



FEDERACIÓN
ESPAÑOLA DE
ORGANIZACIONES
PESQUERAS

**Intervención en el Seminario organizado por la DG
Pesca y Asuntos Marítimos de la Comisión Europea
sobre la Dimensión Económica de la Pesca
Europea**

**“Iniciativas de la industria para abordar los
fluctuantes costes del gasóleo”**

**Javier Garat Pérez
Secretario General de FEOPE**

Bruselas, 14 y 15 de mayo de 2007

Federación Española de Organizaciones Pesqueras
C/ Comandante Zorita nº 12, esc. 4ª - 1º D
28020 Madrid
Tel: +34915345484
Fax: +34915343718
feope@feope.com

¿Por qué hay que darle a la pesca un tratamiento especial?

La Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la mejora de la situación económica del sector pesquero¹ comienza su introducción señalando que *“la importancia del sector pesquero va más allá de su contribución directa al PIB de la Unión Europea. Además de suministrar una proporción importante de las proteínas necesarias para el consumo humano, también contribuye en gran medida al tejido económico y social de muchas comunidades costeras de la Unión Europea”*.

En este primer párrafo la Comisión Europea ya está reconociendo la importancia de la pesca en la Unión Europea, como muestra de una realidad que a veces no está suficientemente valorada. Así, por poner un ejemplo, el sector pesquero es uno de los principales agentes de la economía gallega, en la que repercute en 54 de 74 sectores económicos identificados en Galicia².

Tanto el Tratado de Roma constitutivo de la Comunidad Europea, como los diversos Tratados que lo han venido modificando, incluyendo el Tratado de Niza; y el Tratado por el que se establece una Constitución para Europa, reconocen en su articulado la existencia de una clara desigualdad del nivel medio de renta del sector pesquero respecto al del resto de la población y por ello, reflejan entre los objetivos de la política pesquera³ *la necesidad de garantizar un nivel de vida equitativo a la población pesquera, en especial, mediante el aumento de la renta individual de los que trabajan en la pesca*.

Así mismo, prevén⁴ que *en la elaboración de la política pesquera común se deberán tener en cuenta las características especiales de la actividad pesquera, que resultan de la estructura social de la pesca y de las desigualdades estructurales y naturales entre las distintas regiones pesqueras*.

En el caso de España, la propia Constitución Española⁵ impone a los poderes públicos el deber de desarrollar el sector pesquero, atendiendo a la modernización de este sector económico mediante la dispensación de un tratamiento especial.

Además, la Ley de Pesca Marítima de España, en su Exposición de Motivos, señala que *“El sector económico pesquero es un conglomerado de actividades íntimamente relacionadas que, basadas en la explotación y aprovechamiento de los recursos marinos vivos, abarca la pesca extractiva, la comercialización, la transformación, la construcción naval, la industria auxiliar, los servicios relacionados, etc., que configuran un conjunto económico y social inseparable”*.

¹ COM (2006) 103 final de 9 de marzo de 2006.

² Tabla input-output de la pesca y conserva gallega 1999. Departamento de Economía Pesquera de la Universidad de Santiago de Compostela.

³ Artículo 33.b) del Tratado de Niza.

⁴ Artículo 33.2.a) del Tratado de Niza.

⁵ Artículo 130.1 de la Constitución Española.

Por todo ello, la importancia que tiene el sector pesquero en la Unión Europea justifica una acción política que incluya medidas legales y fiscales, de ámbito comunitario y estatal, que permita a los armadores y pescadores que quieran continuar con esta peligrosa y dura actividad seguir haciéndolo en unas condiciones que le permitan ser rentables y competitivos.

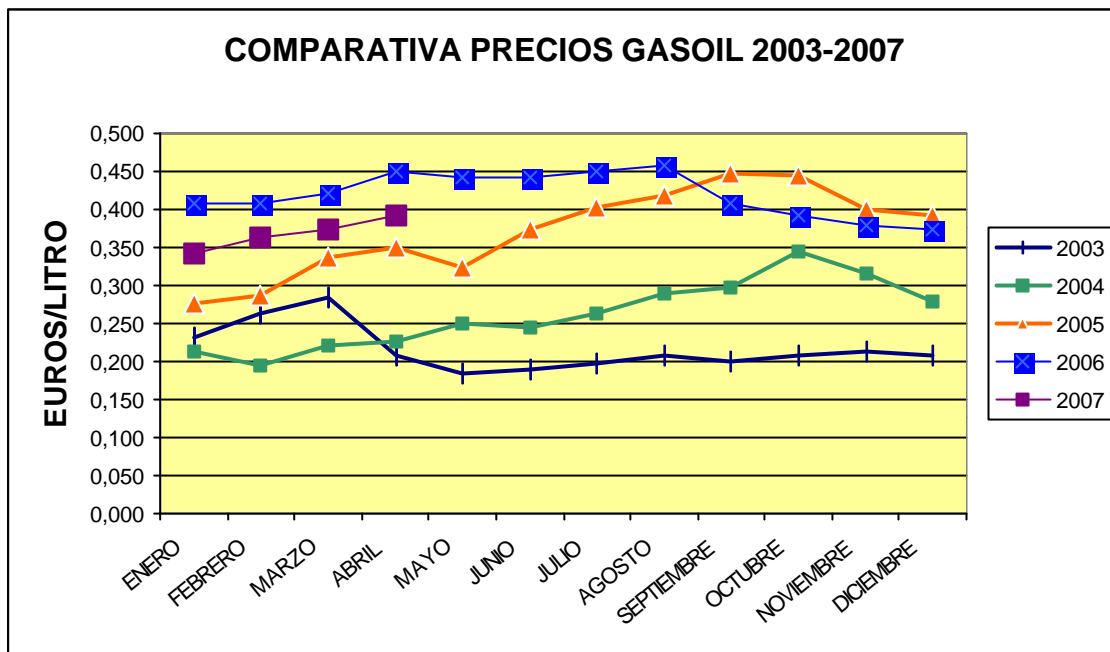
Impacto del aumento del precio del combustible en la flota europea.

La pesca, como gran consumidora de energía derivada del petróleo, está claramente entre los sectores económicos que más dura y directamente sufren el impacto de los bruscos aumentos del precio del combustible. Junto a ella, cabría situar a la aviación y al transporte, aunque ambos son sectores terciarios que poseen mayores posibilidades para repercutir los aumentos de coste del combustible a sus precios de venta. Ya por detrás, estaría la agricultura, en la que la participación de la energía en la cuenta de explotación es claramente menor que en la pesca, que es, sin duda alguna, el sector más intensivo en consumo de energía de toda la industria alimentaria.

Como consecuencia de la crisis, el gasoil, que es el combustible que utilizan prácticamente todas las flotas pesqueras europeas, pasó en el puerto de Vigo⁶ de un precio inferior a 0,2 €/l a principios de 2004, a rebasar claramente los 0,30 €/l en septiembre de ese año y escalar hasta los 0,47 €/l que se alcanzaron ya en septiembre de 2005, y los 0,50€/l en la primavera de 2006, lo que supone un incremento muy superior al 100%. Actualmente, aunque el precio ha descendido en comparación con los máximos históricos, sigue estando alto, rondando ronda los 0,390 €/l.

	€/LITRO	€/LITRO	€/LITRO	€/LITRO	€/LITRO
	2003	2004	2005	2006	2007
ENERO	0,232	0,214	0,276	0,407	0,343
FEBRERO	0,264	0,195	0,288	0,409	0,362
MARZO	0,284	0,220	0,338	0,422	0,373
ABRIL	0,209	0,226	0,350	0,450	0,393
MAYO	0,185	0,250	0,325	0,443	
JUNIO	0,189	0,245	0,375	0,443	
JULIO	0,198	0,264	0,402	0,451	
AGOSTO	0,207	0,289	0,418	0,457	
SEPTIEMBRE	0,201	0,297	0,447	0,408	
OCTUBRE	0,208	0,344	0,445	0,392	
NOVIEMBRE	0,213	0,315	0,401	0,378	
DICIEMBRE	0,209	0,280	0,392	0,375	
Media anual	0,217	0,262	0,371	0,420	

⁶ El puerto de Vigo es uno de los puertos de España en los que se ofrece a los armadores los precios más baratos de gasoil debido, fundamentalmente, al gran volumen que se negocia.



La realidad en el resto de los puertos españoles y europeos ha resultado aún peor ya que, en general, en ellos los volúmenes que se mueven son inferiores y, como consecuencia, los márgenes de intermediación y las fluctuaciones ocasionales suelen ser bastante superiores. La situación es todavía mucho más negativa para las flotas de larga distancia que toman combustible en remotos puertos extranjeros⁷ o por medio de buques mercantes en aguas internacionales.

Las consecuencias sobre la economía de todas las empresas pesqueras son devastadoras y conllevan un muy grave deterioro en las cuentas de explotación y sobre todo en la tesorería, - no se puede olvidar que el armador está obligado a tomar el gasoil antes de salir de puerto -, que ya han producido amarres definitivos en la flota.

Dentro del propio sector, y aunque todos los segmentos están muy seriamente afectados, destaca la gravedad con que se ve afectada la pesca de arrastre, que es probablemente la que tiene unos índices comparativos superiores de consumo de gasóleo por kilo capturado o por euro ingresado, y probablemente es el segmento de flota en el que el gasoil supone un mayor porcentaje de la cuenta de explotación.

⁷ Los armadores que tienen que tomar combustible en Perú están pagando más de 0,55 €/l.

Otro factor importante es la incidencia del sistema retributivo: Aún cuando todos los trabajadores de la pesca más tarde o más temprano se verán afectados por el problema, en las flotas grandes, en tanto en cuanto el buque no se amarre, todo el impacto lo soporta el armador, mientras que en las medianas y pequeñas, que utilizan el sistema "a la parte", el efecto se reparte y el trabajador también sufre de forma inmediata el efecto de la crisis en forma de una menor retribución derivada del aumento de costos, lo que provoca inmediatamente conflictividad social.

Sin duda, la amplitud de esta crisis va a suponer por sí sola un importante reajuste en la capacidad del sector pesquero con la desaparición de muchas unidades, y la falta de rentabilidad se va a convertir en los próximos meses en el mayor incentivo para la diversificación o desaparición de empresas. El propio Comisario de Pesca de la UE, Sr. Borg, estimó el pasado año en un 30% el porcentaje de empresas pesqueras en peligro de desaparición por este problema.

No obstante, los armadores que pretendan mantenerse en activo deberán esforzarse para ser competitivos en el nuevo escenario conviviendo con este grave problema.

Por todo ello, para ayudar a salir dignamente de la actividad pesquera a aquéllos que no aguantan más y para mejorar la situación de los que se quieran quedar, es necesario que se adopten una serie de medidas de ámbito comunitario y nacional que permitan abordar los fluctuantes costes del gasóleo.

Medidas propuestas por la Comisión Europea:

Ayudas de salvamento y reestructuración de empresas en crisis.

La Comunicación de la Comisión sobre la mejora económica del sector pesquero ha decepcionado profundamente a los armadores y pescadores, puesto que entienden que las medidas propuestas para salvar al sector de la crisis no son ni realistas ni suficientes. Las medidas no son realistas porque la gran mayoría de las empresas son familiares y propietarias de una sola embarcación, trabajando en caladeros con recursos limitados, con unas tripulaciones mínimas, con unas normas de gestión de las pesquerías rigurosas y con muy poco margen de maniobra para poder realizar acciones que permitan reestructurar y asegurar la viabilidad de las empresas a corto plazo en la forma que sugiere la Comisión. Por otro lado, al no existir un presupuesto nuevo, distinto al del IFOP/FEP, las posibilidades de poner en práctica estas nuevas medidas van a ser muy limitadas. Por ello, se considera que esta Comunicación tendrá pocos efectos prácticos para la mayoría de las empresas.

Otras medidas propuestas por Feope:

- ✓ **Búsqueda a través de I+D+i de soluciones para lograr mayor eficiencia energética y ahorrar costes de explotación en los buques de pesca.**
- ✓ **Incremento del valor añadido de los productos pesqueros.**
- ✓ **Prevención de riesgos laborales.**
- ✓ **Ayudas de minimis.**
- ✓ **Paralización temporal de la flota en caso de “acontecimiento imprevisible” o de “acontecimiento excepcional”.**
- ✓ **Cobertura financiera del precio del gasóleo.**
- ✓ **Fondo especial de desguace comunitario / nacional.**
- ✓ **Revisión de la fiscalidad de la flota de bajura.**
- ✓ **Incorporación de la flota de altura a los segundos registros.**

Introducción

Desde la Federación Española de Organizaciones Pesqueras tenemos la seguridad de que las principales medidas que el sector productor europeo tiene que poner en marcha para abordar los fluctuantes costes del gasóleo están relacionadas, por un lado, con la búsqueda de soluciones a través de I+D+i que permita lograr mayor eficiencia energética de los buques pesqueros que, a su vez, contribuya a reducir los costes de explotación de las mismas; y por otro lado, con el incremento del valor añadido de los productos pesqueros a través de iniciativas novedosas que involucren al sector extractivo en el proceso de comercialización de los mismos.

El problema con el que nos encontramos es que los resultados que se pueden obtener con cualquiera de estas iniciativas siempre serán a medio o a largo plazo. Por ello, mientras las empresas pesqueras y sus asociaciones trabajan en estos proyectos, necesitan que se establezcan otro tipo de medidas que den sus frutos a corto plazo y que permitan poder finalizar los proyectos que se pongan en marcha. Si no se articulan medidas a corto plazo transitorias, muchas de las empresas y asociaciones desaparecerán antes de que se obtengan los resultados de los proyectos a medio y largo plazo.

Búsqueda a través de I+D+i de soluciones para lograr mayor eficiencia energética y ahorrar costes de explotación en los buques de pesca.

La situación provocada por el alto precio de los carburantes ha hecho que el propio sector pesquero se haya dado cuenta de que hay que intentar reducir la factura del combustible lo máximo posible en su cuenta de explotación y que esto sólo podrá conseguirse con la disminución del volumen consumido, principalmente mediante la implantación de nuevas tecnologías y hábitos que supongan un ahorro efectivo.

Para conseguirlo, es extraordinariamente interesante la realización de estudios que analicen la relación entre el valor de la pesca capturada y el valor del combustible consumido durante las distintas fases del ciclo de actividad, lo que, junto a la utilización de sistemas de medida más exactos y fiables, y la

instalación y uso de económetros o aparatos similares, permitirá establecer estrategias alternativas de explotación, así como programaciones para optimizar las rutas o el consumo de las cuotas y periodificar las paradas temporales o el uso de las licencias.

Por otro lado, es necesario estudiar a fondo la posible utilización de energías alternativas al gasoil, como puede ser el fuel pesado, los biocarburantes, la pila de combustible, el gas natural o la energía eólica y solar.

En este contexto, Feope está desarrollando la **“Iniciativa Ahorro”**, con la que pretendemos, a través de subproyectos de I+D+i, dar respuesta a las necesidades de los armadores.

La "Iniciativa Ahorro" es una declaración de intenciones sobre la problemática del combustible en la que se señalan aquellos caminos que pensamos deben ser abordados y se proponen diversas vías para hacerlo.

Su concreción ha de hacerse por la vía de proyectos o subproyectos parciales y concretos que vayan cubriendo los diferentes objetivos marcados.

En este momento FEOPE, en colaboración con otras asociaciones, centros tecnológicos y universidades, tiene en marcha tres proyectos y tiene otros dos que están pendientes de aprobación.

El primero de los proyectos en marcha es un trabajo conjunto con el Centro Tecnológico de Vigo Innovapesca, que cuenta con una colaboración muy amplia de las bases del sector y que se centra en establecer en base a los datos de explotación modelos teóricos para los principales segmentos de la flota española - va a abarcar a más de 2.000 buques - que reflejen las pautas y hábitos de consumo actuales para, a partir de ahí, definir y promover mejoras que supongan una mayor eficiencia en el uso del combustible.

El segundo está liderado por la Universidad Politécnica de Madrid, y en él colaboran junto a FEOPE, que hace también de coordinador, la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo (ARVI) y el Clúster de Empresas Pesqueras de Terceros Países. Parte del estudio anterior para centrarse en el análisis e investigación de las tecnologías disponibles más actuales para generar propuestas viables de mejora de las unidades existentes.

Contempla también la definición y puesta en marcha de aplicaciones informáticas que permitan que los armadores realicen en la red sus propios auto-análisis de viabilidad tecno-económica de las mejoras que se proponen.

El tercero es liderado por el Departamento de Física Aplicada de la Universidad de Vigo con la colaboración de FEOPE, que también es aquí el coordinador, y de ARVI y se centra en el estudio de posibles combustibles alternativos tanto desde el punto de vista técnico, con ensayos de laboratorio y pruebas reales a bordo, como desde los puntos de vista logístico y económico, fundamentales para estudiar la aplicación a bordo de buques pesqueros.

Dado que una de nuestras asociaciones está haciendo ya un trabajo similar aplicado al GPL (Gas de Petróleo Licuado) dentro del proyecto "Peixe Verde", nuestro estudio ha elegido como alternativas los fuels marinos intermedios y las mezclas de biodiesel con gasoil convencional.

Los dos proyectos pendientes de aprobación son complementarios y suponen un importante paso adelante al pasar a la experimentación a bordo con instrumental y mediciones continuas durante plazos dilatados de tiempo en condiciones reales a bordo de diferentes tipos buques de la forma en que se produce el consumo energético en los distintos momentos de la actividad.

Se centran en buques de diferentes tipos ya que la intención es llegar a abarcar los principales segmentos de flota.

Uno de ellos es a nivel español junto con asociaciones, armadores privados y empresas especializadas en estas tecnologías, y el otro es transnacional y se ha planteado a través de una Agrupación Europea de Interés Económico, "ECOPESCA GEIE", que a principios de año creamos junto con la organización francesa "Cellulle d'Innovation Maritime" y con la Cooperativa holandesa de Urk con el fin de aunar fuerzas para lograr disminuir la factura del gasóleo que pagan las empresas pesqueras. Para ello, pondremos en común nuestras experiencias y proyectos de I+D+i dirigidos a lograr una mayor eficiencia energética y a ahorrar combustible en los buques pesqueros, ya sea a través de mejoras técnicas en los buques o del uso de combustibles alternativos al gasóleo. Ya en el mes de enero presentamos una propuesta a la licitación que ha publicado la Dirección General de Pesca de la Comisión Europea y que lleva por título "La eficiencia energética en las operaciones de pesca realizadas por los buques pesqueros comunitarios". Dotada con un presupuesto de hasta 600.000 euros, la Comisión Europea pretende con el estudio que saca a licitación proveer a los armadores de pesca de una información técnica útil y objetiva que le permita decidir sobre las inversiones en nuevas tecnologías necesarias para reducir el coste de la energía usada en las actividades pesqueras.

De forma paralela y complementaria y con unos objetivos muy similares, Puerto de Celeiro, una de las asociaciones de Feope, ha lanzado el proyecto "Peixe Vede", que es un proyecto científico – tecnológico que está desarrollado por un amplio consorcio de empresas, Centros Tecnológicos, Universidades y otros organismos públicos, especializadas en varias áreas: pesca, energía, ingeniería naval, tecnologías de la información y las comunicaciones. El proyecto se llevará a cabo en cuatro años y está presupuestado en 17 millones de euros.

Tras el primer año de trabajo, las expectativas de lograr soluciones son mayores y más diversas. En 2007 se pone en marcha una iniciativa única en Europa de convertir de gasolina a GLP una flota-piloto de 200 pequeñas lanchas de pesca, con un enorme impacto social por reducir el gasto aproximadamente en un 30%.

La investigación se hace claramente orientada a buscar soluciones aplicables que permitan no sólo resolver los problemas técnicos sino también las barreras administrativas y normativas.

El proyecto “Peixe Verde” está compuesto por varios subproyectos interrelacionados y que se pueden resumir de la forma siguiente:

1. Toma de datos: cómo se navega y cómo se pesca.
2. Navegación y pesca: lo que se hace en el puente y las artes de pesca.
3. Modificaciones en los barcos.
4. Generación de energía mecánica y eléctrica: motores.
5. Ahorro y eficiencia energética: calor y electricidad.
6. Gestión energética y sistemas de control.
7. Combustibles alternativos y energías de apoyo.
8. laboratorio flotante Santiago Apóstol.
9. Coordinación y acciones complementarias.
10. Aplicaciones piloto.

La necesidad de que el sector pesquero se involucre de lleno en estos proyectos y tome la iniciativa en muchos de ellos, ha llevado a éste a crear Centros Tecnológicos propios. Así, tenemos al menos un par de ejemplos en España. Por un lado, el Centro Tecnológico de la Pesca de Celeiro (CEPTEC) y por otro, el Centro Tecnológico de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVHINNOVAPESCA).

Además, ha dado lugar a que se creen Plataformas Tecnológicas de la Pesca y la Acuicultura. En el caso español, y tras varios meses de negociaciones, está a punto de crearse la primera de ámbito nacional.

Todas estas iniciativas están siendo cofinanciadas por el sector pesquero. No obstante, es necesario una mayor involucración tanto de la Comisión Europea como de las administraciones nacionales. Por ello, animamos a las mismas a que publiquen licitaciones en las que el sector extractivo pueda presentar sus propios proyectos.

Incremento del valor de los productos pesqueros.

En la actualidad, el precio que se paga en primera venta por los productos pesqueros es muy bajo en comparación con el que pagamos los consumidores cuando éstos llegan al último eslabón de la cadena comercial.

Esta situación es necesario cambiarla. En nuestra opinión, la forma de cambiarla es con la implicación del sector extractivo en la comercialización de los mismos. Pero para que esto se lleve a cabo, es necesario que se produzca un cambio radical en la mentalidad de los empresarios pesqueros, sobre todo en los de bajura.

Por tanto, los esfuerzos de la Comisión Europea y de los Estados miembros deberían centrarse en que el cambio de mentalidad se produzca y en la colaboración con el sector para que pueda llevar a cabo proyectos que permitan no sólo revalorizar el producto tradicional sino también obtener un mejor aprovechamiento de aquellas especies no comerciales.

Además, en muchos casos, se puede y se debe apostar por el “pescar menos para ganar más”.

Ejemplos prácticos de las cuestiones arriba señaladas hay varios en la actualidad:

- Organización de Productores de la Marina Alta:

Desde su creación, esta OPP que agrupa a los productores de los puertos del Mediterráneo de Denia, Jávea y Calpe, han apostado por la calidad, por la innovación y por la comercialización. Así, han creado 14 tiendas donde venden sus productos directamente al consumidor. Además, venden directamente a mayoristas, a minoristas y a grandes superficies. Es decir, no sólo pescan sino que también clasifican el pescado, lo preparan, lo envasan, lo paletizan y lo comercializan.

La OPP, que ha creado su propia marca: Alimentos del Mar de la Marina Alta:



Y ha creado su propia publicidad en radio, prensa y carteles:



Además, está inmerso en la actualidad en varios proyectos: Estudio de mercado hábitos de consumo del consumidor final; Estudio de mercado hábitos de consumo y necesidades de la hostelería y la restauración; Desarrollo de pagina web con carrito de la compra.

- Cofradía de Pescadores de Tarragona:

También ha decidido apostar por involucrarse en la comercialización y ha llegado a un acuerdo con una filial de Pescanova que se dedica a la comercialización de pescado fresco. Este acuerdo ha conllevado la instalación en el Puerto de una planta de envasado automático que permite clasificar el pescado, calibrarlo, pesarlo, filetearlo, envasarlo, etiquetarlo y prepararlo para su comercialización.

- Puerto de Celeiro

Esta organización, a través del área de producto y del de nuevas tecnologías del Centro Tecnológico de la Pesca está desarrollando varios proyectos.

En el área de producto desarrollan líneas de investigación e innovación encaminadas a mejorar la calidad y el valor del pescado que captura la flota, incluida la búsqueda de nuevas oportunidades de negocio y de alternativas viables para la minimización y gestión de los residuos.

Entre los proyectos desarrollados por éste área destacan los siguientes:

- Desarrollo de productos de quinta gama a partir de la merluza funcional.
- Recuperación de residuos orgánicos generados por la lonja.
- Recuperación de residuos orgánicos generados por la flota de palangre.

El área de nuevas tecnologías pretende introducir en el sector de la pesca de marcado carácter artesanal y tradicional tecnologías de vanguardia con el fin de desarrollar nuevas herramientas y aparejos que proporcionen al sector pesquero la mejora e innovación de los procesos de explotación producción y comercialización.

Entre los proyectos que de esta área destacan los siguientes:

- Sistema robotizado de etiquetado individual.
- Sistema RFID de trazabilidad para la pesca.
- Plataforma electrónica de comercialización.
- Gestión integral de mantenimiento de la flota de Celeiro.
- Automatización del palangre.
- Localización de objetos en el mar.
- Optimización de la red de comunicaciones del puerto.
- Trazabilidad de productos frescos del mar.

- Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo.

A través de la Organización de Productores de pesca fresca del puerto de Vigo, se vienen utilizando los mecanismos previstos por la legislación de la Organización Común de Mercados de la UE, tanto los mecanismos de intervención como los de extensión de norma.

Así, por ejemplo, la decisión de implantar en el año 2004 una limitación de descargas de gallo de 20 a 25 centímetros ó 3.000 kilogramos por marea (2.500 Kgs. por marea en 2007) ha ocasionado unos efectos muy positivos, tanto para reducir la presión sobre el stock, como para aumentar la rentabilidad de esa pesquería.

De los datos analizados, se puede observar que en 2006 las descargas de gallo, incluidas todas las tallas, se redujeron un 11% respecto a 2005, mientras que el precio medio aumentó en un 15% entre ambos años. Si se compara con año 2004, año que se inició la norma, se puede comprobar que las cantidades descargadas disminuyeron en un 30% mientras que el precio medio aumentó en un 38%.

Otro proyecto de investigación realizado por ARVI ha sido el denominado "Rockcod" (marujito en español), con el fin de dar una mejor salida comercial a esta especie que es capturada por sus buques y que tenía escaso valor comercial.

También se ha realizado un estudio sobre las posibilidades de utilización de varias especies de crustáceos descartadas por la flota gallega en las costas de Galicia y Portugal y en los caladeros de Gran Sol, proporcionándoles un alto valor añadido mediante su presentación en el mercado de productos de alta calidad (delicatessen), acuícola, farmacéutico y cosmético.

Prevención de riesgos laborales.

En un sector como el pesquero con altos índices de siniestralidad es fundamental una buena prevención de los riesgos laborales, no sólo para fomentar la seguridad y la salud laboral sino para reducir los costes de explotación de los buques.

Por ello, ARVI ha creado el Servicio de Prevención Mancomunado de las Empresas Armadoras y Navieras del Sector Marítimo y Pesquero (SPM – COAPRE).

Esta iniciativa, pionera en España, ofrece servicios de gestión de la prevención de riesgos laborales y la coordinación de actividades empresariales en obras y reparaciones de los buques a flote y/o en astillero.

Este servicio ha conseguido que los índices de siniestralidad de la flota de ARVI haya disminuido considerablemente, mejorando la seguridad y la calidad de vida de los tripulantes y reduciendo los costes de explotación de las empresas.

En definitiva, se están desarrollando una serie de iniciativas que darán sus frutos a medio y a largo plazo, pero que, sin duda, necesitan que sean complementados de forma temporal con medidas que tengan efectos a corto plazo:

Ayudas de minimis.

La regla de minimis es una excepción a la normativa general de ayudas de estado, por la cual, los Estados miembros de la UE pueden conceder a sus empresas cierta cantidad de ayudas sin que éstas tengan que ser notificadas previamente a la Comisión Europea, al considerarse que, por su cuantía, no distorsionan la competencia. Además, debido a la cantidad de trabajo que recae sobre la Comisión, esta excepción le permite no tener que dedicar tiempo a estos pequeños casos y dedicar más tiempo a los asuntos importantes, realizando una utilización más racional de los medios y del personal disponible.

En el sector de la pesca, al igual que en el de la agricultura, el umbral de la ayuda existente en este momento es de 3.000 euros por empresa en un período de tres años. En cambio, en el resto de sectores, el umbral o cantidad máxima permitida de ayuda por empresa es de 200.000 euros.

En este momento, se está discutiendo en el seno de la Comisión Europea una propuesta de Reglamento que elevaría el umbral hasta los 30.000 euros por empresa del sector pesquero.

En nuestra opinión, esa cantidad sigue siendo “ridícula”, sobre todo para las empresas con buques de mediano y gran porte. Por otro lado, el hecho de que sea por empresa, y no por buque, perjudica claramente a las empresas que tienen más de un buque.

En definitiva, este trato desigual y discriminatorio con respecto al resto de sectores económicos de la UE no es comprendido por el sector pesquero, y, por ello, solicita que se eleve el umbral a los 100.000 euros por empresa.

Paralización temporal de las actividades pesqueras en caso de “acontecimiento imprevisible” o de “acontecimiento excepcional”.

En una reunión del 29 de julio de 2005, el Comisario anunció al sector pesquero europeo que, dada la grave situación por la que atravesaba dicho sector, se podría asimilar la crisis del gasóleo al “caso de acontecimiento imprevisible” previsto en el artículo 16 del Reglamento 2792/1999 que regula el IFOP y que, en su versión consolidada, prevé que *“los Estados miembros podrán conceder indemnizaciones a los pescadores y propietarios de buques como consecuencia de una paralización temporal de las actividades en las siguientes circunstancias: a) en caso de acontecimiento imprevisible, en particular si es resultado de causas biológicas; el período máximo de concesión de las indemnizaciones será de tres meses consecutivos o seis meses para todo el período de 2000-2006”*.

Por ello, de manera excepcional, el Comisario propuso que los armadores y tripulantes se pudieran acoger a las ayudas por paralización temporal durante un período de 6 meses, desde la fecha de la reunión hasta el 31 de diciembre de 2006, aclarando que no estaría vinculada la ayuda a reducción de capacidad ni a criterios biológicos.

En este sentido, el artículo 24.1)vii) del Reglamento que regula el Fondo Europeo de la Pesca establece que *“podrá contribuir a la financiación de medidas de ayuda a la paralización temporal de las actividades pesqueras, destinadas a propietarios de buques pesqueros y pescadores, por una duración máxima, dentro del periodo 2007-2013, de: seis meses, en caso de catástrofe natural, vedas de caladeros decididas por los Estados miembros por razones de salud pública, u otro acontecimiento excepcional no resultante de medidas de conservación de los recursos.”*

Lamentablemente, esta propuesta no se ha llegado a poner en práctica, aunque puede ser una medida muy interesante para el sector.

Cobertura financiera del precio del gasóleo.

Normalmente, el precio final al consumidor del Gasóleo es el resultado de añadir tres factores:

- 1.El precio en los mercados internacionales de la materia prima.
- 2.El margen de distribución de las compañías petroleras.
- 3.La carga impositiva que soportan los derivados del petróleo (no es el caso del pesquero).

Tanto el margen de distribución como la carga impositiva son relativamente estables y no pueden ser objeto de cobertura financiera.

El precio de la materia prima, por el contrario, es muy volátil, pero puede ser fácilmente “asegurado” por medio de coberturas financieras a distintos plazos.

La cobertura se puede realizar sobre cualquiera de dos referencias, ambas negociadas en los mercados internacionales, **Gas Oil 0.2% CIF Med** y **Gas Oil 0.2% CIF NWE**.

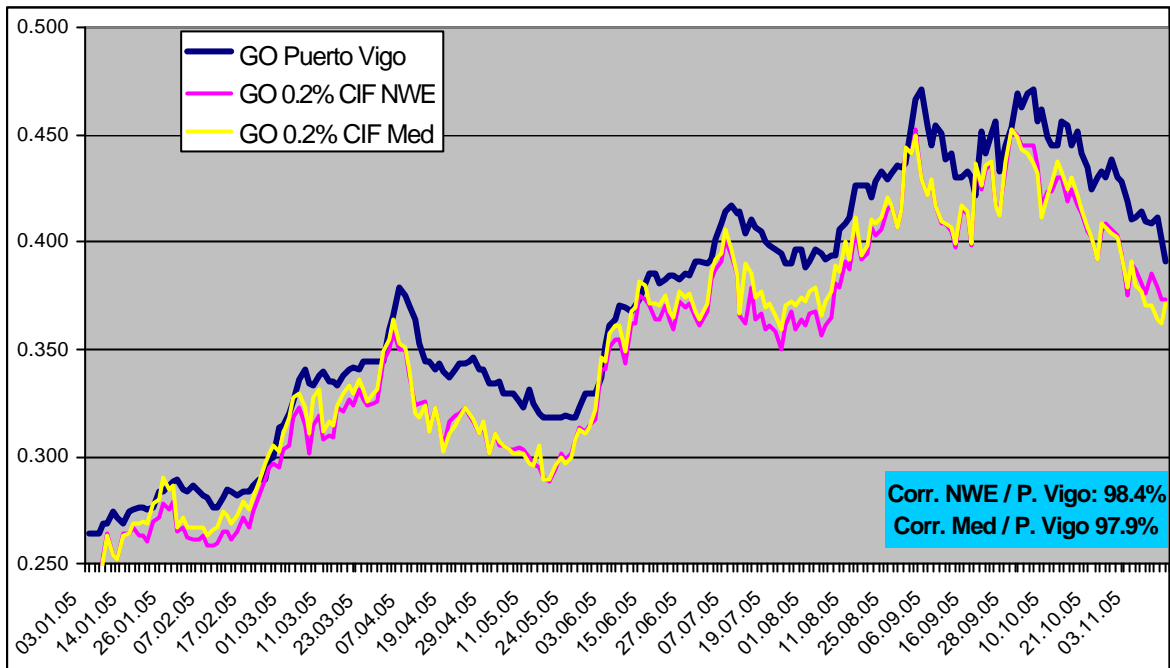
Estas referencias se publican diariamente por la agencia independiente **PLATTS** y son habitualmente utilizadas para este tipo de operaciones de cobertura.

PLATTS publica sus precios en Dólares por tonelada. Este precio se ofrece al cliente transformado a Euros por litro en función del fixing diario del ECB para el €/€ y la densidad del producto.

Las soluciones de cobertura que se suelen ofrecer se basan en la media mensual de los precios diarios de **PLATTS** para el periodo contratado.

La contratación de una cobertura financiera no afecta al suministro físico del carburante, el cliente seguirá adquiriéndolo a sus proveedores habituales.

Evolución de la cotización 2004 – 2005:



Compra de Call:

El cliente adquiere un derecho de compra a un precio fijo predeterminado a cambio del pago de una prima.

Se ofrece la compra de un call 349 €/tm (29.49 cent/lit.) por una prima de 112.42 €/tm (9.50 c/l).

Si, para cualquier mes del periodo junio 2007 – mayo 2008, el Precio Medio del GO 0.2 CIF NWE según Platts es superior 349 €/tm, la entidad financiera pagará al cliente la diferencia entre el Precio Medio y 349 €/tm multiplicado por el volumen contratado.

Si, para cualquier mes del periodo junio 2007 – mayo 2008, El Precio Medio del del GO 0.2 CIF NWE fuese inferior a 349 €/tm, no se ejercerá la opción, y el cliente se beneficia de toda la bajada en sus compras físicas del producto.

Compra de Calls:

El cliente adquiere un derecho de compra a precio fijo para un periodo de dos años a cambio del pago de una prima.

Se ofrece la compra del Call 350.5 €/tm (29.61 c/l) para el periodo junio 2007- mayo 2009 por una prima de 112.42 €/tm (9.50 c/l) cada año.

Si, para cualquier mes dentro del periodo, el Precio Medio del GO 0.2 CIF NWE según Platts es superior 350.5 €/tm, la entidad financiera pagará al cliente la diferencia entre el Precio Medio y 350.5 €/tm multiplicado por el volumen contratado.

Si, para cualquier mes dentro del periodo, El Precio Medio del GO 0.2 CIF NWE fuese inferior a 350.5 €/tm, no se ejercitará la opción, y el cliente se beneficia de toda la bajada en sus compras físicas del producto.

Compra de Call y Call Swaption:

El cliente asegura un precio máximo para el periodo Junio 07 – Mayo 08 comprando un call para este año y adquiere un derecho de compra sobre un swap a precio fijo para el periodo junio 2008 – mayo 2009.

Se ofrece el Call 349 €/Tm (29.49 c/l) para periodo Junio 07 – Mayo 08. El cliente también adquiere, un derecho de compra sobre un Swap con precio fijo de 359 €/tm (30.33 c/l) para el periodo junio 2008 – mayo 2009, ejercitable hasta el 30 de mayo de 2008. La *prima* a pagar por la estructura es de 112.42 €/tm (9.50 c/l)

Si, para cualquier mes del periodo Junio 07 – Mayo 08 , el Precio Medio del subyacente fuese superior 349 €/tm, la entidad financiera pagará al cliente la diferencia entre el Precio Medio y 349 €/tm multiplicado por el volumen contratado

Si, para cualquier mes del periodo Junio 07 – Mayo 08 , el Precio Medio del subyacente fuese inferior a 349 €/tm, no se ejercitará la opción, y el cliente se beneficia de toda la bajada en sus compras físicas del producto.

Además, el cliente tiene derecho hasta el 30/05/2008 de fijar un precio de compra para el periodo junio 2008 – mayo 2009 a 359 €/TM

Teniendo en cuenta la situación crítica del sector y la existencia de precedentes en otros sectores, como el agrario, donde los Estados miembros pueden cubrir, parcial o totalmente, las primas de los seguros agrarios, sería deseable que los Estados miembros, con la autorización de la Comisión Europea, pudieran ayudar a cubrir las cuantías de las primas, parcial o totalmente, con el fin de poder contratar la cobertura financiera que garantiza un precio máximo del gasóleo.

Teniendo en cuenta que las ayudas de salvamento y reestructuración no parece que se vayan a usar mucho, podría contemplarse la posibilidad de que la ayuda que puedan dar los Estados miembros para cubrir la prima del producto financiero sea considerada como una ayuda de salvamento, de tal forma que las mismas sean plenamente compatibles con la normativa comunitaria de ayudas de estado.

Esta medida conseguiría dar una estabilidad importante a las empresas, que no tendrían que estar pendientes de los sobresaltos originados por la volatilidad de los precios del gasóleo.

Fondo especial de desguace comunitario.

Aunque sea duro y doloroso plantear una iniciativa así por el propio sector pesquero, que lo que quiere es que se mantengan las máximas empresas pesqueras rentables posibles, generando empleo y riqueza, tal y como está la situación, consideramos que una medida necesaria en estos momentos es la creación de fondo especial de desguace de ámbito comunitario, con un presupuesto extraordinario, con ayudas tanto para armadores como para trabajadores, que permita a las empresas que voluntariamente deseen abandonar la actividad que puedan hacerlo de forma digna.

Hoy en día, con algunos segmentos de flota que pueden estar sobredimensionados y algunas poblaciones de peces que pueden estar sobre explotadas, esta propuesta es un ejercicio de responsabilidad del propio sector, que en vez de querer pescar más para intentar salir de la crisis, están dispuestos abandonar la actividad para dejar más posibilidades a los demás, de tal forma que daría respuesta a muchas empresas que ya no son rentables y que, por ello, desean abandonar la actividad pesquera.

Esta medida permitiría salir dignamente a los profesionales que así lo quisieran y, teóricamente, mejorar la situación de los que se quedasen en el sector.

Si nos acercamos a los puertos de los Estados miembros, nos encontraremos con muchos buques que están en lista de espera para poder recibir la ayuda al desguace, que anteriormente estaba prevista en el IFOP y que ahora lo está en el FEP. No obstante, lo que pueda ocurrir con el FEP es todavía una incógnita, puesto que todavía no se ha puesto en marcha en los Estados miembros. En general, éstos no quieren dedicar dinero al desguace, puesto que es una medida que no interesa políticamente. Por ello, si fuera un fondo especial, comunitario, extraordinario y obligatorio en su utilización, estos buques que están en lista de espera para poder ser desguazados, podrían encontrar una solución, mejorando así la situación del resto.

En el caso de que la “Comunidad” no quisiera contemplar esta posibilidad, al menos los Estados miembros, con fondos nacionales, deberían comprometerse a asegurar que todo aquél que voluntariamente quiera abandonar la actividad lo podrá hacer con una ayuda económica.

Revisión de la fiscalidad de la flota de bajura.

Una cuestión que debería revisarse es la posible exención del Impuesto sobre Sociedades de los importes obtenidos por las Cofradías de Pescadores o por las entidades concesionarias de las lonjas por su intervención en la primera venta de pescado en las lonjas, puesto que proceden del desarrollo de una actividad propia de la entidad, de las que constituyen su objeto social y porque la actividad se ejecuta sin ánimo de lucro, puesto que los recursos que generan revierten en el presupuesto de estas entidades con el fin de poder seguir funcionando, desarrollando las funciones que le son propias.

Incorporación de la flota de altura a los segundos registros o registros especiales.

La flota de altura europea que faena fuera de las aguas comunitarias, compite en condiciones desfavorables con flotas de terceros países en las mismas zonas de pesca y en el mismo mercado globalizado y liberalizado, pero con unos costes de explotación muy superiores a los de cualquier otra flota pesquera mundial.

Los costes de explotación son muy superiores para las empresas comunitarias debido a varias razones:

1.- La existencia de unos costes fiscales y laborales altos, que responden al nivel de desarrollo y protección social de los países de la UE.

2.- La existencia de unos costes por la aplicación de la política pesquera comunitaria:

- Respeto de los principios de pesca responsable.
- Respeto de las recomendaciones de las Organizaciones Regionales Pesca.

3.- Los costes derivados de la aplicación de la normativa comunitaria:

- Normas de navegación.
- Seguridad e higiene.
- Control de las actividades pesqueras.
- Condiciones sanitarias.
- Medio ambiente.
- Protección social de los trabajadores.
- Tripulaciones mínimas comunitarias.

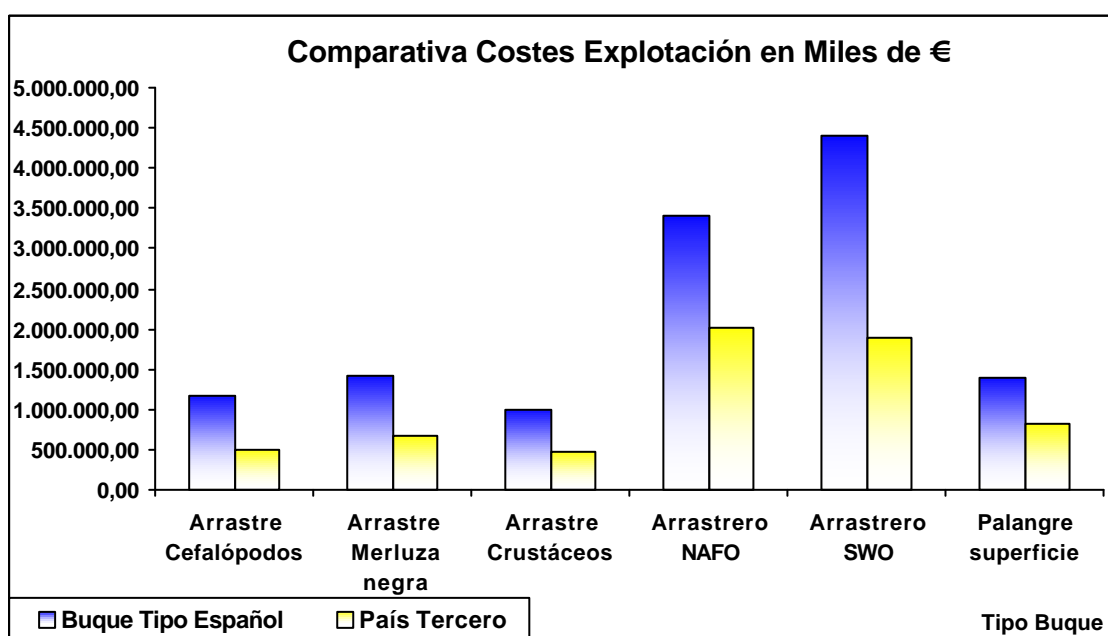
Como ejemplo, se presenta el siguiente cuadro⁸, en el que se puede comprobar las grandes diferencias de costes totales de explotación existentes entre un buque atunero español y un buque atunero de diferentes países:

⁸ Información recopilada del Estudio "Análisis de la diferencia de costes en los procesos de captura y transformación del atún entre buques atuneros y empresas conserveras españolas y extranjeras no comunitarias" realizado por la Consultora Estudios Biológicos para la organización Interprofesional española Interatún en 2005.

TOTAL	Coste (€)	Diferencia España/resto
España	5.303.645	---
Ecuador (Sociedad Mixta Europea)	3.395.428	-56%
Japón	3.106.772	-71%
Taiwán	2.654.621	-100%
Ecuador	1.281.537	-314%
Filipinas	1.269.365	-318%

Así mismo, esas diferencias se pueden comprobar en la comparación entre los costes de explotación de los buques de distintas modalidades de arrastre y de palangre de España y los de terceros países⁹:

	Buque Tipo Español	País Tercero	Diferencia	%
Arrastre Cefalópodos	1.173.900,00	487.858,01	686.041,99	58,44
Arrastre Merluza negra	1.425.977,16	669.481,72	756.495,44	53,05
Arrastre Crustáceos	990.682,86	475.660,87	515.021,99	51,99
Arrastrero NAFO	3.416.062,00	2.017.668,24	1.398.393,76	40,94
Arrastrero SWO	4.405.371,28	1.881.869,95	2.523.501,33	57,28
Palangre superficie	1.403.802,28	825.224,35	578.577,93	41,22



⁹ Información obtenida del “Estudio de competitividad de las flotas de pesca de pabellón español que faenan fuera de las aguas comunitarias frente a buques de terceros países” realizado por la Consultora Estudios Biológicos para las organizaciones Feope, Onape y Feapb

La propia Comisión Europea¹⁰ reconoce que *“la situación de la flota de gran altura se complica (...) y cada vez es menos competitiva en comparación con las flotas de nuevos países pesqueros, que funcionan con menos costes. Entre tanto, la generalización de los pabellones de conveniencia, la pesca ilegal, la falta de reglas transparentes y los efectos de las subvenciones públicas directas o indirectas están conduciendo a un creciente falseamiento de la competencia y al desarrollo de prácticas que ofrecen menos garantías para el mantenimiento de una actividad pesquera global sostenible”*.

Así mismo, claramente manifiesta la Comisión Europea en dicha Comunicación que *“A medio plazo, la falta de iniciativas políticas por parte de la UE conduciría a una progresiva reducción de la flota de gran altura comunitaria. Pero esa reducción no se materializa mediante el desguace de los buques afectados, sino, probablemente, mediante un cambio de pabellón (concretamente, a un pabellón de conveniencia) y mediante el incremento de soluciones privadas. (...) Esta situación debería por lo tanto evitarse, ya que desembocaría en una considerable disminución del papel de la política exterior de pesca de la CE y en la desaparición de la flota de gran altura europea, lo que mermaría consiguientemente la capacidad de la Comunidad de cumplir los compromisos contraídos en los acuerdos bilaterales y multilaterales de pesca. Además, la flota de gran altura europea sería sustituida por otra flota de gran altura cuyos criterios y condiciones no se ajustarían necesariamente a una política global de pesca sostenible”*.

Teniendo en cuenta estos antecedentes y con el fin de poder mantener la flota comunitaria actual de altura que faena fuera de las aguas comunitarias, es necesario que se apliquen medidas que les permita ser competitivos con relación a las flotas de terceros países.

Por ello, se propone que se aplique a la flota en cuestión los mismos beneficios que obtiene la flota mercante inscrita en los registros especiales creados en todos los países de la UE con intereses marítimos.

A finales de los años 80, varios Estados miembros adoptaron diferentes fórmulas de ayuda a los transportes marítimos mediante la creación de registros especiales. En 1989, la Comisión Europea definió sus primeras directrices comunitarias sobre ayudas de estado al transporte marítimo con el fin de lograr una cierta convergencia entre las medidas de los diferentes Estados miembros, autorizando la existencia de los registros especiales con el fin de hacer más competitivas a las empresas que, en los años precedentes, habían ido abanderando sus buques en terceros países, buscando la forma de reducir sus costes. En vista de que la flota europea iba a desaparecer, se les permitió registrar sus buques en estos registros especiales, obteniendo una serie de beneficios fiscales y laborales. Las consecuencias de esta medida no se hicieron esperar y pronto esos buques volvieron a registrarse en los países de la UE.

¹⁰ Véase la Comunicación de la Comisión sobre el marco integrado para la celebración de acuerdos de asociación pesqueros con terceros países, COM (2002) 637 final de 23.12.2002, punto 2.1.

En 1997 se revisaron estas ayudas y la Comisión publicó las “Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo”¹¹, que básicamente establecían una medidas especiales para mejorar tanto el entorno fiscal como el laboral de las compañías marítimas. Entre las medidas fiscales, se preveía la reducción de la base imponible sobre los beneficios, la amortización acelerada de las inversiones o la posibilidad de reservar los beneficios derivados de la venta de buques, con exención de impuestos, siempre que se volvieran a invertir en buques. Así mismo, se preveía la aplicación de un impuesto sobre el tonelaje (*tonnage tax*) en lugar del impuesto sobre sociedades.

Con relación a las medidas laborales, se consideraban compatibles con el mercado común las ayudas en materia de seguridad social y de imposición de los ingresos de los trabajadores del mar destinadas a reducir las cargas sociales de las compañías navieras.

El nivel máximo aceptable de las ayudas era la reducción a cero de las cargas sociales y fiscales aplicables a los marinos y del impuesto sobre sociedades de las compañías marítimas.

Posteriormente, en 2003, la Comisión Europea adoptó unas nuevas Directrices¹² que revisan y amplían las anteriores, apostando decididamente por el transporte marítimo europeo.

Analizando las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, se puede comprobar que las afirmaciones de la Comisión Europea sobre el estado de la flota mercante son perfectamente trasladables al estado de la flota pesquera de altura comunitaria, existiendo una analogía entre ambas situaciones que merece ser resaltada, tal y como recogen las Directrices del Transporte Marítimo del año 1997⁽³⁾:

“La matriculación nacional de un buque ofrece, pues, pocas ventajas económicas. En cambio, puede presentar inconvenientes, como la obligación de respetar condiciones estrictas en materia de tripulación, así como los regímenes fiscales y sociales de los Estados miembros aplicables a las empresas y a sus empleados, por lo que suele ser relativamente costosa la explotación de buques que enarbolan pabellón comunitario y cuya tripulación está compuesta de trabajadores comunitarios. Por otro lado, resulta poco costoso para los operadores de terceros países acceder a los mercados abiertos (...).”

“El sector de los transportes marítimos europeos se enfrenta a una fuerte competencia internacional y la cuota de la flota matriculada en la Comunidad (...) ha disminuido constantemente en los últimos treinta años. (...) Se registró asimismo una disminución constante del número de trabajadores comunitarios empleados a bordo (...).”

¹¹ DO C 205 de 5.7.1997

¹² DO C 13 de 17.1.2004

“La Comisión admitió que las flotas que enarbolan pabellones comunitarios se hallan en una situación difícil frente a la competencia, habida cuenta de las ventajas de que disponen los operadores de buques que enarbolan pabellones de terceros países, incluidos los pabellones de conveniencia, lo que supone diferencias en los costes de explotación (...)”.

La situación es tan idéntica, que si se reemplazaran las referencias al transporte marítimo por referencias a la pesca, se obtendría una perfecta definición de lo que está ocurriendo en la pesca de altura de la UE.

Por todo ello, desde el punto de vista legislativo, sería conveniente que la Comisión Europea revisara y modificara las actuales “Directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y la acuicultura”¹³ con el fin de permitir la creación de registros especiales para la flota pesquera comunitaria que faena fuera de las aguas comunitarias con los beneficios anteriormente mencionados o bien permitir la incorporación de dichos buques en los registros especiales ya existentes para la Marina Mercante.

El hecho de que se otorguen beneficios sociales y fiscales a las empresas propietarias de estas flotas, no sólo no distorsiona la competencia, sino que la posibilita y no sólo no afecta a los intercambios comerciales, sino que los facilita, puesto que al existir libertad de entrada al mercado en condiciones iguales para todos no se distorsiona la formación de precios.

En vista de la situación anteriormente descrita, recientemente, tanto el Parlamento Europeo¹⁴ como el Comité Económico y Social Europeo¹⁵, así como las organizaciones europeas Europêche, Cogeca “Pesca” y AEOP se han mostrado a favor de la aplicación de medidas como las aquí propuestas para mejorar la competitividad de la flota pesquera de altura que faena fuera de las aguas comunitarias, especialmente en las condiciones actuales derivadas del aumento de costes de explotación por el aumento del precio de los combustibles.

Por último, el Comisario Borg, reconociendo la problemática existente, nos ha comunicado por escrito a las organizaciones europeas que ha pedido a sus servicios que evalúen la posibilidad de introducir disposiciones similares para la flota de pesca de altura en las directrices sobre ayudas estatales en el sector de la pesca. Esta evaluación está en vías de elaboración. Así mismo, añadía que los argumentos desarrollados por el sector pesquero se tomarían debidamente en cuenta para decidir si es necesario incorporar disposiciones específicas a favor de la flota de pesca de altura comunitaria en las futuras

¹³ DO C 229 de 14.9.2004

¹⁴ Informe de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo de fecha 12.09.06 sobre la mejora económica del sector pesquero, en cuyo apartado 8 pide a la Comisión que estudie las propuestas del sector para crear un marco que pueda otorgar bonificaciones fiscales a la flota de la UE que faena fuera de las aguas comunitarias (...)

¹⁵ Dictamen del Comité Económico y Social Europeo de fecha 14.09.06 en el que, en sus apartados 1.4.h) y 4.1.1.20, propone a la Comisión y al Consejo la incorporación de la flota de altura que pesca fuera de las aguas comunitarias en los segundos registros existentes para la flota mercante (...)

directrices sobre ayudas estatales en el sector pesquero. La adopción de estas directrices por la Comisión está prevista para el primer semestre de 2007, tras haber consultado con los Estados miembros.

En cualquier caso, debe quedar constancia de que el hecho de permitir a los buques de pesca de altura que se inscriban en los registros especiales no significa que vayan a disminuir las exigencias arriba mencionadas relacionadas con la aplicación de la política pesquera común y de las demás normas comunitarias, las cuales seguirán siendo tan estrictas como hasta ahora. Lo que se obtendría sería una serie de beneficios fiscales y laborales que les permitiría poder competir con las flotas de terceros países, manteniendo el empleo comunitario y la riqueza que generan en muchas comunidades altamente dependientes de la pesca. Así mismo, permitiría a la Comunidad poder seguir cumpliendo con sus compromisos de desarrollo de una pesca sostenible derivados de la política exterior de pesca de la CE, es decir predicar con el ejemplo de la aplicación y promoción de los principios de pesca responsable y sostenible en todos los foros internacionales (Acuerdos de Pesca y Organizaciones Regionales de Pesca), principios con los cuales los armadores europeos están firmemente comprometidos.
