

Gallegos y andaluces se confabulan para revisar el pacto de pesca con Portugal

Aprovechan que no se ha ratificado para exigir que los lusos paren el fin de semana

E. ABUÍN

REDACCIÓN / LA VOZ

Cuando ya daban todo por perdido y prácticamente se resignaban a otros cinco años viendo todos los sábados y los domingos faenar a los arrastreros lusos a 12 millas del lugar en el que sus barcos permanecen amarrados a puerto por imperativo legal, una enmienda a la totalidad presentada por Unidos Podemos en la Comisión de Asuntos Exteriores, que ha paralizado el proceso de ratificación del acuerdo de pesca con Portugal, les ha dado una segunda oportunidad.

Al menos eso es lo que interpretan los armadores de Pescagalicía-Arpega-Obarco, aun siendo conscientes de que eso requiere que el PSOE vote a favor de esa enmienda, ya en la próxima legislatura. Un apoyo del que no dudan, no en vano los socialistas pretendían introducir una enmienda parcial para igualar las condiciones de ambas flotas en esa misma Comisión de Exteriores, pero no tuvo cabida precisamente por ser parcial y no total.

El caso es que los arrastreros gallegos han visto el cielo abierto y se han lanzado de nuevo a la ofensiva para tratar de conseguir, de una vez por todas, que «as frotas dun e outro país teñan as mesmas regras cando traballen no mesmo caladoiro», señala Torcuato Teixeira, secretario xeral de la organización del arrastre coruñés. Es lo que ya había acordado el Consello Galego de Pesca, primero, y el Parlamento de Galicia, después, pero que cayó en saco roto, dado que el Go-



Barcos de arrastre amarrados en el puerto de Ribeira. SIMÓN BALVÍS

bierno español no se avino a incluir la cláusula que obligaría a los arrastreros lusos —la mayor parte de ellos de capital gallego— a parar el fin de semana, como los oriundos.

Apoyo andaluz

Y esta vez a esa ofensiva se han unido los arrastreros andaluces, que, como los gallegos, han hecho llegar a la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, su oposición al acuerdo tal y como está redactado y como fue aprobado por el Ejecutivo de Rajoy, con Isabel García Tejerina en la cartera de Agricultura.

Quieren que se igualen las condiciones técnicas de ambas flotas en las aguas jurisdiccionales de

cada país. Es decir, que si los españoles tienen que parar el fin de semana cuando faenan en el Cantábrico Noroeste, los portugueses también; de la misma manera que la flota española debe seguir la normativa pesquera del país luso cuando trabaje allí.

También reclaman que se prohíba a los portugueses emplear el tren de bolos, o por lo menos que se le pongan tantas pegas como a los españoles para usar este aparejo complementario al arte de arrastre fuera de las 12 millas.

No son los únicos problemas derivados de que haya diferentes condiciones para una y otra flota. Los gallegos tampoco creen de recibo que los portugueses es-

ben observar los barcos con bandera española.

La palabra es reciprocidad, que en estos momentos no está recogida en el acuerdo vigente —prorrogado—, ni en el que está pendiente de aprobación por parte de un Congreso de los Diputados ahora disuelto.

Lo importante, para Torcuato Teixeira, es que todavía hay partido. «En fin, que se hai vontade política o acordo pódese cambiar». No se está pidiendo nada extraño, sino que se aplique al arrastre lo que el pacto ya dispone para el caso del cerco. Y sin perder de vista que esa cláusula ya se recogió en un convenio anterior. Bien es cierto que duró apenas tres meses.

Los problemas del Cantábrico se trasladan ahora al golfo de Cádiz

Los arrastreros coruñeses ya pusieron en antecedentes a la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, en la visita que esta realizó hace un par de semanas a A Coruña. Le hablaron de cuando en diciembre del 2013 el entonces ministro de Pesca, Miguel Arias Cañete, firmó un acuerdo con Portugal que imponía el descanso de fin de semana a los arrastreros lusos, como ya tienen y tenían los cerqueros. Y le explicaron que «misteriosamente» —porque nunca nadie explicó oficialmente los motivos—, tres meses más tarde se modificó ese texto y se permitió que los lusos volvieran a trabajar el fin de semana.

Aunque entonces los andaluces apoyaron a los gallegos casi por solidaridad, ahora lo hacen porque han sentido en sus carnes el problema que tienen los gallegos. «Antes venía solo un barco de Portugal cuatro fines de semana al año y a nosotros no nos importaba», comenta Alonso Abreu, presidente de los arrastreros de Punta del Moral. Pero las cosas han cambiado. Ya son 4 los arrastreros lusos que frecuentan las aguas andaluzas, que faenan los fines de semana y que abastecen los lunes las lonjas de las mismas especies que capturan los españoles. «Y a nosotros no nos molesta, son compañeros, pero siempre que respeten nuestras mismas reglas y limitaciones», dice Abreu. Pone como ejemplo que el barco que más cupo tiene de cigala suma 3.000 kilos al año, mientras que los lusos disponen de 280 toneladas «que capturan día y noche sin limitación en nuestras aguas; no tiene sentido y el caladero se va a resentir», advierte.

Personal de los helicópteros de salvamento, airados por los planes de la concesionaria Babcock de recortarles drásticamente el salario

REDACCIÓN / LA VOZ

Personal de la principal empresa concesionaria del servicio de helicópteros en España, Babcock —la antigua Inaer— mostró su malestar por la intención de la compañía de «bajar drásticamente los salarios» de su personal a pesar de la oposición del comité de empresa, denunció ayer el sindicato de pilotos Sepla (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas), que tiene a siete miembros en la mesa de negociación.

Uno de ellos es Ignacio Martín, jefe de la sección sindical, que explicó que la pretensión es reducirles el salario un 13 % en el bruto anual, con bajadas de un 30 %

en algunos conceptos. Es lo que la patronal ha dejado caer en la mesa, puesto que todavía no ha hecho oficial su propuesta. Lo hará en breve, en cuanto se abra el período de consultas obligatorio, cuando la empresa quiere realizar una modificación sustancial de las condiciones de trabajo. Según Martín, la medida afecta a las 1.200 personas que integran la plantilla: «Pilotos, rescatadores, operadores de grúa, personal de oficina...»

El sindicato de pilotos expresó su rotundo rechazo en la mesa, en la que «propuso alternativas para ahorrar costes a la empresa y evitar esta medida radical»,



El Helimer 401 en una operación de rescate. EDUARDO PÉREZ

apunta el Sepla en un comunicado. Sin embargo, Babcock «considera que el problema está en que cobramos mucho», dice Martín. Algo que, según remacha, no es

cierto, sino que «los salarios están en la media». Es más, según el Sepla, de materializarse una bajada de sueldos que califica de «torpe e injusta», situaría a los traba-

jadores de los helicópteros «en el umbral más bajo en cuanto a retribución dentro de la UE». Una condena a la precariedad, dicen, que no es lo más aconsejable en un colectivo que ejerce servicios cruciales como el salvamento, la extinción de incendios o evacuaciones médicas...

«Ir a rescatar a un senderista en apuros en un acantilado» no es trabajo que se pueda hacer «pensando en si me van a bajar el salario», explica Martín, resumiendo el impacto que ha tenido el anuncio sobre la moral del colectivo. Desde luego, no cree que esa sea la mejor manera para paliar la reducción de beneficios.