



Gabinete de Economía del Mar
Universitat de Barcelona
www.gemub.com

VIII REUNIÓN del
**FORO CIENTÍFICO DE LA PESCA ESPAÑOLA EN EL
MEDITERRÁNEO**

Impacto y coste socioeconómico de modificaciones de esfuerzo

Palma, 30 y 31/1/2002

Ramón Franquesa

Gabinete de Economía del Mar de la Universidad de Barcelona

El Mediterráneo no ha tenido límites a las capturas como otras pesquerías de la UE porque era muy difícil articular en ese mar una gestión por TAC. En cambio ha existido (como en otros caladeros) una **política de estructuras** con sus ayudas a la construcción, a la modernización y a la retirada. Las ayudas a la retirada han sido positivas porque han ayudado a reconvertir los sectores más marginales y envejecidos de nuestras flotas sin producir conflictos sociales. Pero las ayudas a la modernización y nueva construcción han cambiado el panorama pesquero hacia una explotación excesivamente intensiva que amenaza la estabilidad de las explotaciones. La consecuencia de esta política ha convertido el Mediterráneo en un área más conflictiva y más delicada. Un primer dato sobre el exceso de inversión lo vemos cuando observamos como determinados segmentos de flota se nutren de marinería emigrante del norte de África (Marruecos en España, Túnez en Italia, Egipto y Turquía en Grecia) porque el salario es inaceptable para la población local. Un segundo dato lo obtenemos al observar la reducción de las tallas medias en especies fundamentales como la merluza.

Los únicos límites que ha tenido el Mediterráneo son a ciertos componentes del esfuerzo: número de buques, Capacidad (TR) o potencia (CV). Además son notables en todos los países las deficiencias en el control efectivo de la potencia. En cualquier caso ello no ha implicado una reducción de la capacidad de pesca, porque la productividad ha aumentado enormemente impulsada por el cambio tecnológico.

La Comunicación de la Comisión recogiendo las dificultades crecientes de la pesca en el Mediterráneo, se ha visto forzada a abordar el problema en la última revisión de la PCP. Así en la Comunicación sobre el Mediterráneo, la Comisión propone fundamentalmente una gestión basada en el esfuerzo para el Mediterráneo. Ello implica una opción lógica, pero no exenta de dificultades.

En el contexto Mediterráneo la regulación no puede realizarse por TAC por su multiespecificidad y por la imposibilidad de un control real de los desembarcos si se intentara implantar un sistema de este tipo. Cualquier regulación debe basarse en el esfuerzo. Con ello aparece un problema en el plano científico: definir las flotas. Aspecto fundamental dado que el objeto de la regulación del Mediterráneo son las flotas, al basarse el control en el esfuerzo.

El estadio inicial de una gestión de esfuerzo es establecer un censo de buques: este ha sido alcanzado en todos los estados miembros, a pesar de algunas deficiencias. Pero aún se están dando los primeros pasos para definir de manera separada las diversas flotas que operan, básico para poder discriminar entre ellas la adecuación del esfuerzo¹. No basta con decir que sobran buques, hay que precisar cuales: de que tipo y en que zonas. Por tanto un problema fundamental para el desarrollo de una

¹ Una primer paso ha sido la estandarización en una segmentación armonizada para el Mediterráneo en el seno del SAC del CGPM, coherente con los criterios del STECF de la UE, cuyos resultados se presentan en el anexo B

política pesquera basada en el control de esfuerzo, esta en definir los segmentos de flota de manera operativa desde el punto de vista legal y socio-económico (se traten de buques similares) y desde el punto de vista biológico (exploten un mismo grupo de especies).

Dejando aparte las otras medidas propuestas (tallas, restricciones técnicas, TAC para algunas especies), intentare explicar de manera sucinta cuales son los retos desde la perspectiva social y económica de la gestión basada en el esfuerzo, a partir de disponer de una buena clasificación de las flotas existentes.

Existen dos grandes maneras de reducir el esfuerzo. Una es **reducir la flota**, el número de barcos y por tanto de pescadores. La segunda es **reducir el tiempo** de pesca.

La primera vía **reducir la capacidad** tiene un impacto social evidente: se pierden puestos de trabajo y peso cultural y social del sector pesquero. Se trata de un tipo de medidas que generan gran oposición entre las comunidades pesqueras porque perciben acertadamente que una reducción de sus efectivos, reduce su peso social y negociador, su peso en la sociedad. También es una medida muy difícil de aplicar a través de procesos de autogestión y reclama un cierto nivel de intervención por parte de la administración. Efectivamente ninguna asociación de pescadores (Cofradía, Asociación de Armadores, OP, etc.) puede establecer fácilmente mecanismos de reducción aceptables para sus miembros. Para aplicarlo existen también dos vías: la ruina económica de parte de las empresas para que se vean forzadas a abandonar o la generación de estímulos a la reconversión (financiar la retirada, promover actividades económicas alternativas que sean más atractivas, etc.).

Aparentemente es mucho más atractiva la vía alternativa: **reducir el tiempo de pesca**. En ese caso lo que se hace es reconvertir el aumento de productividad en reducción del tiempo de trabajo. Ello tiene aspectos positivos desde la perspectiva social, puesto que el tiempo de trabajo en el sector es superior al resto de actividades económicas. Con frecuencia se alcanzan las 55 horas semanales que cada vez se compensan menos con paradas con descansos por razones meteorológicas al mejorar la navegabilidad y las técnicas de pesca.

Si esta reducción se efectúa de manera correcta (es decir sin trampas por parte de nadie) dada la situación de sobreinversión, a medio plazo las capturas no deberían reducirse significativamente (e incluso podrían aumentar si se deja mejorar el estoc). Una de las contradicciones de la explotación pesquera es que por las características que tienen los recursos pesqueros, en tanto que renovables, es que simplificando podríamos decir que podemos extraer la misma cantidad con mucho esfuerzo (mas peces, más pequeños) que con menos esfuerzo (menos peces y mas grandes)².

Desde el punto de vista del propietario (el armador) tampoco implica perdidas, sino al contrario beneficios. Efectivamente si finalmente se pesca lo mismo en menos tiempo, ello significa ahorro de inputs (en primer lugar carburante, pero también hielo, desgaste de motores, etc.). También, aunque ello no permite aumentar el salario (los ingresos son iguales), al reducir el tiempo de trabajo hará más atractiva la profesión y por tanto reducirá los problemas para encontrar tripulación.

Existe finalmente una ventaja adicional en las pesquerías mediterráneas. Estas tienen en su mayor parte un fuerte carácter local. La adopción de una medida de reducción temporal en un área, beneficia fundamentalmente a los pescadores de la comunidad local. Aunque siempre habrá algún problema con los vecinos inmediatos, no es necesario asegurar la reducción del tiempo de pesca en Italia o Túnez para mejorar la situación en Vinaroz. Es decir es posible que en caladeros parecidos, con una misma dimensión de la flota, se acabe pescando lo mismo trabajando todos 40 horas a la semana que trabajando todos 60.

Evidentemente de este tipo de resultados hay que excluir pesquerías como las del atún o la llampuga, pero son adecuados para la mayor parte de las del Mediterráneo (y por tanto para la mayor parte del empleo y la inversión).

Otro aspecto a considerar es la **forma** en que se produce la reducción del tiempo de trabajo. Biológicamente tiene sentido reducir la pesca en las épocas claves para reproducción del recurso. Pero desde el punto de vista económico es esencial no perder posiciones en el mercado. El mantener posiciones en los mercados, puede ser difícil cuando se producen paradas largas que incentiven la búsqueda de oferta alternativa. Desde ese punto de vista, las paradas largas no son muy convenientes. Es necesario

² De manera más precisa podríamos decir que podemos extraer la misma cantidad de recurso de una biomasa reducida con mucho esfuerzo (dado que es más difícil capturar peces al haber menos), que de una biomasa más grande con menos esfuerzo (dado que al ser la pesca más abundantes es más fácil pescar). Evidentemente más esfuerzo en tiempo de pesca implica más costes, para iguales ingresos.

antes de definir la forma de reducción del tiempo, evaluar en cada caso si las razones biológicas a favor de vedas largas son claras (por ejemplo porque no se trata de pesquerías multiespecíficas) y todos los aspectos socioeconómicos, ya sean negativos (pérdida de posiciones en el mercado en vedas largas), como positivos (permitir un descanso continuado a los empleados).

La reducción del esfuerzo vía tiempo de pesca no excluye que en la medida que el progreso tecnológico en la pesca no se detiene, probablemente sea necesario seguir reduciendo flota. Evidentemente no tendría sentido mantener inversiones con un tiempo de trabajo inferior a las 35 horas. Un barco es una inversión en maquinaria sometida a un enorme desgaste en el mar (incluso amarrado en puerto). Por ello sigue siendo conveniente mantener flotas proporcionadas a las posibilidades de pesca y no se puede apostar únicamente por un ajuste basado en el tiempo de trabajo. Pero la reducción del tiempo de trabajo puede permitir un ajuste menos brusco (que sobren menos barcos en un momento determinado).

En resumen podríamos considerar que desde la perspectiva económica, el esfuerzo de pesca puede reducirse de manera menos convulsiva adoptando los siguientes criterios:

- Apostar por reducciones graduales del tiempo de pesca que minimicen el impacto a corto plazo de una reducción del esfuerzo
- Reforzar el carácter local de la gestión pesquera, limitando la movilidad de las flotas especializadas en la pesca de litoral.
- Reforzar los instrumentos de control que aseguren el cumplimiento de los acuerdos y disuadan efectivamente a quien los incumple.
- Potenciar los acuerdos entre comunidades vecinas para extender medidas de reducción temporal en forma de mancha de aceite.
- Estandarizar las medidas técnicas, especialmente tallas.
- Seguir manteniendo las ayudas a la retirada y la reconversión para estimular una reducción voluntaria y no traumática de las flotas.

Ello implica buscar un desarrollo de la Comunicación para el Mediterráneo que asegure los instrumentos de gestión local que permita acordar reducciones graduales del tiempo de pesca. Un desarrollo que asegure la competencia leal evitando la entrada en el mercado e pescado de talla inferior a la razonable (impulsando el fin de las derogaciones). Un desarrollo que evite la existencia de artes depredadoras del recurso o del medio en que se reproduce el pescado. Un desarrollo que asegure las medidas de apoyo económico al sector que le induzca a un ajuste a las posibilidades y impida el aumento de la capacidad en ninguna pesquería de la UE. Un desarrollo que de capacidad a la administración (Autonómica, Estatal y Europea) para aplicar una reducción efectiva del tiempo de pesca y evite el único recurso a la reducción de flota.

ANEXO B

PROPUESTA DE SEGMENTACION DE LA FLOTA DE PESCA

Presentada al SAC del CGPM y coherente con el criterio adoptado por el STECF en noviembre 2002

Se definen para el Mediterráneo los segmentos de flota como Unidades Operativas, en función del arte de pesca y la eslora, de la siguiente forma.

Groups	< 6 meters	6-12 meters	12-24 meters	More than 24 meters
1. Minor Gear without engine	A	↕		
2. Minor Gear with engine	B	C		
3. Trawl	⇒	D	E	F
4. Purse Seine		G	H	↕
5. Long line			I	
6. Pelagic Trawl		⇒	J	↕
7. Tuna Seine			K	↕
8. Dredge		⇒	L	
9. Polyvalent			M	

A- Minor Gear without engine. All vessels non provided of engine (wind or oar propulsion).

Exceptionally, vessels without engine with length of more then 6 meters. can be included.

B- Minor Gear with engine less 6 m. length. All vessels under 6 meters length provided of engine, excluded trawl.

C- Minor Gear with engine between 6 to 12 m. All vessels between 6 to 12 meters length provided of engine, excluded specific gears as demersal trawl, purse seine, pelagic trawl and dredge.

D- Trawls less 12 m. length. All demersal trawl less than 12 meters. Exceptionally, trawl vessels under 6 meters can be included.

E- Trawls between 12 to 24 m. Demersal trawl between 12 to 24 meters.

F- Trawls of more then 24 m. Demersal trawl with length of more than 24 meters

G- Purse Seines between 6 to 12 m.

H- Purse Seines between 12 to 24 m. Excluded Tuna Seine. Exceptionally, Purse Seines vessels of more than 24 meters, can be included

I- Long line of more than 12 m. Long line as exclusive gear more than 12 m. Exceptionally, vessels more than 24 meters, can be included.

J- Pelagic Trawl. All Pelagic Trawl vessels, but normally this group is between 12 to 24m.

K- Tuna Seine. All Tuna Seine vessels.

L- Dredge. All Dredge vessels. Normally this group is between 12 to 24 meters, but exceptionally dredges under 12 meters can be included.

M- Polyvalent more 12 m. All vessels with more then 12 meters, that use different gears along the year or use a gear not listed in this classification (Trawl, Pelagic Trawl, Seine, Tuna Seine, Long line and Dredge)