuestro trabajo.

Como se señala en el índice, este documento se divide en 10 capítulos. Los cinco primeros son a su vez un resumen de otros tantos capítulos en los que se da una información mucho más extensa de los cuatro subsectores en que se descompone la actividad pesquera en el País Vasco, con abundancia de información es-

tadística. Este dossier se publica separadamente.

La razón de ofrecer este resumen estriba precisamente en el intento de facilitar su lectura obviando el fárrago de datos y cuadros estadísticos a quien no está interesado en su detalle. Conviene, de todos modos, tener en cuenta que afirmaciones empíricas a primera vista apresuradas de este documento de trabajo - vienen refrendadas por los datos pertinentes en el dossier.

Como era de esperar, no se llega a conclusiones novedosas - ni sorprendentes. Lo que se ha pretendido es objetivar y cuantificar los auténticos problemas de nuestra pesca, al margen de - problemas surgidos a última hora y que son ampliamente difundidos en la prensa local. Igualmente se ha intentado respaldar esas conclusiones sabidas o pretendidamente conocidas mediante el trabajo de campo. Las deficiencias y lagunas encontradas impiden - dogmatizar sobre tales conclusiones; pero, en base a la limitada información disponible, se consideran un primer paso en la dirección correcta. No cabe duda de que se requerirán trabajos específicamente centrados sobre cada una de tales conclusiones.

I. INTRODUCCION

1. IMPORTANCIA DEL SECTOR PESQUERO.

A pesar del olvido en el que tradicionalmente se encuentra - el sector pesquero dentro de las prioridades de la política económica española, es indudable que aquél reúne una serie de características que lo configuran como un sector económico importante - dentro del conjunto económico del País. Estas características giran en torno a los siguientes puntos:

- empleo
- consumo
- producción
- balanza de pagos
- inversiones.

El carácter primario que normalmente se atribuye a esta actividad económica y la escasa fuerza de tracción con relación a otros sectores (1) parecen haber reducido la dimensión del problema pesquero a su esfera social. Los siguientes considerandos pretenden cuantificar la dimensión estrictamente económica de las aportaciones de este sector, tanto al País Vasco como al conjunto de España (2).

(1) El coeficiente del ligazón global del sector es 0,713, inferior a la ligazón media de los sectores productivos del País Vasco (0,766). Véase Banco de Bilbao, Tablas input-output y cuentas regionales de Alava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya. Bilbao, 1.977.

(2) Un tratamiento más amplio de este mismo tema puede encontrarse en nuestro Informe básico sobre el sector pesquero del País Vasco, pp. 1-37. En ellas podrá encontrar el lector interesado mayor información estadística, cuya inclusión en estas páginas hubiera restado agilidad a su lectura.

Conviene aquí aportar unas cifras globales que interesan al total del sector pesquero. Como quedará de manifiesto más adelante, la comprensión de la problemática pesquera requerirá la oportuna división en subsectores. Ello no obsta para que se intente aquí proporcionar una visión de conjunto sobre el sector, a todas luces necesaria para la oportuna adecuación de la política gubernativa al respecto.

1.1 Empleo en el sector pesquero.

La población activa del sector pesquero en 1.975 alcanzaba a 120.186 personas directamente empleadas en toda España, de las cuales el 12% se situaban en el País Vasco. Dentro de éste, el peso específico del empleo pesquero es relativamente pequeño: el 2,04% de toda la población activa de Guipúzcoa y Vizcaya, es decir 14.345 personas (3). La importancia del número se agranda por el hecho de tratarse de un empleo fuertemente localizado en un escaso número de enclaves costeros.

El número de empleos directamente vinculados al sector es difícilmente calculable, y en nuestro contexto sólo nos interesa aquella parte de la población cuya suerte está vinculada a la del sector pesquero.

De estos empleos indirectos, dependen totalmente del sector extractivo los de la industria conservera de pescado y productos marinos. Son 19.681 los trabajadores de esta industria en todo el Estado, de los que 1.871 están en el País Vasco (9,5% del total)(4), por lo que el número de empleos directamente vinculados a la suerte pesquera puede cifrarse en 16.216.

(3) Banco de Bilbao, Renta Nacional de España y su distribución provincial 1.975, Bilbao 1.977

(4) INE, Industrias derivadas de la pesca, 1.977. Todos los datos están referidos al año 1.975.

1.2 Consumo de productos pesqueros.

La importancia del consumo pesquero dentro de la política alimenticia del país determina en un sentido más profundo la importancia del sector. Evidentemente, los niveles de consumo por habitante y año varían enormemente entre países (5), pero dentro de cada país muestran considerable permanencia, ya que influyen decididamente factores sociológicos, de hábito, etc. difíciles de modificar a corto plazo. Por tanto, son indicativos de la existencia de una demanda interior que habrá que satisfacer, bien sea a través de la propia producción, bien a través de las importaciones.

La disparidad de los datos procedentes de distintas fuentes - (sea por la distinta calidad estadística de los mismos, sea por haber utilizado categorías distintas) impide finalizar los resultados, pero las implicaciones de conjunto son ciertamente claras.

España es un país en el que el consumo de pescado es muy importante. La evolución dietaria del Estado ha supuesto un notable incremento del consumo de carne por habitante y año (6), realizado en base al aumento del nivel de vida y sin detrimento de la demanda de pescado, que ha aumentado también (con una sustitución de especies inferiores por otras de mayor calidad).

Dentro del consumo español, el País Vasco presenta unos niveles medios de consumo de pescado superiores a la media estatal. Por lo tanto, la reestructuración del sector pesquero debe partir de la base de la existencia de una fuerte demanda de pescado por parte de la población.

(5) Desde 2,9 kgs. por habitante en Inglaterra a 37,7 kgs. en Japón. El consumo español se sitúa en la cota alta: 29,3 kgs. Como sería de esperar, la variabilidad es mucho menor en lo que al consumo de carne se refiere (datos de la OCDE, Food Consumption Statistics, París, 1.978).

(6) De 49,2 kgs. por habitante y año en 1.970 a 60,6 kgs. en 1.975. En el mismo período el consumo de pescado pasó de 24,9 a 29,3 kilogramos (OCDE, op.cit.)

En relación con este contexto, cabe señalar aquí la gran dispersión existente en cuanto a niveles de consumo de pescado en las distintas provincias españolas. Esto, aparte de indicar distintos hábitos de consumo, es también indicación de la insuficiente penetración de la oferta en el territorio español (7). Como se verá más adelante, la deficiente comercialización de sus productos es uno de los más importantes problemas, si no el principal, que afectan al sector de bajura.

1.3 Producción pesquera.

La flota española ocupa el lugar undécimo en cuanto al tonelaje de sus capturas a nivel mundial. Esta cifra en sí es poco relevante, ya que la composición de la pesca capturada varía de país a país: no tiene la misma significación ser el primer país del mundo en capturas mundiales cuando se destinan en un 90% a la fabricación de harina de pescado -caso de Perú-. Igualmente, es poco relevante comparar este lugar de orden con el puesto ocupado por España en cuanto a dimensión de la flota pesquera (tercer país mundial) para sacar conclusiones sobre la menor productividad pesquera española, ya que, de nuevo, la composición de la pesca es relevante (8).

El País Vasco produce el 9,94% de la producción pesquera del Estado. Comparándola con la participación en la población activa pesquera total, queda clara la menor producción media del conjunto

(7) Según datos de la Comisaría de abastecimientos y transportes, el consumo por habitante de pescado fresco oscila entre los 58,5 kgs. de Orense y los 2 kgs. de Toledo. Aunque estos datos no son fiables en su magnitud, sí son indicativos de la dispersión de niveles de consumo. El consumo de pescado congelado no disminuye sensiblemente estas diferencias.

(8) Lo anterior queda claro al comprobar que España ocupaba el 4º lugar mundial en cuanto a valor de sus capturas en 1.971, a pesar de que en dicho año sólo ocupaba el 9º lugar en cuanto al volumen de las mismas (FAO, Anuario de la producción pesquera).

vasco. Esta participación en el producto pesquero es mayor que la participación de su producción total en el producto nacional bruto español (9,29%).

Dado el gran peso del sector industrial en el conjunto productivo vasco, la aportación global de la pesca al producto regional vasco es pequeña: 8,75 por mil del total (11,8 por mil del producto de las dos provincias costeras). Esta aportación no es inferior a la de otros muchos subsectores industriales.

1.4 La balanza comercial pesquera.

Con respecto al tráfico comercial del País Vasco con el resto del mundo, el pesquero constituye uno de los principales sectores exportadores. Las exportaciones netas de las tres provincias vascongadas en 1.972 (exportaciones menos importaciones) alcanzaban los 3.552,1 millones de pesetas (9). El 73,6% de las exportaciones se dirigen al resto del Estado Español. Las exportaciones pesqueras suponen el 1,94% del total del tráfico comercial exterior de las provincias vascongadas, y lo que es más importante, el 3,45% de las exportaciones al extranjero.

Otro punto final a tener en cuenta dentro de este epígrafe, es el destino de la producción: únicamente el 32,8% del valor de la producción total pesquera se destina al abastecimiento de las provincias vascongadas, mientras que el resto se envía a otras áreas del Estado y al extranjero.

(9) El sector extractivo pesquero es el 6º por su potencial exportador después de los de transformados metálicos, siderurgia básica, transformados de caucho, papel, cartón y derivados y construcción naval. Le sigue en importancia el sector de conservas de pescado. Ver Banco de Bilbao, Tablas input-output y cuentas regionales de Alava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya, Bilbao, 1.977.

1.5 Inversiones en el sector pesquero.

El valor de las inversiones cristalizadas en un sector es más indicativo de su importancia actual o pasada que de su trascendencia para el futuro. Sirve, de todos modos, para ponderar la importancia de las decisiones que, desde el punto de vista del Gobierno, deben tomarse de cara al sector.

Si el análisis se limita a las valoraciones de las inversiones realizadas en buques y material de pesca (prescindiendo, por lo tanto, de las instalaciones portuarias en sí), el valor de la riqueza pesquera del Estado estaba cifrado (10) hace ya diez años en el 0,5% del total del capital invertido en todos los sectores económicos. A la sazón, tal inversión era equivalente p.ej, al valor de la industria papelera en su conjunto. Dentro de cada provincia, las inversiones pesqueras en Guipúzcoa ascendían al 5% de su riqueza total. En el conjunto de las provincias vascongadas el sector pesquero acapara el 2,51% de la riqueza total (11).

1.6 Conclusión.

De todo lo anterior se concluye que el sector extractivo pesquero es, al margen de sentimentalismos o de consideraciones puramente sociales, un sector económico de peso importante en el conjunto nacional, tanto vasco como español, con implicaciones graves de cara al empleo, la balanza de pagos y la política alimentaria del país.

(10) Universidad Comercial de Deusto, Bilbao, La Riqueza Nacional de España.

(11) En 1.965 las inversiones pesqueras vascas estaban valoradas en 8.297 millones de pesetas.

II. ANALISIS DE LOS SECTORES PESQUEROS.

2. PESCA DE SUPERFICIE

2.1 Composición de la flota.

La flota de superficie no artesanal se compone de 309 unidades que representan casi 28.000 toneladas de registro y más de 100.000 caballos de potencia. Este subsector emplea directamente en la extracción a 3.806 hombres.

Representa, en arqueo, el 20 por ciento de toda la flota - vasca y más del 40 por ciento del total de empleos en la mar.

Esta flota creció ininterrumpidamente hasta el año 1.970 y a partir de este año fue disminuyendo paulatinamente.

Para dar una idea de esta evolución diremos que, adoptando el año 1.961 como base 100, en 1.968 el arqueo de esta flota era 205, en 1.970 era 208 -año de máximo arqueo- y en 1.978 era 171.

El buque medio de superficie cuenta en 1.978 con 298 HP. de potencia y un arqueo de 89 TRB.

La composición por edad ha sufrido naturalmente alteraciones importantes: en 1.968 la mitad de la flota tenía menos de cinco años mientras que en 1.978 los buques de la misma edad no llegan al diez por ciento. Este dato indica claramente que la fuerte expansión de los años 60 se detuvo al principio de la última década y que ha ido corrigiéndose el fenómeno de sobreflota del subsector.

Estos datos reflejan el reajuste incontrolado que ha experimentado la flota de superficie en los últimos años sin ningún ti

po de planificación ni previsión.

2.2 Evolución de la producción.

La evolución de la producción ha sido creciente en los años setenta. Concretamente en lo que se refiere a la anchoa, en el año 1.977 se capturó el doble que en 1.970. Sin embargo, el valor de la producción, aunque en aumento, no siguió una evolución paralela a la de las capturas, debido al menor ritmo de crecimiento de los precios. Una idea de la facilidad de saturación del actual mercado de anchoa nos la da el hecho de que, creciendo las capturas de 1.970 a 1.975 en un 25 por ciento, el valor de éstas descendiese a pesetas constantes en un 10 por ciento.

En conjunto en el año 1.970 la flota vasca de superficie - capturó 38.303,9 Tm. de pescado, que en primera venta representaron 1.187 millones de pesetas (2.653 millones de 1.977). En 1.977 las capturas fueron de 67.681 Tm, lo que representa un incremento de casi un 77 por ciento, y el valor ascendió a 4.228 millones, lo que en pesetas constantes equivale a un incremento del 59 por ciento, ambos respecto a 1.970. Es importante retener, - pues, que el aumento del valor en pesetas fue proporcionalmente menor que el crecimiento de la producción en peso.

Evidentemente, el incremento habido en la producción durante el período estudiado, junto con el descenso experimentado en el número de unidades que faenaron cada año, indican un claro - crecimiento de las capturas por TRB. El año 1.977 la producción por TRB era el doble que en 1.970, lo que en otros términos equivale a decir que la mitad del arqueo hubiese sido suficiente para capturar las 38.303,9 Tm. que se pescaron aquel año. De hecho, el año 1.977, la flota vasca de superficie, a pesar de ver reducido su arqueo en un 12 por ciento respecto a 1.970, logró superar

en un 76 por ciento el nivel de capturas de este último año.

También entre 1.970 y 1.978 los ingresos brutos por TRB-crecieron de forma importante, ya que se produjo un incremento en pesetas constantes de casi un 88 por ciento.

2.3 Rendimiento.

La característica que mejor define a nuestra flota de bajura es la de su polivalencia. Como es sabido, una de sus campañas básicas la constituye la pesca de anchoa al cerco, siendo la otra especie básica el bonito, que requiere artes y métodos totalmente diferentes.

En su especialidad cerquera, la flota de superficie obtiene unos rendimientos muy inferiores a las flotas típicas de esta modalidad que faenan fundamentalmente en el Norte de Europa sobre especies pelágicas. Extrapolando el tiempo de actividad dedicado a la pesca de anchoa a todo un año, la flota de superficie del País extrae 36,59 Tm. por hombre siendo así que en Noruega se obtienen 94,97 Tm. por hombre. Por otra parte, la superior cotización de la anchoa dentro de las especies pelágicas puede haber llegado al límite de lo que puede alcanzar como producto de la industria conservera.

El mismo tope comercial existe en el caso de los túnidos, que se cotizan en el mercado internacional y para cuya captura la flota de bajura utiliza unos medios totalmente obsoletos en comparación con los modernos procedimientos que utilizan los atuneros que pescan al cerco.

Sin embargo, habida cuenta del crecimiento de los rendimientos técnicos operados a lo largo de los años sesenta y al

volumen de empleos que absorbe el subsector, es necesario mantener su actividad por todos los medios posibles. No habrá que perder de vista, a pesar de ello, que la actividad atunera tendrá - que enfrentar la creciente competencia del sector congelador y - que la anchovera no podrá beneficiarse del incremento de precios que compensó los ejercicios de la década de los sesenta. La única salida posible de este subsector es racionalizar al máximo su organización pesquera, a fin de optimizar el uso combinado de - las tres campañas (dos de túnidos y una de anchoa) que se realizan en la actualidad.

2.4 Reorganización económico-administrativa.

De cualquier forma, antes de hacer uso de medidas de reestructuración de flota más o menos profundas, hay datos que apoyan la tesis de la necesidad de organizar la gestión económico-administrativa en este subsector. Uno de ellos consiste en la - gran diferencia observada en el nivel de los ingresos brutos por puertos, que vuelve a repetirse cuando se analiza la distribución de dichos ingresos por buques dentro de un mismo puerto.

Los resultados de la pesca de superficie están fuertemente ligados al puerto base, que "impone" una forma de explotación - que va desde la fijación de ciertos días de bandera hasta el emprender o no campaña de entretiempo. Esta diferencia entre puertos está ciertamente ligada a la estructura de las respectivas flotas, pero se da asimismo entre buques de iguales o parecidas características pertenecientes a diferentes bases.

2.5 Rentabilidad del buque medio. Costes de explotación.

El coste de explotación anual de un buque medio (1) se puede establecer en una cifra ligeramente superior a los 18 millones de pesetas, incluyendo la amortización y en el supuesto de que los trabajadores perciban un salario anual neto aproximado de 600.000 pesetas. Este importe se obtiene mediante un cálculo diferente al que se realiza en la práctica. En efecto, los empresarios de bajura no incluyen como coste fijo la retribución de la tripulación, en base a la peculiar forma de pago -denominada "a la parte"- que perdura en el subsector. De la misma forma, tampoco tienen normalmente en cuenta los costes de amortización, lo que evidentemente no quiere decir que no se produzcan. Todo ello repercute en la no renovación de la flota y en el bajo nivel de vida de los trabajadores.

Teniendo en cuenta este nivel de gastos, es evidente que la empresa de bajura del País Vasco no es rentable, ya que los ingresos medios de la flota de Bermeo en 1.977 -puerto en el que se alcanza la cifra más elevada-, fueron de 19 millones. Se puede pensar, por tanto, que en otros puertos sólo ciertos buques punteros alcanzan el umbral de rentabilidad.

A pesar de las autolimitaciones impuestas en la campaña de anchoa (cupos, limitación de los días de salida), se ha logrado un incremento de la producción total e incluso de los rendimientos técnicos. Pero junto a estos incrementos, la producción en valor ha crecido mucho más lentamente, debido al estancamiento de los precios en primera venta. Para dar una idea aproximada de esta situación digamos que, en pesetas constantes, el precio medio -

(1) A efectos del cómputo de costes, el buque medio presenta las siguientes características: capacidad. 110 TRB; potencia, 400 CV; tripulación, 15 hombres; edad, 7 años.

de la producción de bajura era en 1.977 un diez por ciento inferior al de 1.970.

En términos técnicos, y por lo que se refiere a la anchoa, la capacidad extractiva de nuestra flota puede ser del 150 al 250 por ciento superior a la utilizada. Por otra parte, también es verdad que con los actuales canales de comercialización se ría impropio extraer más pescado que el que se desembarca en la actualidad. Sin embargo, a nuestro juicio la limitación de capturas no debe realizarse de forma individual para cada buque, sino en una agrupación económica de rango superior como pudiera ser el puerto pesquero y plantear a este nivel los problemas de administración y gestión.

2.6 Conclusión: presente y futuro de la flota de superficie.

De forma esquemática la situación del subsector podría resumirse en los siguientes puntos:

- . Explotaciones generalmente no rentables y como consecuencia:
 - bajo nivel de salarios, lo que provoca la marcha del personal más joven o cualificado hacia otros tipos de actividades.
 - descapitalización, que ya a simple vista puede observarse en el gradual envejecimiento de la flota.
- . Capacidad extractiva en cuanto a la anchoa superior a sus posibilidades de comercialización.
- . Disminución paulatina del precio de la anchoa.
- . Incapacidad tecnológica para mantener la pesca de túnidos en caladeros lejanos y en competencia con métodos más modernos.

- . Pocas posibilidades de expansión a nuevos caladeros.
- . Desamparo por parte de la Administración del Estado.

Ante este panorama las soluciones convencionales difícilmente pueden ser eficaces. El modo de actuación debe ser a nuestro juicio promover la agrupación del negocio pesquero en unidades - de porte mayor, que tengan una dimensión suficiente para justificar la existencia de servicios de gestión (gerencia, comercialización, etc.) e incluso de otro tipo (repuestos, etc.) comunes. Las agrupaciones citadas podrían alcanzarse mediante soluciones diversas: cooperativas de producción y comercialización, empresas de producción y comercialización, simples acuerdos para comercialización, etc. En este sentido, se propone como unidad económica óptima de explotación el puerto pesquero: una única empresa que agrupe los intereses de los hombres y capitales involucrados y que utilice los modernos métodos de gestión. Solución que sería deseable extender a otros subsectores con base en el mismo puerto, en caso de que hubiese varios, de forma que el puerto - fuese la unidad de explotación mínima para todos los buques en él registrados.

Cualquier planteamiento del tema exige previamente la consideración de los siguientes puntos:

- 1º.- En los últimos años se ha pescado menos anchoa de lo que - técnicamente se hubiera podido.
- 2º.- Los compradores de anchoa están perfectamente localizados, ya que aproximadamente el 80 por ciento de la producción es adquirido por un reducido grupo de conserveros.
- 3º.- La cantidad de anchoa a producir puede establecerse con un margen de error muy pequeño mediante el estudio de la producción de años precedentes.
- 4º.- Mediante el mismo procedimiento se podría establecer el precio medio de la anchoa con muy pocas posibilidades de error.

Considerando una hipótesis optimista y otra pesimista, el producto de la costera de anchoa para 1.979 oscilaría entre las siguientes cifras:

Cantidad	36.000 - 40.000 Tm.
Precio	45 - 50 pts./kg.
Importe de las ventas	1.620 - 2.000 millones de pts.

Como ya se ha señalado, se estima que la capacidad extractiva de la flota puede llegar a ser hasta un 250 por ciento superior a la utilizada (2), por lo que cabe proponerse a título indicativo la reducción de un 10 por ciento de los buques censados en la actualidad. Al margen de otras medidas (implantación de industrias auxiliares, reestructuración de la comercialización, - etc.) parece inevitable hacer frente a dicha reducción, ya que - la actual infrautilización de los medios de producción no constitituye más que un remedio transitorio.

La naturaleza socio-económica del subsector le hace acreedor de una atención preferente por parte de la Administración pública. No cabe duda de que, ateniéndose a las previsiones del Estatuto de Autonomía, puede constituir la base del establecimiento de una Administración pesquera vasca. La promoción del puerto como unidad de explotación pesquera podría constituir el medio óptimo no sólo de salvar al sector actual, sino de establecer la industria pesquera del mañana.

(2) En lo referente a la anchoa.

3. ARRASTRE AL FRESCO.

3.1 Composición de la flota.

Hay que constatar en primer lugar una reducción de la flota de este subsector en el período 1.972-1.978. En el primer año citado había en el País Vasco 252 buques arrastreros censados que aumentaron a 295 el año 1.975, produciéndose bajas posteriormente hasta llegar a la actual dotación de 232 buques. Es decir que, en los últimos cuatro años, la flota censada ha experimentado - una disminución del 32,23 por ciento, siempre sobre la base de - buques censados que no corresponde con la de buques en activo. - El dato es suficiente para señalar el grado de decadencia del - subsector.

Según datos oficiales de la Subsecretaría de Marina Mercante, el año 1.977 el 14 por ciento del arqueo total de los buques registrados en nuestro País como arrastreros al fresco sobrepasa ría los 20 años, lo que se puede interpretar como signo de incipiente vejez.

El año 1.978 habría embarcados en este tipo de buques un total de 3.460 hombres, lo que representa aproximadamente el 40 - por ciento de los empleos totales en la mar. Hay que tener en - cuenta además, que estos 3.460 empleos crean un volumen aproximadamente igual de puestos de trabajo en tierra, incluidas las industrias auxiliares en el ámbito portuario. Tendríamos, pues, en total cerca de 7.000 economías familiares dependientes del sub - sector.

3.2 Evolución de la producción. Procedencia y precios.

La producción de la flota vasca de arrastre puede estimarse en 38.904,6 Tm. anuales de pescado, cuya composición se divide - en un 45 por ciento de blanco, 40 por ciento de variado y el restante 15 por ciento de especies destinadas a subproductos. Esta producción representaría, para el año 1.977, algo más de la mitad de la producción de la flota de atuneros congeladores y sería similar a la de bajura.

La procedencia de estas capturas apenas ha variado hasta el año 1.977 destacando por su importancia la zona VIII, (playas - francesas), la más cercana a nuestras costas. Tradicionalmente - el 60 por ciento de los desembarcos provenían de esta zona, si - bien en 1.977 esa proporción llegó al 77 por ciento del total - de los desembarcos. La flota de arrastre faena principalmente en zonas actualmente incluidas bajo la jurisdicción de la Comunidad Económica Europea (ver mapa adjunto).

La producción ha experimentado variaciones, pero no tan im - portantes como hacían esperar las fuertes limitaciones que ha - sufrido el subsector. En números índices, adoptando el año 1.972 como base 100, en el año 1.973 se desembarcó 109; en 1.974, el - número fue 108; en el año 1.975 el índice fue 112; 94 en el año 1.976 y 77 en el año 1.977. Es decir que, entre el año de produc - ción más elevada, que fue 1.975 y el de mínima producción, 1.977, media una diferencia del 35 por ciento en el nivel de capturas.

La evolución de los precios ha sido de constante crecimen - to, variando de un precio medio de 51,17 pts. kilo en 1.972 a - 134,80 en 1.977; es decir, un incremento del 163 por ciento en - tre los dos años. Para situarnos frente a esta evolución, diga - mos que en 1.977 el precio medio de los desembarcos en el sector

de bajura representa menos de la mitad que el de los productos procedentes del arrastre.

En cambio, en 1.972 el kilo de arrastre hacía en primera-venta un precio medio 30% superior al procedente del subsector de bajura. Lo que equivale a decir que el incremento de los -precios ha sido muy inferior en las especies procedentes del -subsector de bajura.

Este crecimiento en los precios ha hecho posible que el -valor de la producción haya sido mucho más estable, de forma -que, si bien en 1.977 la producción en peso sólo era el 68% de la de 1.975 (año de máxima producción del período estudiado), -en pesetas constantes los ingresos brutos en aquella fecha re-presentaron el 87 por ciento de los ingresos brutos de 1.975.

Puede estimarse que el valor de la producción del subsec-tor de arrastre se sitúa en los 5.244,2 millones de pesetas en 1.977, frente a los 5.439,8 de la flota atunera al cerco y los 4.228,7 del subsector de bajura en el mismo año.

3.3 Rendimiento.

En términos de rendimientos, los buques arrastreros captu-raron el año 1.977 a razón de 805 kg. por TRB, mientras que en 1.972 los kilogramos fueron 1.019 y en 1.973 se cifran en 1.039. Estos rendimientos son bajos si se comparan con los de otros -subsectores, ya que la flota de bajura capturó en el año 1.977 a razón de 2.281 kg. por TRB. y 2.147 kg. los atuneros congela-dores.

La evolución de la producción por TRB decrece de forma -prácticamente ininterrumpida. Siendo 100 los rendimientos de -

1.972, los de 1.973 pasan a 102; a 84 los de 1.974 y 1.975; a 88 los de 1.976; a 79 los de 1.977, último año del período considerado. Frente a estos rendimientos técnicos, los económicos, en pesetas constantes, evolucionan de forma muy diferente. Partiendo de 100 en 1.972, pasan a 93 en 1.973; 91 en 1.974; 89 en 1.975; 106 en 1.976; y 105 en 1.977.

Quiere esto decir que la producción por TRB descendió de los años 72 y 73 a los dos últimos del período en más de un 17 por ciento. Sin embargo, en términos económicos y en pesetas - constantes aumentó en un 10 por ciento.

Los rendimientos en pesetas por TRB de la flota arrastre- ra resultan inferiores a los de otros subsectores. Frente a las 108.605 pesetas de ingresos brutos por TRB que obtuvo en 1.977, la flota de bajura alcanzó 142.600 pesetas y 169.297 la de atuneros congeladores.

Medidos estos mismos rendimientos en términos de tripulan- tes o por buques, la flota de arrastre ofrece mejores resulta - dos que la de bajura, pero queda muy por detrás de la flota de atuneros congeladores.

Los ingresos brutos por tripulante en la citada flota fue- ron de 1.701.159 pesetas (en bajura 1.271.989 y 6.816.884 en los atuneros) y por buque 26.489.490 pesetas (19.079.843 en bajura y 143.154.567 en el caso de atuneros congeladores).

La dispersión de los ingresos brutos es muy grande en el - subsector y las mayores capturas parecen realizarlas los buques de mayor arqueó.

Estudiando la cuenta de explotación de un buque de 250 TRB, 1.200 HP y 14 tripulantes, resulta que los ingresos mínimos para que la actividad de un arrastrero de estas características cubra

costes deben ser de 35.300.000 pesetas, lo que en peso supondría alrededor de 262 Tm. de captura anual.

3.4 Reajuste de la flota de arrastre.

Basándonos en este último dato (262 Tm. de captura anual) y teniendo en cuenta las limitaciones impuestas por la Comunidad Europea al esfuerzo pesquero de nuestra flota, se puede establecer mediante diferentes hipótesis de cálculo que la flota de arrastre debe quedar reducida a unas 150 unidades.

Aunque resulte difícil afrontar esta realidad, el negarla no solucionará el problema. En la actualidad una importante proporción de buques de arrastre espera la reglamentación del desguace en condiciones favorables, ya que la actual no contempla en absoluto la problemática y necesidades de este subsector del País Vasco.

Es necesario salir de la ambigüedad y establecer una ley de desguace apropiada que clarifique la actual situación, ya que las ayudas ocasionales e indiscriminadas, el recurso al amarre temporal de flota, el desempleo y otras tácticas similares pueden tener un coste superior al que se derivaría de la adecuación de la flota a una dimensión razonable.

El sistema de medidas a establecer debe tener en cuenta aspectos tales como:

- Líneas de crédito preferentes.
- Exenciones fiscales.
- Subvenciones a través de la Seguridad Social: prestaciones anticipadas, seguros de desempleo, etc.
- Incentivos de cara al procedimiento de la fusión de empresas.

- Inversiones en infraestructura.
- Establecimiento de primas al desguace de cuantía suficiente.

Estas medidas han de arbitrarse de forma que operen positivamente en la adecuación de la flota al tamaño deseado.

A título orientativo y para reducir la flota censada en unas 75 unidades, estimamos que una cantidad situada entre los 10 y 15 millones de pesetas por barco podría ser la adecuada para provocar una oferta suficiente de toneladas a desguace. Esta cantidad representa para el total a desguazar, al margen de la liberación de las cargas de los empleos involucrados, entre 750 y 1.125 millones.

La distribución de las primas al desguace debería establecerse en función de diferentes baremos, según criterios que tuviesen en cuenta la edad y equipamiento tecnológico de los buques.

De esta forma se discriminarían dos grandes grupos de embarcaciones: aquéllas que, no siendo rentables, permanecen amarradas esperando obtener una rentabilidad de sus derechos de licencia; y las que pudiendo serlo, permanecen también amarradas por carecer de las oportunas licencias, por razones ajenas al armador. Estas embarcaciones, que en otras condiciones podrían haber tenido una actividad rentable, merecen en justicia una prima mayor que las que ya fueron amortizadas.

La distribución de las primas podría ser un elemento útil, acompañado de la legislación correspondiente, para favorecer la asociación de empresas, objetivo prioritario de cara a la reestructuración del subsector.

4. ATUNEROS CONGELADORES

4.1 La flota atunera.

La flota de atuneros congeladores tiene como base el puerto de Bermeo. Está compuesta por 42 buques (1) cuyo arqueo total es un 35 por ciento mayor que el de la flota de superficie. Representa, por tanto, la cuarta parte del total de la flota - del País Vasco en volumen. Los 882 hombres que la tripulan representan casi el diez por ciento del total de empleos del sector pesquero en su fase extractiva.

El tonelaje medio de estos buques es de 894 TRB y de 3.112 CV. Sin embargo, el arqueo y la potencia de los nuevos barcos es cada vez mayor: los diez congeladores construidos con posterioridad a 1.975 tienen 1.147 TRB y 3840 CV de potencia como media.

4.2 La producción.

El año 1.977 la producción total fue de 69.000 Tm., lo que representa una cifra cuatro veces mayor que las capturas de túnidos realizadas por toda la flota de superficie.

El contraste entre las técnicas extractivas de una y otra flota es, pues, evidente: las capturas medias por hombre de un atunero congelador se acercan a la producción de bonito de un buque de superficie en su mejor campaña.

En valor, la producción total de 1.977 (5.439 millones de pesetas) supuso más que el valor en primera venta de toda la producción -incluidas todas las especies- de la flota de bajo-

(1) La flota total del Estado se compone de 46 buques.

ra. Con todo, esta producción ha sufrido grandes oscilaciones en el corto período de tiempo para el que disponemos de datos. Si utilizamos el año 1.974 como punto de comparación, se observa - que los rendimientos técnicos en 1.975 y 1.976 han descendido a valores próximos a la mitad (2), salvando los ligeros signos de recuperación del último año.

El descenso de los rendimientos técnicos se refleja igualmente en los rendimientos económicos: el valor de las capturas en 1.976 tanto por TRB como por tripulante no sobrepasa el 60% de los valores de 1.974, medidos en pesetas constantes. Sin embargo, en 1.977 la recuperación de los precios elevó los resultados al 90% aproximadamente de los valores del año base. Así, en 1.977 se obtuvieron 6,8 millones de pesetas por tripulante y 169.300 ptas. por TRB.

4.3. Algunas consideraciones sobre la perspectiva del subsector.

La Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC) ha aludido repetidamente al peligro de sobrepesca existente, solicitando la limitación de permisos para la construcción de buques de este tipo. Los datos mencionados parecen confirmar esta opinión. Sin embargo, es preciso tener en cuenta que la serie de datos anuales de que disponemos es demasiado corta para confirmar esta tendencia. Así por ejemplo, puede suceder que la evolución señalada parta de un año excepcional

(2) Este descenso se comprueba tanto en las capturas por TRB como en las capturas por tripulante. En 1.977 dichos índices - equivalían al 65% de su nivel de 1.974.

mente favorable, por lo que cabría la posibilidad de que la caída posterior fuese únicamente a niveles normales de rendimiento.

Desgraciadamente es imposible determinar la evolución de los costes a través de los datos facilitados, ya que en algunas partidas controlables se comprueban desviaciones del orden de 200 por cien por encima de los costes reales.

Dentro de un planteamiento objetivo de la cuestión no hay que ignorar el posible interés de los actuales armadores en restringir la aparición de nuevas empresas. Conviene igualmente tener en cuenta que los túnidos se cotizan en el mercado internacional y que la participación de la flota vasca en la producción mundial difícilmente puede tener una incidencia importante ni en el precio del producto, ni en el problema de sobrepesca, puesto que su participación en el total mundial es muy baja : alrededor del 2 por cien.

Si bien los túnidos se capturan generalmente en aguas internacionales, existen posibilidades crecientes de fijación de cupos por parte de organismos internacionales y, en algunos casos, fijación de cánones por Estados ribereños. Hay que destacar, pues, la importancia de mantener una política estatal activa en el terreno internacional en defensa de nuestros intereses para prevenir situaciones semejantes a las acaecidas en otros sectores.

5. BACALADEROS

5.1. La flota bacaladera

La flota bacaladera del País Vasco tiene su base exclusiva^a mente en el puerto de Pasajes. La evolución marca una clara decadencia: de 86 unidades y 46.451 TRB en 1972 se ha pasado en 1978 a tener sólo 35 buques con un arqueo total de 19.589 TRB. De hecho, si en 1972 la flota de Pasajes representaba la mitad de la flota bacaladera del Estado, apenas llegaba al 30 por ciento en 1977. Una idea de esta evolución la da el hecho de que no se haya construido ningún buque durante los últimos cinco años y que 1.254 hombres hayan perdido su empleo en el subsector. El tonelaje disminuido durante ese período de tiempo es comparable al arqueo total de la flota de superficie del País Vasco.

5.2. La producción

Teniendo en cuenta esta disminución de flota, evidentemente la producción ha tenido que descender. Lo ha hecho de forma que las capturas en verde de 1977 suponen una reducción del 45 por ciento respecto a las de 1970. Hay que constatar además una reducción de la producción por TRB, que de 1402 kg. en 1970 pasan a ser la mitad aproximadamente en 1975, con una recuperación en 1976 y nueva caída en 1977.

5.3. Rentabilidad de la explotación

La crisis de la flota bacaladera es consecuencia de una disminución de las capturas en los caladeros tradicionales, de re-

sultas de la reducción de los cupos asignados a la flota española. A su vez, esto ha obligado a desplazarse forzosamente a zonas de pesca más alejadas, lo cual dificulta enormemente las posibilidades de las unidades más antiguas y pequeñas.

El incremento de los costes del petróleo, del que dependen muchas de las materias primas de la pesca, y de personal inciden enormemente en el descenso de rentabilidad.

Junto a estos hechos también tienen gran importancia la discriminación del tamaño del pescado, que reduce considerablemente la relación valor venta/kg., y la crisis de mercado del año 1.975, consecuencia de la convergencia de distintos factores internacionales.

En 1.977 el nivel de ingresos por buque es de 68 millones. Ateniéndonos únicamente a criterios económicos puede decirse que la explotación rentable de un buque de nueva construcción y que por lo tanto tuviese que hacer frente a los correspondientes costes de amortización sería prácticamente imposible. La subsistencia de las actuales unidades se debe precisamente al hecho de que han sido total o parcialmente amortizadas y que pertenecen a empresas con poca carga financiera.

5.4 Perspectivas del subsector.

En medios empresariales, y como única salida a la situación, se ha planteado la necesidad de reducir la flota en un 50 por ciento de su capacidad. Para ello sería preciso contar con una ley de desguace que ofreciese mejores condiciones que las actuales, completada con el compromiso de dotar con una asignación por

parte de los armadores que continuasen en activo a quienes se re tirasen del subsector.

Si bien es imposible conocer las variables técnico-económicas en función de las cuales habría que determinar el tamaño de la flota, parece apropiado utilizar, al menos a título indicativo, esta cifra.

En cualquier caso no debe asustar la idea de hacer frente - al reajuste numérico de la flota, ya que este reajuste se está - produciendo de todos modos - la evolución de la flota nos lo indi ca-, si bien a un coste social y económico más elevado posible - mente que si se realizase dentro de un plan debidamente controlado.

III ASPECTOS VARIOS DE LA PROBLEMÁTICA PESQUERA.

6. LA ORDENACIÓN PÚBLICA DEL SECTOR PESQUERO.

6.1 Un tratamiento unitario para el sector.

Es un lugar común el criticar a la Administración pública - por su política o falta de ella con relación al sector pesquero. En el contexto de una administración autonómica, resulta más operativo señalar algunos criterios de cara a la constitución de una administración de tales características en el sector de la pesca.

Conforme a la Constitución española, "Las Comunidades autónomas podrán asumir competencias en... pesca en aguas interiores" (art. 148, 11). Esta competencia es asumida por el proyecto de estatuto vasco (art. 10,11). En cambio la "pesca marítima" es competencia exclusiva del Estado "sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas" (art. 149,1,19º). Por otra parte, en virtud de la disposición transitoria segunda, el art. 149.2 y el art. 150,2 el Estado podrá delegar o transferir en las Comunidades Autónomas, mediante ley orgánica, facultades correspondientes a materia de titularidad estatal susceptible de delegación o transferencia por su propia naturaleza (p.ej, la pesca de altura).

Parece, pues, claro que el Consejo General del País Vasco (o su sucesor) contará con competencias en cuanto a la pesca de bajura se refiere y que puede adoptar competencias respecto de la pesca de altura, cuya problemática toca más de cerca a las razones de Estado al afectar a las relaciones internacionales.

En el marco actual, es preciso señalar la necesidad de contar con una administración pública vasca que participe decidida-

mente en cuantas negociaciones sean relevantes para el futuro del sector, tanto por su propia iniciativa como al lado del gobierno central cuando sean competencia de instancias superiores del Estado. Y es preciso que esta intervención se realice con un criterio unitario del sector pesquero. En particular, es preciso que la administración pública vasca participe en las negociaciones que a nivel internacional puedan condicionar nuestro futuro pesquero. Son repetidas las ocasiones en que han prevalecido los intereses de un determinado sector o se ha dado mayor atención a los intereses de unas zonas del Estado sobre otras.

En segundo lugar, parece que en el nuevo mundo que se abre para la pesca, será preciso que la administración pública adopte un papel más decisivo, más emprendedor, para desempeñar cometidos tales como la búsqueda de nuevos caladeros, la promoción de empresas mixtas con otros países y la reconversión de la flota para nuevas modalidades de pesca. Parece claro que algunas de estas iniciativas resultan poco atractivas para los armadores individuales, aún cuando resulten beneficiosas para el conjunto.

A modo de ejemplo, consideremos la expedición de una serie de barcos vascos a las costas venezolanas realizada en 1978, a caladeros desconocidos donde se precisan técnicas pesqueras distintas de las habituales en nuestras zonas tradicionales de pesca. Lo que para armadores individuales resulta una aventura económica hubiera resultado una inversión de pequeña cuantía para un departamento vasco de pesca. Una expedición semejante financiada por el erario público hubiera podido plantearse de forma más racional, menos azarosa para los pescadores. Sus resultados hubieran servido para abrir camino a otros pescadores en caso de ser favorables, o buscar nuevas áreas de serlo adversos.

En el terreno de la negociación con terceros, un ejemplo claro lo proporcionan las negociaciones con la Comunidad Económica - Europea. En la forma en que se han desarrollado, se hace fácil ignorar los intereses de bajura en la negociación de cupos o sacrificar los intereses vascos en aras de otros beneficios en las relaciones con el Mercado Común. El planteamiento unitario de las necesidades del sector y desde la perspectiva vasca hace inexcusable la participación al más alto nivel de representantes de la administración vasca.

Otro tanto podría decirse de las negociaciones celebradas con Canadá y Noruega, desastrosas para el sector bacaladero, o de las sostenidas con Portugal.

6.2 Estadísticas de pesca.

Existen otras cuestiones donde cabe una amplia y sentida necesidad de intervención pública, factible desde este mismo momento. La situación de las estadísticas pesqueras es caótica. Resulta difícil poder precisar el número de barcos excedentes cuando hay problemas incluso para saber el número de barcos existentes en el País. Las limitaciones y deficiencias de las estadísticas oficiales han sido comentadas ampliamente en otros estudios (12).

Hay que hacer notar que en algunos casos las propias cofradías y entidades pesqueras carecen de o se niegan a facilitar los datos necesarios para poder elaborar una mínima planificación del sector. En otros casos los datos disponibles y que nos han sido facilitados son muy aceptables. Al recelo usual del particular frente a la obligación de suministrar datos a la administración -

(12) Ver Gaur, La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya, Caja Laboral Popular, 1.971, cap.6.

pública (13), se une la complejidad de la información solicitada o la falta de preparación para suministrarla. Sin embargo, debe ponerse de manifiesto la vital importancia de contar con información fiable. A las necesidades de orden interno se suma la de negociación con terceros países. En este caso los datos adquieren valor estratégico. La posición negociadora vasca se verá debilitada por falta de credibilidad si la administración actual o futura no tiene los medios de controlar la actividad pesquera propia.

Habida cuenta de que la estadística con fines propios de la comunidad autónoma es competencia de la misma, procede actuar de inmediato sobre esta materia. La administración pesquera vasca - deberá contar con una oficina estadística que diseñe los cuestionarios homogéneos que las cofradías de pesca de bajura, y demás entidades representativas de los restantes subsectores pesqueros, deberán remitirle periódicamente. Para facilitar el cumplimiento de esta obligación, el formulario podría simplificar las obligaciones actuales de cara a la administración central, que en adelante obtendría la información deseada a través de su homónima vasca.

Es ilustrativo citar a una entidad oficial que sobre el tema estadístico declara lo siguiente:

"Son frecuentes, al emplearse conceptos de muy distinta significación, la falta de verdadera coherencia entre estadísticas referidas a pesca capturada y desembarcada, deficiente y insuficiente la información sobre las transacciones en lonja, De otro lado, las diferencias de criterio y de rigor en la elaboración de la información estadística en los diferentes puertos viene a complicar aún más la situación descrita"(14).

(13) Sinónimo de posibilidad de control público. El control más temido, aunque no el único, es el control fiscal.

(14) IRESCO, Comercialización de la pesca, Ministerio de Comercio, Madrid 1.977, p.311

En otro lugar se afirma que "sin duda, la única forma de lo grar una información válida se encuentra en los partes de venta y descarga de pescado que se realizan a través de las cofradías o entidades gremiales... La cuestión estriba simplemente en va riar los sistemas de venta con objeto de utilizar las mismas fac turas modificadas adecuadamente para que sirvan de elementos de control. Semejante sistema, ya muy utilizado en otras partes del mundo, podría fácilmente cumplir los requisitos que le son pro - pios de resguardo para la compraventa, control de la cofradía y estadísticas para la administración u otros organismos competentes"(15).

A modo de ejemplo se propone el siguiente modelo:

Esquema de ficha de venta en lonja (3 copias)

Nombre de la barca/Folio		Fecha	Zona de pesca - Región		
Especie	Cantidad	Comprador	Precio unidad	Valor	Descuentos

La parte rayada debe ser visible en la copia entregada a la Administración a efectos estadísticos y de control.

La centralización del control estadístico deberá localizar se por las razones antes apuntadas en el departamento vasco de pesca, si bien la computación de las estadísticas pertinentes a partir de las facturas de compraventa podría realizarse en un - centro coordinador de las cofradías de bajura, como se describe en el epígrafe siguiente.

(15) C. BAS "Ideas para la estructuración de la Pesca en España", Alta Dirección, 9 de Junio de 1.978, pp. 424-425.

La extensión de estas medidas de control estadístico a la pesca de arrastre es inmediata.

6.3 Administración pesquera y cofradías de bajura.

6.3.1 Cofradías y comercialización.

El sector de bajura presenta una organización tradicional - en torno a las cofradías de pescadores de bajura. Su estructura y funciones han sido descritas en otro lugar (16)

Estas instituciones ofrecen rasgos cuasi-públicos. Consideramos que este carácter cualifica a las cofradías para desempeñar un nuevo papel en el futuro.

En efecto, como se ha puesto de manifiesto al hablar del - sector de bajura, es preciso adoptar una gestión más empresarial, más dinámica de la actividad pesquera. En particular, es preciso adoptar un papel decidido en la fase de comercialización de la - pesca de superficie, auténtico estrangulador de sus posibilidades.

En el pasado, las cofradías se han resistido por distintas razones a adoptar tal papel. En algunos casos iniciativas en es te sentido han fracasado.

Un argumento que se emplea frecuentemente para explicar la falta de interés de las cofradías para ampliar sus actividades es la falta de personal y de recursos económicos para hacerlo.

Esta objeción es válida, pero superable. Existen federaciou

(16) Ver ref. en nota 12.

nes provinciales de cofradías a nivel de las cuales puede establecerse un auténtico departamento de gestión de la pesca de ba jura abarcando a los pescadores de su respectiva demarcación. - La federación guipuzcoana incluye 7 cofradías con 148 barcos ma yores de 20 TRB y 1.732 tripulantes; a su vez, la vizcaína en - globa 6 cofradías con 161 barcos y 2.074 tripulantes. Algunas - de estas cofradías cuentan con un número de barcos muy reducido (17).

Parece, pues, posible, que la federación provincial de cofradías se convierta en un auténtico órgano de gestión de la actividad empresarial pesquera, con competencias en temas tales como:

- . comercialización pesquera
- . reestructuración de la flota
- . reparto, en su caso, de licencias
- . exploración de nuevas áreas pesqueras

La ampliación de competencias de la federación de cofradías no podría hacerse sino ampliando su personal y financiación, e incorporando criterios de gestión empresarial a su ámbito de com tencia.

El interés social de estas competencias justificaría una - participación de la administración pública vasca en la constitución de este departamento. En torno a él deberían formarse las - personas de las que nutrir al departamento de pesca de la admi - nistración autónoma vasca.

(17) Por ejemplo, Pasajes de San Juan y Elanchove sólo cuentan con cuatro barcos con más de 20 TRB.

6.3.2 Cofradías y empresas portuarias.

En el epígrafe 2.6 se ha abogado por la constitución de empresas pesqueras a nivel portuario, con particular relevancia - para la pesca de superficie. Cabe, pues, cuestionar la vinculación entre aquellas empresas y el papel que aquí se solicita para la federación de cofradías.

Como allí se señaló, la constitución de auténticas empresas portuarias supone un cambio revolucionario en la organización y mentalidad imperante en el sector. Por eso se apuntaba - como una posible solución ideal. Pero, en todo caso, cualquier intento de solución pasa necesariamente por el agrupamiento de las empresas pesqueras en todas o algunas de sus actividades.

En este sentido, la unión pesquera de cara a la comercialización se plantea como un primer paso cuya urgencia es generalmente sentida en los medios pesqueros de superficie.

Sin embargo, la unión de cara a la comercialización no supone la solución definitiva, ya que la renovación de la flota, retiro de las unidades irrentables, planificación de nuevas campañas, etc. requiere igualmente la unidad de actuación también en la fase productiva, al ser necesaria una dimensión adecuada para la aplicación de criterios empresariales. Es en este contexto donde cobra todo su valor la figura propugnada de la empresa portuaria.

6.3.3 Cofradías y régimen autonómico.

Cabe mencionar, finalmente, el tema de la Interfederativa

de Cofradías de bajura del Cantábrico. En el momento actual engloba a las cofradías de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander. La introducción de los regímenes autonómicos cuestiona su subsistencia.

No hay duda de que la problemática de la pesca de bajura es la misma en las provincias norteñas, por lo que no cabría una actuación separada e insolidaria con relación a las flotas de otras zonas. Pero al tratarse la pesca de bajura de una competencia autonómica, las cofradías de Guipúzcoa y Vizcaya entrarían en la dependencia del ente autonómico vasco, quedando Santander fuera de su jurisdicción.

Sería, pues, lógico pasar a constituir una federación vasca de cofradías de bajura englobando a las guipuzcoanas y vizcaínas. Tal federación podría entonces participar en asociaciones más amplias.

Todo lo anterior apunta a la constitución de una nueva asociación de las cofradías vascas de bajura en torno a la cual, - con la participación y financiación del sector público, se debería formar un departamento de gestión empresarial al servicio - de todo el subsector.

7. PESCA: ESPAÑA ANTE EL MERCADO COMUN

La posición de la CEE ante España en relación al tema pesquero puede resumirse en los siguientes puntos:

1. España es un competidor muy fuerte, con una flota muy - grande, relativamente moderna. Considerando sólo los barcos que exceden los 100 TRB, España contaba al 1 de Julio de 1.977 con - 1.797 buques contra 2.380 la CEE en su conjunto. En cuanto a la población activa total, España contaba en 1.976 con 72.000 pescadores, frente a los 150.000 de la CEE (1).

2. España tiene grandes intereses pesqueros en aguas que - ahora son comunitarias, sobre todo por parte de la flotilla can-tábrica que ha faenado tradicionalmente en Francia, Gran Bretaña e Irlanda. En cambio, el interés de la CEE por las aguas españolas es nulo. Concretamente, y refiriéndonos a cifras de 1.974, España capturaba 359.000 toneladas en aguas comunitarias del área de la NEAFC, más 30.000 en la ICNAF (2). Esto equivale al 26% de las capturas totales de España en el mismo año (1.513.000 tm.), (3). Si bien no contamos con datos sobre la pesca de la CEE en - aguas españolas, la cifra ha de ser mínima y, en caso extremo, no llegaría al 5% de sus capturas totales.

-
- (1) Documento de la CEE: "Grecia, Portugal y España: Posición re-lativa del sector pesquero de cara a la CEE".
- (2) Europolitique, Document Dossier, no.365, 23/10/1.976, "La po-litique de la Peche de la CEE. Le problème externe".
- (3) FAO, Anuario Estadístico de Pesca, 1.975. En realidad, no son los pesos sino los valores de la captura los que dan una idea del impacto económico, por la diferente calidad de las capturas envueltas.

3. La adhesión de España al Mercado Común no plantea problemas desde el punto de vista de la producción. España es prácticamente autosuficiente en pescado. Sin embargo, no viene tampoco a solucionar ningún problema de abastecimiento a la CEE (4).

4. En cambio, la citada adhesión plantea problemas para los pescadores de la comunidad, por razones de competencia, así como otros en el orden de conservación de recursos y de reestructuración de la flota (5).

7.1 Actitud de la Comunidad Económica Europea ante el problema pesquero.

La comunidad Europea procedió a definir los fundamentos de su política pesquera en 1.976, tanto en relación a los estados miembros de la Comunidad como con respecto a terceros. Por su incidencia en el sector pesquero vasco, parece procedente revisar brevemente los principios fundamentales de tal política (6).

La piedra angular del sistema es el principio de administración de los recursos pesqueros disponibles.

La necesidad de plantearse la conservación de los recursos marinos surge del convencimiento de los técnicos de que se ha producido una sobreexplotación de las reservas marinas en los últimos 20 años, que afecta a gran número de especies. En conjunto, el problema se ve agravado por la privatización de caladeros (por ej., Canadá y Noruega) en los que tradicionalmente -

(4) En 1.977 el conjunto de países de la CEE importó pescado y productos derivados de la pesca por un valor de 2.828,3 millones de dólares. Las exportaciones españolas por el mismo concepto fueron de 253,3 millones de dólares. V. OCDE, Examen des pêcheries 1.977 y cuadro 7 de nuestro Informe.

(5) Ver nota (1).

(6) *Europolitique*, Document Dossier nos. 363 t 365 (16 y 23.10.1976).

han faenado embarcaciones de la Comunidad.

Por ello se pretende:

- . asegurar la explotación óptima de los stocks pesqueros.
- . preservar el máximo nivel de empleo y renta, en especial en las zonas fuertemente dependientes del sector pesquero.
- . intensificar los esfuerzos de "reconversión" de la flota en los 5 años siguientes (recomendaciones de 1.976).

En materia de reglamentación se propone:

- . regular los instrumentos de captura.
- . establecer zonas de veda.
- . fijar tasas anuales de capturas (TAC) permisibles.

Para este último punto, se empieza con un sistema de cuotas para los estados de la CEE a determinar anualmente por una comisión técnica y a repartir en función de los intereses de los estados miembros. Los países terceros con los que la CEE tenga intereses comunes de pesca, se beneficiarán de cuotas obtenidas de forma residual y en función de sus capturas históricas.

Se establecerán acuerdos marco con los países terceros, que a estos efectos quedan divididos en tres categorías:

- . Países donde faenan barcos de la CEE, que cuentan con excedentes y que no tienen interés en faenar en la CEE.
- . Países con los que hay intereses de pesca recíprocos. Las concesiones se harán en base a los datos históricos.
- . Países que faenan en aguas comunitarias sin que exista un interés o derecho recíproco. Su presencia deberá desaparecer gradualmente si la CEE no cuenta con excedentes. En esta consideración entra España.

En lo que a España se refiere, sin embargo, la eventual entrada en el Mercado Común en un futuro próximo altera esta perspectiva, ya que implica pasar automáticamente a la categoría de estado miembro. Debe quedar claro, de todas formas, que ello no supone la vuelta a la libertad de pesca imperante con anterioridad a 1.977; antes bien, supone participar en la política común de conservación de recursos pesqueros y de regulación de la actividad pesquera, cuestiones ampliamente ignoradas por la flota vasca hasta el momento. Aún así, la situación resultante sería mucho más favorable que la actual, ya que se pasaría a un sistema de cuotas de captura y no de licencias, compensado por un control adecuado en puerto.

7.2 Las 200 millas y la política pesquera.

En este tema debemos considerar dos aspectos fundamentales:

- . En primer lugar, un proceso por el que los estados ribereños desarrollan una nueva concepción respecto a derechos de pesca, rompiendo la vieja teoría de libertad de los mares.
- . En segundo lugar, una realidad concreta por la cual, y al margen de filosofías, nuestros buques ven prohibida su labor en lo que hasta hace poco han sido nuestros caladeros habituales de pesca.

Esta nueva concepción de "propiedad" del mar conlleva una nueva distribución de la riqueza pesquera.

En la vieja costumbre de libertad de los mares, las grandes potencias pesqueras eran las que habían logrado una profesionalidad en el oficio y habían creado una infraestructura pesquera im

portante. Es el caso de nuestro País, que, carente de buenos caladeros, desarrolló pesquerías al otro lado del Atlántico, costas de Gran Bretaña, Irlanda, Noruega, Azores, y un largo etcétera de geografías distantes.

Se podía aplicar la regla de proporcionalidad, según la - cual, a mayor inversión pesquera mayor resultado correspondía.

Hoy este estilo no es válido. Los estados ribereños han - cuadriculado el mar y sobre cada parcela ejercen derechos de posesión o cuasi posesión forzando a buques de otros pabellones a actuar en uno de los modos siguientes:

- Imposibilidad total de pesca.
- Permisibilidad condicionada a factores técnico-adminis -
trativos.
- Pago de cuotas por buque, en diversas modalidades.

Esta serie de limitaciones a la libre concurrencia pesquera no debe ser considerada, además como una situación transitoria, sino que definitivamente debemos considerar que el mundo se ha pronunciado por estos principios, por lo que es lógico esperar un nuevo ajuste a esta situación.

Opinamos que las futuras grandes potencias pesqueras serán aquellas cuyo litoral sea fecundo para el desarrollo de la pesca; y que, por tanto, las tradicionalmente grandes potencias retrocederán en sus posiciones relativas.

Este acceso al desarrollo pesquero lo están consiguiendo - algunos estados ribereños por la aplicación de políticas de:

- Creación de empresas conjuntas, con lo que este hecho supone de aprendizaje de oficio.
- Adquisición de buques.
- Criterios alimentarios y comerciales en cuanto al consumo de pescado.

Respecto al alcance de los derechos exclusivos, debemos recordar la evolución del límite, que desde las tradicionales 3 millas fue pasando a 9, 12, 50, 200, o las más de 200 que ya Canadá, en la nueva organización NAFO -heredera de la desaparecida ICNAF desde el 1.1.79- está reclamando en su meseta continental marítima.

En cuanto a la situación actual, las 200 millas ejercen un carácter fuertemente limitador a nuestras posibilidades pesqueras; pues, de manera directa y desde su implantación en 1.976, han hecho inviable la explotación racional de nuestra flota, que ha estado sometida a apresamiento, prohibiciones de despacho, limitaciones de números de días, cupo de captores, etc.

Ante situaciones semejantes es evidente que hay que desarrollar una política pesquera que contemple las relaciones internacionales. Describimos a continuación algunos aspectos del convenio de pesca que el Estado Español ha suscrito con la Comunidad Económica Europea y que afectan de una manera fundamental a nuestras pesquerías.

7.3 Acuerdo de pesca con la Comunidad Económica Europea.

En esta área radica prácticamente la totalidad de la pesca de arrastre al fresco, base casi exclusiva de la pesca de puertos

tan importantes como Ondárroa y Pasajes. La flota de superficie realiza también parte de sus faenas en estas aguas.

Constituye, por esto, la negociación pesquera más importante que tiene pendiente nuestro País.

Muchas han sido las fases de la negociación que el Estado - español ha mantenido con la C.E.E. y en cada una de ellas -con carácter siempre provisional- se han establecido limitaciones - que con mayor o menor intransigencia han limitado nuestro esfuerzo pesquero en los siguientes aspectos:

- número de barcos.
- asignación de contingentes globales de capturas.
- limitación de las licencias a zonas de pesca concretas.
- zonas de veda, etc.

El 23 de septiembre de 1.978 se firmó en Bruselas un Acuerdo de pesca entre España y la Comunidad Económica Europea tendente a regular en lo sucesivo sus relaciones pesqueras. Si bien dicho acuerdo no fue ratificado a causa del veto del Reino Unido - (en tanto no se llegue a definir la política interna de la C.E.E. en materia de pesca), nos interesa analizar algunos de sus aspectos en cuanto indicativos de una forma de plantear el problema.

El acuerdo regula la pesca a realizar por barcos de una parte en la zona pesquera de la otra parte. Este principio no está recogido en otros acuerdos pesqueros suscritos con otros Estados tales como, Canadá, EE.UU y Noruega entre otros. De todos modos, ya se ha indicado que las aguas españolas no son de interés para la C.E.E.

Cada parte, fijará anualmente las capturas autorizadas en su zona. La importancia de esta disposición se refuerza si consideramos que:

- a) los actuales Estados miembros no han adoptado en la actualidad un acuerdo interno definitivo y todos aspiran a ver mejorar sus cuotas de participación.
- b) la planificación adecuada de las actuaciones empresariales, se ve dificultada por la brevedad de los plazos de las concesiones.

La limitación de capturas se traduce en la concesión de licencias a un número determinado de barcos y la asignación de contingentes globales de pesca. De cara a la planificación pesquera es más interesante establecer cupos globales de captura en vez de licencias por buque.

El sistema de concesión de licencias provoca varias distorsiones que inciden sobre la explotación óptima de los buques disponibles. Se expone seguidamente la incidencia sobre la selección del buque tipo.

En efecto, las licencias concedidas cuentan con un coeficiente corrector en función de la potencia del buque, asignándose el coeficiente 1 al buque tipo, que se define como aquél de potencia entre 400 y 600 CV.

De un modo general, podemos decir que nuestra flota de arrastre, se clasifica en dos grupos:

- a) buques viejos de menos de 700 C.V.
- b) buques nuevos de más de 700 C.V. Los bous más nuevos han alcanzado los 1.600 C.V.

Europa ha desarrollado un tipo de buque de arrastre que responde a las siguientes características: 20 a 25 metros de longitud, 6 a 7 metros de manga y una potencia de 400 a 600 C.V. Se pesca por la popa mediante pórtico.

En nuestra flota, los buques de estas características no pescan por popa mediante pórtico, sino que siguen pescando a la vieja usanza. Los barcos nuevos de aprox. 400-600 C.V. siguen siendo "tradicionales" en este sentido.

Por otra parte, los barcos nuevos de pesca al bou se han hecho, casi sin excepción, con más de 1.200 C.V. y hasta de 1.600 H.P. Dados los coeficientes de aplicación para utilización de licencias, estos buques son impracticables para la pesca en la C.E. E. (consumen 2,25 licencias) y se ha procedido a "tarar" físicamente los motores, despachándolos como si sólo tuvieran 1.200 C.V.

Hay, pues, en los barcos nuevos:

- Un diseño no coincidente con el europeo.
- Una inversión innecesaria en cuanto a potencia de propulsión.

Resulta, pues, que a través de reglamentaciones (7) se va a inducir a la construcción de un tipo de embarcaciones que pueden no ser óptimas desde otro punto de vista (los caladeros están más alejados de nuestras costas que de las comunitarias).

En ausencia de criterios fiables, parece preferible adoptar criterios no restrictivos en la definición de los buques y que sea la experiencia la que determine las características idóneas del buque.

(7) Esto sería igualmente aplicable a disposiciones españolas en materia de créditos que exigen determinadas características técnicas de los buques solicitantes.

8. LA COMERCIALIZACION Y EL SUBSECTOR DE SUPERFICIE

No es éste el lugar para tratar del tema de la comercialización en detalle. Por lo demás, es aspecto que ha sido ampliamente cubierto por un estudio publicado por el IRESCO (1). Conviene, en cambio, hacer algunas reflexiones sobre este tema en lo que concierne directamente a la pesca de bajura. Para ello nos serviremos con profusión del mencionado estudio.

La comercialización del producto es la parte final del proceso productivo, en cuanto que supone la puesta del producto a disposición del usuario final. En el sector industrial, la fase de comercialización es muy importante y constituye objeto de cuidadosa vigilancia por parte de la empresa, creándose al efecto departamentos especiales. No es una mera coincidencia que únicamente en la pesca y en gran medida en la agricultura se produzca esta disociación entre la producción y la distribución: el armador, sobre todo en bajura, termina su tarea con el desembarco de la pesca capturada en el puerto, no tomando parte en el proceso subsiguiente, ni siquiera en su venta a los primeros compradores ("exportadores").

Dada la perspectiva de nuestro estudio, los problemas de comercialización constituirían en sí mismos un aspecto marginal si no fuera porque la suerte del sector de bajura depende crucialmente de la eficaz comercialización de su producto. Es importante observar a este respecto la diferencia con el sector de arrastre.

(1) IRESCO, Comercialización de la pesca, Ministerio de Comercio, Madrid, 1977.

En efecto, la disminución en las capturas de las especies de fondo se ha visto más que compensada por la rápida apreciación de sus cotizaciones, de tal forma que, medidas en valor, dichas capturas han aumentado constantemente. Este proceso es consecuente con el cambio paralelo en la composición de la demanda final, que ha experimentado un importante sesgo hacia especies finas (2).

En cambio, la situación es muy diferente en el subsector de pesca de superficie. Así, la anchoa ha visto caer su valoración en términos reales a lo largo de los años setenta e incluso en pesetas corrientes, según se aprecia en el cuadro I. Conviene observar la evolución de estos precios, en un período - realmente largo, dada su particularidad. Así, durante los años sesenta se observó una subida espectacular de dichos precios a la par que las capturas disminuían. En los años setenta se está produciendo el fenómeno contrario. Ello parece indicar una saturación del mercado para esta especie, debida tal vez al - mencionado cambio en la composición de la demanda y a la naturaleza misma del producto.

Puede decirse que el subsector ha alcanzado un punto de - estancamiento. Las exportaciones de conservas de estas especies apenas sobrepasan los niveles ya alcanzado en los años - treinta (3); el volumen total anual de pescado fresco entrado

(2) En el período 1963-1972 se observan las siguientes evoluciones en el mercado central de Madrid: el gallo (especie - media) pasa de representar el 1,6% del pescado entrado en - 1963 al 7,4% al final del período. El lenguado (especie fina) entra en cantidades casi nueve veces mayores en igual - intervalo. En cambio, la sardina se reduce del 18% al 12% - del total de pesca entrada, a pesar de que el incremento de sus precios fue muy inferior al del coste de vida. Ver, - IRESCO, op. cit., pp. 281-282.

(3) IRESCO, op. cit., p. 186.

CUADRO I

Precios medios de la anchoa en lonja por Kgr.

	Bermeo	
	Pesetas corrientes	Pesetas corrientes *
1970	25,73	25,73
1971	30,84	29,17
1972	41,43	36,66
1973	37,60	30,19
1974	41,10	27,91
1975	30,30	18,30
1976	40,40	21,13
1977	45,27	20,24

*: Deflactadas por el índice de precios al por mayor.

en Madrid acusa igualmente un estancamiento en la última década, lo que implica una notable caída en el consumo per cápita (4).

En este contexto es importante observar la distinta oscilación de los precios pagados en lonja y los precios finales. Dado el gran componente estacional de especies tales como la anchoa, las oscilaciones en primera venta son notorias (ver - cuadro II).

CUADRO II

	Precios máximos y mínimos	
	Bermeo, anchoa en primera venta	
	mínimo	máximo
1975	7,85	64,90
1976	8	76,10
1977	18	96,45

En 1978 se ha pagado por la anchoa el precio de 25 ptas., igual al precio medio de 1970.

Estas oscilaciones se ven muy amortiguadas al llegar a - manos del consumidor. Por otra parte, los márgenes de precios de los intermediarios han aumentado más rápidamente que los -

(4) De 33 kgs. en 1963 a 24,3 diez años después. IRESCO, op. cit. p. 285. Esta tendencia continúa un proceso iniciado años atrás. Téngase en cuenta, con todo, lo señalado acerca de la calidad de las especies consumidas.

precios en origen: habida cuenta de la sensibilidad de este producto ante el precio, la mayor rigidez de los precios finales reduce las posibilidades de absorción de pescado en temporadas de fuertes capturas. Por ello, la caída del precio en origen es mucho mayor. La naturaleza monopolística de los canales comerciales se deduce de observar que los márgenes de las especies más finas han crecido más rápidamente (5) que los de especies inferiores.

Existe un segundo aspecto, si bien indirecto, de la comercialización que afecta al subsector de bajura sobremanera: la estacionalidad de las capturas. El bonito y la anchoa constituyen, por este orden, las especies con mayor índice de estacionalidad de todas las especies marinas. Esto origina una gran afluencia de pescado en determinados períodos que provoca, a su vez, fuertes oscilaciones en el mercado, máxime teniendo en cuenta la fuerte concentración de la demanda en manos de un grupo de compradores bien definido (6).

Las dificultades de formación de stocks de especies fácilmente perecederas impiden actuar de forma efectiva sobre el problema. Por la misma razón, se reducen las posibilidades de actuación de organismos tales como el proyectado FROM (ver infra).

Creemos importante resaltar la deficiente infraestructura comercial existente en este subsector. Para ello resultará

(5) IRESCO, op. cit. pp. 281-282.

(6) "Se admite que la actuación de los industriales conserveros es determinante en cuanto a la fijación del precio, y, desde luego respecto a su influencia sobre la producción". (Ibid., p. 263). Ver igualmente la pag. 288 acerca del efecto de los asentadores sobre los precios finales.

oportuno citar in extenso las conclusiones pertinentes del mencionado trabajo. Se refieren éstas, por un lado, a las deficiencias de las lonjas de contratación:

- "a) Excesivo número de lonjas distribuidas por el litoral, con la consiguiente dispersión de la oferta y la reducida actividad de muchas de ellas.
- b) La falta de conexión entre las lonjas existentes, incluso estando próximas geográficamente, lo que oscurece y dificulta la información sobre especies, cantidades y precios.
- c) La deficiente e insuficiente elaboración de las estadísticas de carácter comercial.
- d) Elevado número de personas moviéndose alrededor de la mercancía a subastar, añadiendo confusión a la discutible ordenación de la misma.
- e) Falta de racionalidad, en bastantes casos, de la ordenación de la subasta y en la preparación, conservación y disposición de la pesca desembarcada.
- f) Carencia, en muchos casos, de las infraestructuras necesarias para un adecuado movimiento, manipulación y posibilidad de observación de los productos pesqueros, lo que determina mayores costes y un deterioro apreciable de la calidad, dificultando, además, un control higiénico-sanitario muy necesario" (7).

(7) Ibid., pp. 284-285

En lo que se refiere a la organización de los mercados - centrales se dice lo siguiente:

- "a) El insuficiente espacio disponible para el movimiento de personas y mercancías enrarece notablemente la actividad que aquí se desarrolla.
- b) La pequeña dimensión de muchos "asientos" limita, en buena medida, la cantidad de pescado que sus titulares pueden comercializar.
- c) Inexistencia, "a priori", de información sobre especies, cantidades y procedencia de las mercancías entradas y, por supuesto, de los precios cotizados el día anterior en las lonjas más importantes que abastecen los mercados centrales.
- d) Desconocimiento de la oferta general existente por de pósito en las cámaras frigoríficas instaladas en los "asientos" -aún sin hablar de las localizadas fuera - del recinto del mercado central-, no controladas, de parte de la mercancía entrada y manipulación -mezcla- de distintas calidades de la misma especie.
- e) Escaso control higiénico-sanitario y difícil, además de prácticamente inexistente, vigilancia administrativa.
- f) Dificultades en el transporte urbano de las mercancías, derivado del emplazamiento geográfico, actualmente inadecuado" (8).

Se señala el efecto particularmente nocivo del sistema - de venta actual de pescado en lonja que, por disposición admi

(8) Ibid., p. 286

nistrativa (9), es el de subasta a la baja. Por supuesto, tiene sus ventajas:

"-Permite de forma bastante rápida la absorción por el mercado de cantidades muy variables y muy heterogéneas de productos pesqueros mediante la movilidad de los precios.

-Las posibilidades de variación de precios permiten la adaptación o coincidencia de la oferta y de la demanda (lo que no quiere decir que esas variaciones de precios no presenten otros inconvenientes).

-Ofrece una organización material a los vendedores, lo que permite a los pequeños armadores que no disponen aisladamente de medios suficientes para la comercialización de sus capturas, dar salida a su producción y tener garantía de su cobro.

-Agrupa la demanda, facilitando de algún modo una mayor transparencia al mercado.

-Facilita la obtención de información estadística básica para la solución de problemas administrativos, recaudatorios y salariales" (10).

Pero pensamos que sus inconvenientes sobrepasan las ventajas reseñadas. En efecto:

"-Produce fuertes y bruscas oscilaciones en los precios dando lugar a todo tipo de prácticas especulativas en perjuicio, por regla general, del vendedor. La raciona

(9) Orden circular 8/55 de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes de 28 de septiembre de 1955, artículo 3º.

(10) Ibid., p. 286.

lidad económica queda sustituida por la astucia, el "ol_fato" y la habilidad del comprador.

-La falta de información sistemática y organizada de lo que ocurre en cada uno de los puntos de venta fragmenta el mercado y aísla cada lonja, falseando el juego global de las transacciones al faltar una adecuada transparencia.

-No excluye y aún favorece la posibilidad de acuerdos ocultos entre los compradores (fabricantes y exportadores o asentadores), los armadores e incluso entre armadores y compradores.

-Imposibilita toda previsión sobre la marcha económica de la empresa a armadores y fabricantes, impidiendo programar racionalmente su desarrollo. Este está sujeto a los altibajos del "azar" de la subasta con sus sorpresas en los precios. Introduce nueva incertidumbre en una actividad excesivamente sujeta a las fluctuaciones de la naturaleza.

-Su obligatoriedad impide los acuerdos directos entre compradores y vendedores con efectos estabilizadores sobre los precios y la actividad económica.

-Al ser obligatoria, corta de raíz al armador toda posible iniciativa de intervención en el campo comercial a través de una prolongación de sus actividades e incluso una integración vertical en el sector pesquero. Las ventajas que presenta para un armador la instalación de una fábrica de conservas de su propiedad quedan sin sentido si tiene que acudir a la subasta para comprar su propia producción.

-La duración de las transacciones (la subasta en sí, más el tiempo de espera y preparación) puede perjudicar la calidad del pescado. El sistema mismo favorece el que - en ocasiones un pescado en excelentes condiciones obtenga un precio inferior a otro de peor calidad, pero vendido en una buena oportunidad. Esto resta estímulo al - armador para perseguir la calidad.

-Dificulta un suministro regular a las industrias derivadas de la pesca y a un ritmo que sea el adecuado a su - capacidad de absorción y posibilidades de trabajo. Debido a estos inconvenientes no resulta ajeno que la subasta haya dejado de ser obligatoria en muchos de los países pesqueros del mundo" (11).

Las posibles líneas de actuación son múltiples y el IRES-CO señala una pléyade de ellas (12). Aquí nos referimos únicamente a dos cuestiones: las implicaciones para la organización empresarial del sector pesquero y las expectativas que preceden al FROM.

8.1. Organización empresarial

Es evidente que la actual unidad productiva pesquera no - puede hacerse cargo de la comercialización de su producto. Para ello se requieren agrupaciones de productores, tanto por cobrar un mayor peso específico como para poder afrontar el incremento de coste que supone.

(11) Ibid., p. 287

(12) Ibid., pp.291-345

Dos son las líneas de actuación. Por un lado, la constitución directa de empresas más amplias que agrupen a varios - productores, bien sea bajo la forma jurídica de sociedades - anónimas, bien como cooperativas. En última instancia se podría llegar a absorber a todas las explotaciones radicadas en un determinado puerto pesquero, solución que apuntamos ya en otro lugar. Como tal empresa contaría, además de una gerencia, de una dirección comercial.

La otra posibilidad iría en la línea de reforzar y ampliar la gama de competencias de las cofradías de bajura, convirtiéndolas en el departamento comercial del sector local de bajura. Se requeriría que las cofradías dispusiesen de personal especializado en la gestión comercial.

8.2. El FROM

El Fondo de Regulación y Organización de Mercados de pro ductos de la pesca y cultivos marinos (FROM) puede constituir un importante alivio para el sector de bajura en aspectos comerciales. Por el momento no es más que un proyecto de ley - (13) que no ha sido todavía propuesto al pleno de las Cortes.

Su artículo 2º marca las funciones específicas para el - subsector que aquí consideramos:

- a) conceder créditos y subvenciones a las cofradías y - asociaciones empresariales para potenciar sus acciones en relación con la primera venta;

(13) Boletín Oficial de las Cortes, 4 de octubre de 1978.

- b) facilitar créditos de campaña;
- c) propiciar la formación de precios de campaña auspiciando contratos entre las partes del subsector (productores, transformadores y distribuidores).

Queda expresamente excluida la intervención directa mediante compras o importaciones de pescado.

Entre sus objetivos generales, cabe citar:

- a) la reducción de los márgenes existentes entre los precios finales y de primera venta;
- b) proponer medidas de propaganda del consumo;
- c) apoyar la exportación.

El proyecto de FROM está inspirado en su homónimo francés FIOM (14). Por ello, la experiencia del FIOM puede ser relevante para modelar a su imagen las expectativas del funcionamiento del FROM.

Sin embargo, cabe anotar ya de partida una diferencia - con el régimen imperante en Francia. En efecto, se ha solicitado repetidas veces el instauramiento de precios mínimos de campaña, a semejanza de los que establece el FORPPA en el mercado agrícola. No es éste el caso previsto en nuestro proyecto de ley, de la misma forma que el FIOM francés tampoco interviene como garante de un precio mínimo. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que semejante función corresponde a una institución de la Comunidad Económica Europea, el Fondo Europeo

(14) Creado por decreto 75-1291 del 30 de diciembre de 1975

de Orientación y Garantía Agrícola (FEOGA), que señala precios orientativos y de retirada para una serie de productos, entre los que se cuentan la anchoa y la sardina (15).

Los objetivos del FIOM son similares, si bien se especifican con mayor grado de detalle. Sus acciones han recaído preferentemente sobre la formación de stocks para contrarrestar los efectos estacionales, concediendo créditos a tal efecto, así como primas de congelación.

En el campo específico de la anchoa, la intervención del FIOM se ha limitado a constituir un fondo de garantía que, entre otras funciones, sirve para garantizar la financiación de los contratos de suministro entre conserveros y productores. De todos modos, este tipo de garantía resulta de orden más moral que práctico, puesto que siempre se exige la constitución de otro garante principal (v.gr., la asociación de conserveros). Igualmente, su intervención como promotor de contratos de campaña entre conserveros y productores no pasa de ser una acción moral de acercamiento entre las partes. En suma, su papel es mucho menos efectivo que el jugado con otras especies, tales como el verdel, chicharro, etc., especies a las que concede primas de transporte que hacen posible su transformación industrial. De forma similar su papel es mucho más destacado en el caso de especies susceptibles de congelación.

Cabe mencionar dos actividades importantes ejercitadas

(15) Cuando el precio de mercado cae en primera venta al precio de retirada, el FEOGA abona dicho precio a los productos, procediendo a retirar el producto del mercado, que normalmente se destinará a la obtención de subproductos.

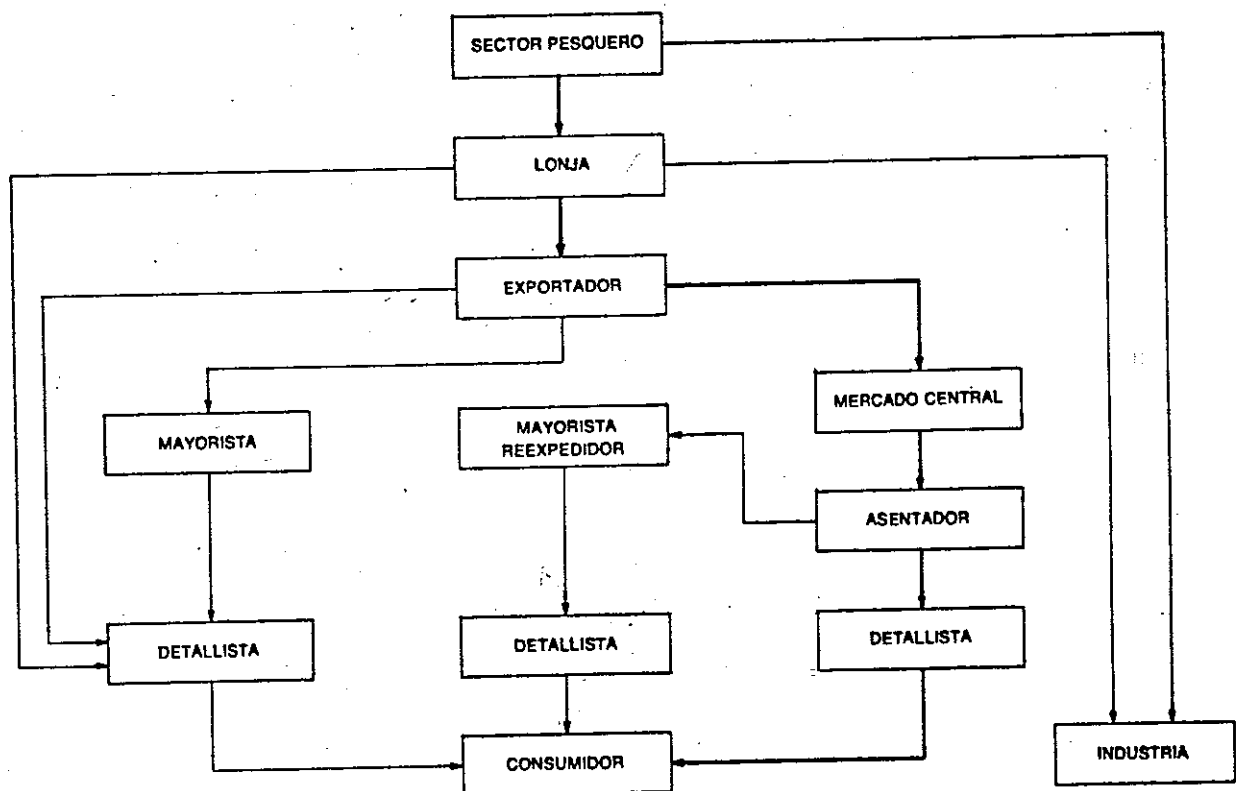
por el FIOM y que son también de la competencia del FROM:

- a) realizar campañas de promoción publicitaria de cara al consumo de pescado, tema importante para subsectores en los que la capacidad de extracción es superior a la de venta;
- b) promocionar prospecciones pesqueras en nuevas áreas y/o nuevas especies. Así, el FIOM ha financiado, en colaboración con asociaciones de productores específicas, campañas en Africa del Sur (flota de altura), campañas de bacaladilla, chinchard, etc. En estos casos el FIOM y la asociación acuerdan garantizar a las embarcaciones participantes un mínimo de ingresos equivalentes a los obtenidos en la última marea (16).

Para concluir este apartado, habrá que decir que el FIOM sólo interviene con asociaciones de productores; es decir, que la formación de agrupaciones de cualquier índole es una condición previa para poder beneficiarse de la actuación de este organismo. Es un indicio más de la inexcusable necesidad de acabar con el individualismo reinante en el subsector y de llegar a agrupaciones productivas.

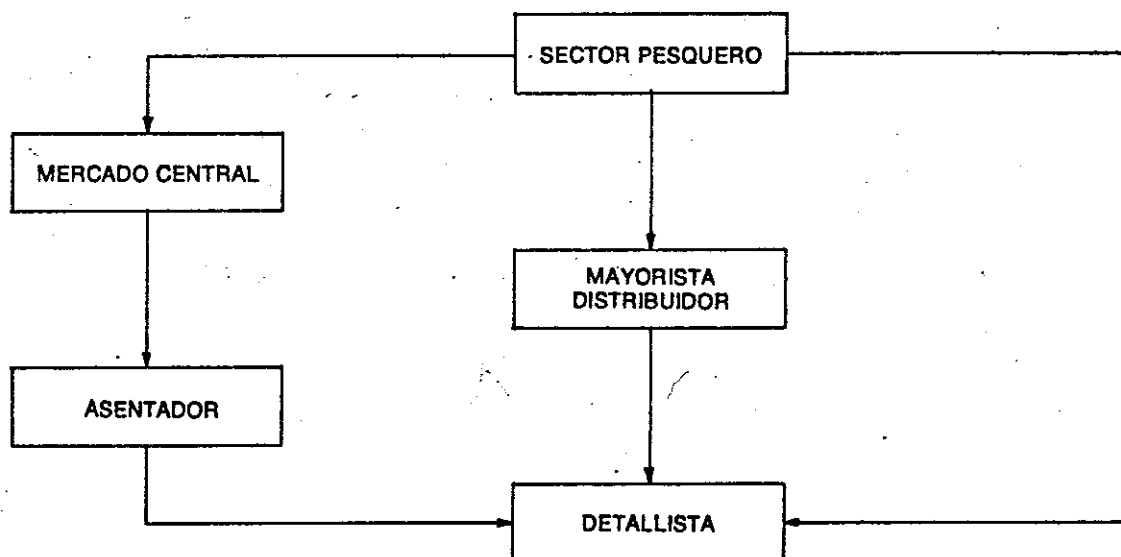
(16) FIOM, Rapport Moral, 1977. Es indudable la importancia que tendría esta actividad para evitar riesgos como los supuestos por el desplazamiento a Venezuela para una partida de embarcaciones de bajura de varios puertos vascos en 1978.

CANALES DE COMERCIALIZACION DEL PESCADO «IN NATURA»



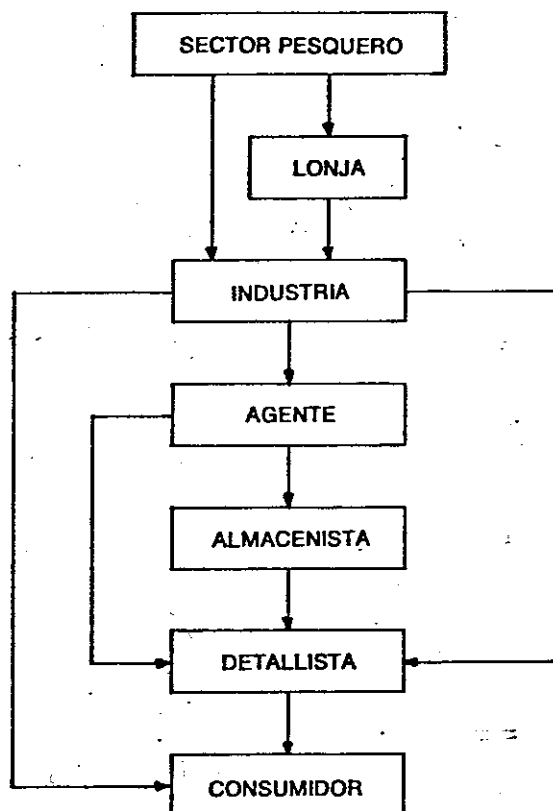
FUENTE : IRESCO

CANALES DE COMERCIALIZACION DE LOS PRODUCTOS CONGELADOS



FUENTE: IRESCO

CANALES DE COMERCIALIZACION DE LA PESCA INDUSTRIALIZADA



FUENTE: IRESCO

9. SOCIEDADES PESQUERAS CONJUNTAS

9.1. Introducción

Al plantearse por primera vez el problema de una flota - excedente para las posibilidades de pesca en los caladeros habituales, se barajaron tres alternativas como salida para tal excedente:

- a) Búsqueda de nuevos caladeros.
- b) Formación de empresas conjuntas para faenar en otros países.
- c) Venta de embarcaciones.

En realidad, la formación de sociedades conjuntas puede combinar las tres alternativas citadas.

La extensión de las aguas territoriales o de las zonas - económicas exclusivas ha privatizado paulatinamente la práctica totalidad de los caladeros de pesca hoy en día frecuentados, salvo el caso de las especies migratorias. Por otra parte, son numerosos los países (en particular del área latinoamericana) que prohíben la pesca en sus aguas a buques de pabellón extranjero, siendo actitud en vías de extensión por la mayor sensibilización ante temas tales como la explotación colonial y el despojo de las riquezas naturales. Por ello, la presencia de nuestra flota en caladeros extranjeros se hace - cada vez más problemática.

Sin embargo, en los países menos desarrollados existen - necesidades alimentarias que pueden cubrirse a través del pes

cado. Pero la dimensión y el nivel tecnológico de sus flotas pesqueras hacen que vean con agrado la posibilidad de constituir empresas mixtas con países más desarrollados, de modo que, salvaguardados sus intereses nacionales, se produzca una auténtica transferencia tecnológica y un aprendizaje para su población pesquera.

El país aportante de barcos obtiene también diversos beneficios. Por un lado, consigue explotar rentablemente embarcaciones para las que carece de caladeros o para las cuales - las áreas de pesca actuales no ofrecen una actividad económicamente positiva; por otro, se asegura un abastecimiento de pescado mediante la liberalización de derechos aduaneros para las importaciones de capturas, en todo o en parte, efectuadas por estas empresas. Y, en definitiva, el sistema permite liberar o recuperar inversiones mediante la venta de las embarcaciones a dichas empresas.

Convendrá precisar estas afirmaciones generales a través de la legislación española en esta materia, y la experiencia recogida por las empresas mixtas en explotación. Como colofón final, se expondrán las posibilidades que esta figura jurídico-económica ofrece a la solución de la crisis que atraviesa la flota vasca, ya que hasta el momento actual no se ha constituido ninguna sociedad conjunta con aportación de empresas pesqueras vascas.

9.2. Regulación legal de las empresas conjuntas

Se denominan empresas pesqueras conjuntas las formadas por empresas pesqueras españolas en unión con otras personas

físicas o jurídicas de otro país o países que se dediquen a - la pesca (en particular en su fase extractiva) en país extranjero y conforme a su legislación (1).

El armador español aporta o vende a dicha sociedad uno o más barcos de su propiedad. Se trata, por tanto, de una inversión en el extranjero y como tal se tramitará a través de la Dirección General de Transacciones Exteriores del Ministerio de Comercio y Turismo.

La razón de establecer una legislación especial para estas operaciones estriba en que se pretende así "garantizar - con nuestras capturas procedentes de los caladeros sometidos a la nueva jurisdicción el abastecimiento nacional de proteí- nas de origen marino" (2). Por tanto, esta legislación contempla no sólo la aportación y venta de buques españoles al ex- tranjero, sino también la entrada en España de las capturas - que efectúen las empresas conjuntas. Para ello se conceden - una serie de ayudas a las sociedades que reúnan los requisi- tos que la misma legislación determina.

a) Requisitos para acogerse a los beneficios previstos

Para poderse beneficiar de las distintas ventajas que se ñala el legislador a las empresas pesqueras conjuntas será - preciso que éstas:

(1) Art. 3º de la Orden de 1 de agosto de 1977 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y art. 1º del Real Decreto 2517/76 de 8 de octubre. A estos efectos, se considera empresa pesquera española la individual o colectiva que - tenga por objeto el ejercicio de la pesca.

(2) Preámbulo al RD 2517/76 de 8 de octubre.

1. Aporten como mínimo el 40% del capital de la empresa conjunta o que, efectivamente controlen la gestión de la misma si esa aportación es menor (3).
2. Tengan los buques inscritos en la lista tercera del registro de matrícula de buques (es decir, en la lista de buques pesqueros) con anterioridad al 1.01.1976; o, en el caso de buques en construcción, que para tal fecha estuvieran ya contruidos en su tercera parte en términos de gasto y hubieran recibido ya la autorización para el ejercicio de la pesca, siempre y cuando antes de ser transferidos a la empresa conjunta hubieren sido inscritos en el mencionado registro (4).

b) Beneficios previstos

Las empresas pesqueras españolas que constituyan empresas conjuntas que cumplan los requisitos señalados obtendrán los siguientes beneficios:

1. Créditos a la exportación según las normas vigentes (5).
2. Cobertura de los riesgos no comerciales de las inversiones (6).

-
- (3) En este último caso se requiere una aprobación singular - expresa del Consejo de Ministros: art. 4º del RD 2517/76.
 - (4) Art. 1º del RD 2839/77 de 28 de octubre que amplía lo dispuesto en el RD 2517/76.
 - (5) Decretos 1837/1974 de 27 de junio, sobre créditos a compradores extranjeros y créditos a empresas españolas para financiación de exportaciones.
 - (6) Orden del Ministerio de Hacienda de 20 de enero de 1976 - sobre seguro de inversión en el exterior.

3. Autorización para importar, libres de derechos de todo tipo, determinadas cantidades de las capturas efectuadas por las empresas pesqueras conjuntas de las que son partícipes. Estos cupos (ver detalle en el apéndice) son función de la capacidad de captura de los buques y de las características de los caladeros en cuestión. En todo caso, los cupos autorizados no podrán exceder en conjunto de un cupo global señalado semestralmente por el Ministerio de Comercio* en función de las necesidades de abastecimiento nacional y de las posibilidades de producción interior.

De los beneficios señalados, hay que destacar que es el de los cupos el que constituye el mayor atractivo tanto para las empresas pesqueras españolas como sus partícipes extranjeros, ya que el mercado del país en el que operan no es suficientemente amplio en muchas ocasiones para absorber sus capturas. Es igualmente la mayor fuente de conflictos con la Administración.

9.3. Las empresas conjuntas en la práctica

La extensión del fenómeno de la empresa pesquera conjunta es reciente y el año 1978 puede considerarse como el primero de su funcionamiento.

Las empresas pesqueras integradas en la Asociación Nacional de Armadores de Sociedades Conjuntas (ANASC) eran 50 en noviembre de 1978 (7), con 105 buques congeladores sumando -

(7) Salvo mención expresa en contrario, los datos aquí consignados proceden de la Asociación Nacional de Armadores de Sociedades Conjuntas (ANASC).

* y Turismo.

73.251 T.R.B. Entre ellas no hay ninguna vasca, cosa por otra parte implícita en el hecho de que el País Vasco no cuenta actualmente con ningún buque arrastrero congelador.

En 1978 operaron 80 barcos en seis países, según se desprende del cuadro I. Otros 41 barcos más engrosarán sus filas en 1979 y se pondrán en marcha nuevas empresas con otros 5 países y 32 buques.

CUADRO I

EMPRESAS PESQUERAS CONJUNTAS

	País	Incorporación 1978	Incorporación 1979	En construcción
Empresas constituidas	Argentina	33	19	
	Uruguay	3	-	
	Chile	2	-	
	Sud-Africa	4	-	
	México	26	-	
	Marruecos	12	21	
	TOTAL	80	41	
Por constituir	Ecuador		5	2
	Venezuela		6	2
	Perú		4	-
	Brasil		1	-
	Libia		-	12
	Senegal		-	-
	Irlanda		-	-
	TOTAL		16	16

El tipo de pesca varía según el país, pero la actividad principal se centra en torno a la merluza y al cefalópodo.

En principio, y tal y como se ha señalado más arriba, - toda empresa pesquera conjunta está autorizada a importar li bres de derechos determinados cupos o contingentes. Estos cu pos, señalados para cada buque, dependen de los siguientes - factores (8):

- . el caladero en que faene y las especies capturadas
- . la potencia propulsora disponible en la hélice.
- . eslora, manga y puntal (en metros).

CUADRO II

PLANIFICACION DEL CONTINGENTE DE CAPTURAS 2º TRIMESTRE 1978 *
(en Tm.)

	TOTAL	Merluza y merlucilla	Cefalópodos
Argentina...	118.258	94.607	--
Uruguay.....	9.172	7.338	--
Chile.....	5.162	4.130	--
Sud-Africa..	4.448	3.558	--
México.....	38.000	17.000	10.000
Marruecos...	6.700	--	4.200
TOTAL.....	181.740	126.633	14.200

Fuente: ANASC

* Calculadas según el cupo señalado en la orden de 1 de agosto de 1977.

(8) Orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de 1 de agosto de 1977, artículo 4º. El cupo se fija mediante la siguiente fórmula: $p = C.P. \frac{1}{3} (E.M.Pn) \frac{1}{4}$, donde p será la producción diaria en toneladas, C el coeficiente asignado al caladero en cuestión y las restantes variables se corresponden con la potencia, eslora, manga y puntal - del buque. Véase el mencionado artículo para una descripción completa.

Por otra parte, los cupos individuales no podrán exceder de la capacidad de congelación del buque (calculada en base a 290 días de caladero como máximo). Además, la suma total de los contingentes concedidos no rebasará el cupo global señalado para cada especie en función de las necesidades de abastecimiento del consumo español. En el cuadro II se señalan los contingentes que en función de la fórmula mencionada (o de la capacidad de congelación del barco, si es inferior) ha estimado la ANASC para el segundo semestre del año 1978 (9).

La mayor fuente de problemas con la Administración española radica naturalmente en la fijación del cupo global de importación libre. En efecto, el contingente señalado en 1978 ha sido muy inferior a la suma de los cupos individuales que resultarían de la fórmula de la Orden de 1 de agosto de 1977.

De hecho, en el primer semestre de 1978 el cupo global autorizado de pescadilla y merluza congeladas fue de 23.214 Tm., cifra muy por debajo de la que se deduce de las posibilidades reales de captura de las empresas conjuntas (10). Debe señalarse en este contexto que las importaciones de merluza congelada ascendieron en 1977 a 15.201 Tm., según la Dirección General de Aduanas.

La razón última de autorizar la importación libre de derechos estriba en dar prioridad a las capturas de las empresas conjuntas de capital español sobre las importaciones pro-

(9) ANASC, Planificación de capturas, 2º semestre 1978, Madrid, junio 1978.

(10) ANASC, Memorandum, 17 de mayo de 1978.

cedentes de terceros, tal y como se recoge en el preámbulo antes mencionado. La estrechez del cupo de 1978 (a pesar de exceder la cifra de importaciones del año precedente) puede estimarse a partir de los datos recogidos en el cuadro III en el que se contrastan los cupos disponibles por la flota merlujera de Africa del Sur (congeladores) y las previsiones de consumo español.

CUADRO III

PREVISION DE NECESIDADES. 1978

Merluza y pescadilla congeladas.

Consumo nacional previsto (Ministerio de Comercio)	150.000 Tm.
Producción nacional (Cupo área ICSEAF)	85.442
Déficit inicial	64.558
Contingente importación ANASC (para el primer semestre 1978)	23.214
Déficit remanente (para el segundo semestre)	41.344

Fuente: ANASC

En la medida en que la presencia española en los caladeros habituales se vaya haciendo más restringida, el papel de las empresas conjuntas será más importante. La importación total de pescado, tanto fresco como congelado, ascendió en 1977 a 91.372 Tm., según la Dirección General de Aduanas.

9.4. Las empresas conjuntas en el contexto pesquero vasco.

Como se ha indicado anteriormente, ninguna de las empresas conjuntas actualmente constituidas es vasca. La práctica totalidad de ellas emplea una flotilla de buques congeladores de arrastre de los que carece la flota vasca (11). No parece, pues, que este sistema aporte una solución, siquiera sea transitoria, al problema de excedente de la flota vasca actual - (12).

Ello no significa que las empresas conjuntas para la pesca en fresco no sean viables. En el momento actual, las únicas empresas conjuntas de pesca en fresco registradas operan en Marruecos, aun cuando existen amplias posibilidades en México (13).

(11) Un buque congelador originalmente vasco, el "Marcelina - de Ciriza", faena ahora en aguas argentinas.

(12) Sigue siendo una alternativa válida como actividad a partir de nuevos buques.

(13) Ver el amplio dossier de ANASC, MEXICO-1, octubre 1977.

IV. CONCLUSIONES

10. CONCLUSIONES

A lo largo de este informe se han expuesto comentarios sobre el problema de todo el sector de pesca en general y de sus diversos subsectores en particular. Se recogen aquí aquellas opiniones deducidas del presente escrito que tienen relevancia para afrontar el futuro del sector y su necesaria reorganización.

10.1. La pesca de superficie

1. La flota de superficie creció en efectivos y dimensión a lo largo de los años sesenta, con deterioro de su rendimiento físico que fue compensado por un crecimiento en el precio medio de sus capturas. Este crecimiento, pues, no estaba avalado por las perspectivas del sector (reducción de las capturas), sino por las facilidades crediticias dadas para la construcción de nuevos buques al amparo de una normativa legal cuyo primer objetivo de hecho fue el impulso del sector de construcción naval (y no del sector pesquero).

2. El subsector está formado por empresas de una sola embarcación cuya gestión se reduce a la fase productiva. La supervivencia económica de tales empresas se debe en una gran parte de los casos a la baja remuneración de los pescadores no armadores (sistema de retribución a la parte), inferior a la de cualquier otro sector industrial por término medio, y a la no dotación de un fondo de amortización de la embarcación u otros activos fijos de la empresa.

3. De esta forma, las posibilidades de captación de personal joven y de capital se han hecho cada vez más difíciles en este subsector. A partir de 1970 se produce un paulatino

descenso de los efectivos pesqueros, muy anterior al surgimiento del conflicto con la Comunidad Económica Europea.

4. En los años setenta se constata un notable incremento de las capturas, en especial de anchoa, y, por tanto, de los rendimientos físicos de la flota. Queda patente que su capacidad de extracción es muy superior a la utilizada. En este sentido, y atendiendo a la relación entre capacidad de extracción y capturas, puede decirse que hay un excedente de flota de entre un 25% a un 50% del volumen actual.

5. El exceso de capacidad productiva fuerza a recurrir a restricciones voluntarias de la oferta de anchoa, con lo que el coste extractivo por unidad de producto aumenta. Estas mismas restricciones hacen que no sea posible obtener ninguna relación entre las características técnicas de los buques (potencia y capacidad) y las capturas.

6. A las dos campañas tradicionales de la anchoa y el bonito en el Cantábrico se ha unido la campaña de túnidos en las Azores, para la que los buques mayores se encuentran mejor preparados. No hay criterios puramente económicos que determinan la conveniencia de esta campaña. Parece predominar una postura colectiva en la decisión de participar o no en la misma.

7. El principal problema de la flota de superficie no proviene de las restricciones del Mercado Común sino de su propio crecimiento. Las licencias y restricciones introducidas por vez primera en 1978 no afectaron a su nivel de producción, como queda demostrado por el hecho de que las cofradías se autoimpusieron restricciones adicionales en el caso de la anchoa.

8. Durante los años setenta se ha producido un estancamiento y, finalmente, una caída en el precio medio de la anchoa, paralelo al crecimiento de la oferta. Esta caída en primera venta no ha tenido el mismo reflejo en la venta al detalle en fresco.

9. Las compras en primera venta se ven determinadas por la posición de los conserveros, que adquieren entre el 80% y el 90% de las capturas totales. Al parecer, la deficiente estructura empresarial del sector conservero (no analizado en este estudio), en particular en el País Vasco, ha originado alzas considerables en los precios finales de sus productos y una caída en sus ventas.

10. En el caso del bonito y otros túnidos, la evolución de los precios durante los años setenta ha sido favorable en su conjunto y compatible con un ligero aumento de las capturas. Sin embargo, su productividad queda muy por debajo de otras flotas, tales como la flota atunera congeladora con base en Bermeo. A diferencia de la anchoa, el bonito cuenta con un mercado desarrollado a nivel mundial.

11. El desajuste entre oferta y demanda en lo que a anchoa se refiere sugiere dos tipos de actuación: por un lado, reducción de los efectivos de la flota participantes en la misma campaña; y, por otro, participación del sector pesquero en la comercialización del producto. Ambas vías son imposibles manteniendo la estructura organizativa actual.

12. La concentración empresarial favorecería la reestructuración de la flota y permitiría dedicar esfuerzos a la comercialización. Han existido diversos conatos para la formación de

cooperativas de producción. En general se estima que la "falta de mentalidad empresarial" es responsable de su fracaso.

13. Como solución óptima se propone la formación de una empresa única de explotación con base en el puerto. Esta fórmula permitiría resolver el problema de empleo generado por la reducción del número de barcos y posibilitaría la contratación de personal empresarial (gerente, director comercial, etc.).

14. Debe tenderse a utilizar únicamente los barcos que sean necesarios para obtener capturas deseadas (las máximas compatibles con un precio suficiente), reduciendo costes innecesarios. Además, esto permitiría repartir las licencias (comunitarias u otras) a los barcos técnicamente mejor dotados, eliminando los criterios de estricta proporcionalidad que equi-
paran barcos viejos y nuevos.

15. Una empresa portuaria permitiría financiar colectivamente expediciones a nuevos caladeros, eliminando los riesgos individuales. Con todo, no parece que experiencias tales como las realizadas en 1978 en Venezuela puedan generalizarse, dada la edad y condiciones técnicas de nuestra flota de superficie (existen otras flotas que pueden realizar explotaciones más rentables).

16. La empresa portuaria sería igualmente útil para romper el aislacionismo entre los subsectores de superficie y arrastre con base en el mismo puerto, lo cual favorecería el reajuste global de la flota.

17. La pesca de superficie se verá beneficiada por la - puesta en funcionamiento del Fondo de Regulación y Ordenación de Mercados de productos de la pesca y cultivos marinos (FROM), sobre todo a través de las ayudas para la comercialización - de la pesca (créditos, publicidad, etc.). Pero las posibilida - des de intervención son menores que en el caso de la pesca de arrastre ya que, por ejemplo, al no congelarse la anchoa es - más difícil contrarrestar el carácter estacional de los pre - cios. De seguir los pasos de su análogo francés (FIOM), el - FROM pasaría a financiar campañas experimentales en nuevas - áreas y especies. Es de destacar que el FIOM no colabora con armadores individuales sino que todas sus intervenciones se - canalizan a través de asociaciones de armadores, como una for - ma de romper el individualismo del sector.

10.2. La pesca de arrastre al fresco

1. Al igual que en la flota de superficie -aunque por dis - tintos motivos-, la decadencia de la pesca de arrastre al fres - co comienza antes de 1977 (fecha de la ampliación de la zona de aguas comunitarias). En el último cuatrienio ha desapareci - do el 32,23% de la flota censada.

2. El subsector ha experimentado un notable incremento - de costes, tanto por el aumento de los precios de la energía como de los salarios de los marineros.

3. Este subsector es mucho más sensible que el de super - ficie a las restricciones comunitarias, ya que la casi totali - dad de sus capturas proceden de aquellas aguas. Por otra par - te, no hay que perder de vista que las limitaciones de la CEE

tienen por finalidad última la adecuación del esfuerzo pesquero a la preservación óptima de las especies. Ello no afecta a las especies de superficie, que son migratorias, pero sí a las de fondo.

4. Las restricciones comunitarias han influido en la producción, que es un 18% inferior a la de 1976 y un 22% menor que la de 1972. En términos económicos, los precios han compensado ampliamente esta reducción, ya que casi se han triplicado (en términos nominales) desde 1972. Este diferente comportamiento de los precios los distingue críticamente de los precios de la pesca de superficie, pues se trata de especies finas (de alta elasticidad-renta).

5. Si bien los ingresos brutos por TRB han aumentado, las capturas por TRB están disminuyendo desde 1973, lo cual implica un uso menos eficiente de recursos y posiblemente un empobrecimiento de los caladeros.

6. En los años sesenta y principios de los setenta se tendió a construir buques cada vez mayores y con mayor capacidad de arrastre. Si bien la base disponible de datos es escasa, parece observarse una mayor rentabilidad de los buques grandes (medida por los ingresos brutos). La tendencia se ha visto favorecida, al margen de otras motivaciones, por el creciente alejamiento de los caladeros en que se faena. Sin embargo, la CEE favorece el tipo de barco medio.

7. Por todo lo anterior, la necesidad de proceder al reajuste de la flota es mucho más perentoria que en superficie. Se recomienda reducir la flota a 150 unidades (dos tercios del número actual). Mientras tanto, el sistema de reparto de licen

cias es perjudicial en su conjunto, ya que no se atiende a las condiciones de los buques (edad, capacidad, etc.) sino que se siguen criterios proporcionales.

8. Cabe exportar buques a otras latitudes mediante la formación de empresas pesqueras conjuntas (modalidad en auge en Latinoamérica). Sin embargo, la flota no reúne buenas condiciones para ello, ya que hasta el momento la práctica totalidad de las empresas conjuntas constituidas en España aportan buques congeladores. Existen posibilidades de desarrollar empresas hispano-mexicanas para el arrastre al fresco, que hasta el momento no han recibido el interés de los armadores vascos.

9. La ley de desguace no ofrece primas suficientemente atractivas como para conseguir sus fines. Se ha estimado en unos 1.000 millones de pesetas el coste de una operación de desguace tendente a eliminar 75 buques de arrastre. Evidentemente, las primas deben modularse a las características de cada embarcación (edad, rendimiento en los últimos años, capacidad, etc.). A la cifra indicada habría que añadir el coste del desempleo que esta medida originaría (alrededor de 1.000 personas).

10. En arrastre existe un tipo de organización empresarial ausente en la pesca de superficie. Sin embargo, debe reforzarse la concentración empresarial para permitir una explotación racional a escala industrial. Esta concentración puede lograrse a través de incentivos, subvenciones, etc. y también a través de las mismas primas al desguace (exigiendo como requisito para facilitarlas que la empresa solicitante conserve un determinado volumen en ejercicio. De esta forma se aseguraría la permanencia de capital en la actividad pesquera).

10.3. Atuneros Congeladores

1. La flota de atuneros congeladores es el único ejemplo actual de una expansión hacia nuevas actividades rentables en el sector pesquero. Sin embargo, no se ha tratado de una reestructuración, en cuanto que no ha venido a sustituir inversiones en los subsectores tradicionales. En su práctica totalidad ha sido construída en la década de los años setenta.

2. La empresa atunera congeladora constituye una auténtica empresa industrial, controlando sus propios canales comerciales, además de la fase extractiva.

3. Los atuneros participan en un mercado mundial. Por tanto, a efectos de sobrepesca, determinación de precios, etc. la oferta bermeana tiene un peso muy pequeño.

4. Se observa una caída importante de los rendimientos técnicos a partir de 1974. La falta de datos anteriores impide sacar conclusiones de este hecho.

5. A pesar de la limitación de datos, parece que se exige un nivel de capturas del orden de 2.500 Tm. anuales para hacer rentable la explotación. Este nivel es alcanzado en la actualidad.

6. Los intentos de la flota de superficie de Bermeo de ampliar sus actividades a este sector serían el primer intento real de reestructuración del sector pesquero. La viabilidad del proyecto requiere un estudio de la situación del mercado mundial. A pesar de los posicionamientos negativos ante este proyecto, no se dispone de datos para pronunciarse al respecto.

10.4. Flota Bacaladera

1. La flota bacaladera radicada en Pasajes ha experimentado una crisis muy grave en estos últimos años a causa, por un lado, de la drástica reducción de los cupos de extracción en los caladeros tradicionales (Canadá y Noruega) y a la subida de los costes de explotación, por otro.

2. La flota vasca ha perdido casi el 60% de sus efectivos en seis años y ha visto reducida su participación en el total de la flota española. No se ha construido ningún buque nuevo en los últimos cinco años.

3. Los costes medios de un buque bacaladero se han estimado en 65 millones de pesetas. Esta cifra sería mayor en el caso de buques nuevos, ya que el capítulo de amortizaciones sería también proporcionalmente superior.

4. Las previsiones de este subsector apuntan al desgaste de la mitad de los efectivos actuales. Con todo, esta cifra es menos cierta que la que puede apuntarse, por ejemplo, en el caso de la pesca de arrastre, ya que cabe la explotación de nuevos caladeros.

5. La negociación de los intereses bacaladeros por parte del Estado ha sido defectuosa y sería susceptible de mejora en base a contraprestaciones comerciales (cupos de importación).

