

España pide complicidad al sector para hacer del barco «un lugar confortable»

Tratarán de convencer a la UE de financiar buques más grandes sin tener que desguazar

E. ABUÍN

A GUARDA / LA VOZ

Tanto advertir de que la pesca se iba a quedar sin peces y, al final, lo que faltan son pescadores. Tanto mirar por el aspecto medioambiental del sector, apretando las cuotas para que hubiese pescado en el mar, y por el económico, cuidándose de que hubiera dinero para ir tirando la empresa, y ahora resulta que la sostenibilidad se tambalea por el tercer pilar, el menos mimado: el social. No hay marineros. Falta mano de obra para los barcos. Y lo peor: que tampoco se otean muchas vocaciones en el horizonte.

La escasez de trabajadores ha alarmado hasta a la Comisión Europea, haciéndole apartar aunque sea solo por un momento la vista de la abundancia de los caladeros para preocuparse por la cuestión social de la pesca. Pero todavía le cuesta entender que no vale de nada que haya peces y que haya dinero, si no hay quien los capture. Y que para alentar vocaciones hace falta, entre otras medidas, hacer atractivo el trabajo en el mar. No lo será, desde luego, mientras la tripulación tenga que dormir hacinada en espacios mínimos y a compartir un aseo entre 4 o 5 personas. Por eso el primer destino que buscan quienes salen de las escuelas —en Galicia, 1.570 alumnos en diez años— son oposiciones para conseguir un puesto en tierra.

La secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, abogó ayer por «hacer del barco un lugar más confortable» para trabajar. Lo hizo en las sextas jornadas internacionales de pesca sobre grandes migradores que sus promotores, los palangreros de A Guarda (Orpago), dedicaron a analizar el problema de la falta de tripulaciones. Y aunque es cierto que han conseguido que el Consejo



El sector acuñó el término GT social, aquel que se dedica a ocio y que no debería compensarse con capacidad.

«Hoy, la comunicación es fundamental. Si no hay wifi en el barco, el pescador, sea de donde sea, huye»

Juan Manuel Trujillo
Responsable de Pesca de CC. OO.

Europeo permita dedicar fondos públicos a mejorar las condiciones de vida y habitabilidad a bordo, siguen insistiendo en que no se puede incrementar la capacidad. Es decir, que los GT (toneladas de arqueo) que se aumenten para dedicar a zonas de ocio o a la digitalización del buque deben de compensarse con una retirada de tonelaje equivalente. Entra de nuevo la palabra desguace. Y eso que España dispone de un amplio colchón de GT, de tanta flota que destruyó, pero no valen para cubrir los que se dedicarán a hacer del buque un lugar más seguro, higiénico y confortable. Para Javier Martín-Arroyo, arquitecto naval, se pueden hacer «barcos más bonitos y cómodos que un hotel».

«Tenemos que seguir haciendo el mismo barco que hace 20 años por la limitación que suponen los GT»

Javier Martín-Arroyo
Arquitecto naval de Insenaval

Y lo demostró con imágenes que provocarían colas para embarcar, pero... «Tenemos que seguir haciendo el mismo barco que hace 20 años», se lamentó. «Si un barco tiene 300 GT y el armador necesita 300 metros cúbicos para bodega, parque de pesca y demás para que el barco sea rentable» poco se puede dedicar a esparcimiento y habitabilidad.

Funcionariado

«El problema es la desconfianza de Bruselas», aseguró Mercedes Rodríguez, directora xeral de Pesca, que da por sentado que un barco más grande es para pescar más, no para vivir mejor. Y lo mismo expuso Ignacio Gandarias, director general de Ordenación Pes-

«Habría que obligar a los funcionarios de Bruselas a embarcar una marea para que vean cómo se vive»

Juana Parada
Gerente de Orpago

quera, que consideró urgente la digitalización de los buques pesqueros y pidió al sector su complicidad para tratar de que Bruselas reconozca lo que han dado en llamar GT social, esos que se emplean para mejorar la vida a bordo del barco y no para pescar. Gandarias reclamó «todos los argumentos que podáis» para hacer entender eso a Bruselas.

Algunas propuestas ya salieron. Como la que hizo Edelmiro Ulloa, de Arvi, de traer a los funcionarios a visitar el barco más moderno de la flota gallega o la más radical lanzada desde el público por un ingeniero: obligarlos a vivir durante 4 meses sin salir de una oficina de 6 metros cuadrados.

Faltan marineros y escasean titulados

El barco de la sostenibilidad social hace agua por varias vías. La falta de vocaciones y de tripulantes es una, pero no es menos agobiante la escasez de mandos y personal titulado. En ese frente también se está actuando. Para noviembre está previsto que se publique la modificación del decreto 36/2014 para ampliar las atribuciones de las titulaciones regladas y no regladas. Unos cambios que desgranó Joaquín Fernández, subdirector general de Competitividad y Asuntos Sociales de la Secretaría General de Pesca y que en algu-

nos casos han desatado la polémica por parte de las escuelas y asociaciones pesqueras al considerar que suponía una merma de la seguridad. Fernández explicó que van a ser necesarios requisitos adicionales para que un patrón de pesca litoral pueda ejercer como primer oficial para formarlos en navegación astronómica —que todavía no se ha conseguido suprimir por ya innecesaria— y en inglés, vital para comunicarse por radio y pedir ayuda.

También a mediados de noviembre está previsto que Espa-

ña ratifique el convenio 188 de la OIT (Organización Internacional de Trabajo), que garantiza el bienestar de la tripulación y que ya exigen países como Sudáfrica, Argentina o Marruecos.

Paralelamente, la Administración está trabajando con el sector para derribar los obstáculos que impiden que entren en vigor las disposiciones aprobadas por el Gobierno en abril pasado para permitir la contratación de marineros extranjeros para cubrir las necesidades de la flota. Pero pese a que ya se han dado

instrucciones, todavía persisten problemas, como la falta de homologación del título de los extracomunitarios con el de mariner pescador que se exige a los españoles.

El sector demandó ayer agilidad para poder reclutar trabajadores foráneos y, en el caso concreto de los palangreros, reclaman que se facilite la promoción interna reconociendo la competencia profesional a personas experimentadas. Otra de las peticiones, apoyada por el ISM, fue la de que se exima a los marineros de fichar.

La merluza de Celeiro triunfa en las «pescatas» que promueven los pescaderos

REDACCIÓN / LA VOZ

La merluza de Celeiro fue ayer la protagonista de la segunda ruta gastronómica Pescatas que promueven los pescaderos de la comunidad de Madrid por distintos establecimientos de la localidad. En la iniciativa ha colaborado Puerto de Celeiro, facilitando el material para la degustación.

A decir de Adepesca, la patronal madrileña, la acogida por parte de los consumidores ha sido excelente y han valorado muy positivamente el desarrollo de estas actividades en las pescaderías tradicionales. Y es que otro de los objetivos de esta ruta, además de promover el consumo de pescado, es dar a conocer los nuevos servicios que muchas pescaderías tradicionales ofrecen, como la posibilidad de disfrutar de catas de producto en el establecimiento, o el poder adquirir productos elaborados o semielaborados en la misma pescadería de forma artesanal.

La ruta pretende poner en valor la «pescadería gastronómica», ya que son muchas las tiendas, tanto de calle, como en mercados que ofrecen múltiples servicios que ahorran tiempo al consumidor y ofrecen auténticas experiencias en las que disfrutar del pescado y del marisco.

El Gobierno dedica 90.000 euros a garantizar la sostenibilidad del Mediterráneo

MADRID / EFE

El Consejo de Ministros autorizó ayer una contribución voluntaria, por importe de 90.000 euros, a la segunda fase del proyecto de cooperación Copemed, que impulsa la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) para fomentar la sostenibilidad medioambiental, social y económica del sector pesquero y sus recursos en el Mediterráneo occidental y central.

La iniciativa Copemed, que promueve la cooperación científica interregional y el apoyo a los foros de gestión pesquera del Mediterráneo, engloba a ocho Estados ribereños: Marruecos, Argelia, Túnez, Libia, Malta, Italia, Francia y España.