

NOTICIAS MARÍTIMAS



Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

**NO HAY
LUGAR
PARA EL
RACISMO
Y LA
DISCRIMINACIÓN**

**DENÚNCIALO
NO LO TOLERES**



SECTOR MAR Y PUERTOS
#STOPRACISMO

RACISMO

con-tenido

03. BARLOVENTO "Arde Moria"

Arde Moria, que ardan las políticas migratorias de la UE!!!

04. ETT

Inestabilidad y precariedad laboral, la seña de identidad de las ETT.

08. OPINIÓN: Susana Moreno Maestro

El valor de la vida y el debate sobre el trabajo.

10. SALVAMENTO MARÍTIMO

Entrevista a **Ismael Furió**; "Con la estrategia de Interior, en unos años veremos pateras llegando a la Costa Brava"

14. SALVAMENTO MARÍTIMO HUMANITARIO

Las autoridades portuarias italianas bloquean al Sea Watch 4 en el puerto de Palermo

18. NAVANTIA

Los trabajadores de Navantia piden "más implicación" para lograr carga de trabajo.

22. BEST Y TRASMEDITERRÁNEA

Serán las terminales piloto para la electrificación de los muelles de Barcelona. BEST y Trasmediterránea.

23. BALEÁRIA

Baleària incorpora a su flota el sexto barco a gas natural.

24-25. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

26. TRASMEDITERRÁNEA

Cinco médicos salvan la vida de un tripulante de la 'Tras' pese a la falta de material de auxilio.

28. DOCUMENTAL

FREIGHTENED- El precio real del transporte marítimo.

29. LIBRO DEL MES

Todo que ganar.

30. TODO POR HACER

Racismo estructural y sistémico.



Edita y Publica:

Sindicato Federal de Mar y Puertos de la FETYC-CGT

Avda. del Cid, 154 bajo C.P.46014 Valencia 681 65 98 35 - 96 383 44 40 cgtsectormar@cgt.es

www.marypuertos.org



www.salvamentomaritimo.org



barlovento

ARDE MORIA, QUE ARDAN LAS POLÍTICAS MIGRATORIAS DE LA UE!!!

Desde la Confederación General del Trabajo queremos mostrar nuestro total apoyo y solidaridad con todas las personas refugiadas de Moria, en la isla griega de Lesbos, que han tenido que ser evacuadas como consecuencia de los incendios que han destruido el Campo de Refugiados donde malvivían desde que su llegada a la isla tras huir de sus países de origen.

El Campo de Refugiados de Moria con capacidad para 3000 personas es el más grande de Europa. En el momento que se produjeron los incendios que arrasaron el Campo, vivían en él hacinadas unas 13000 personas, muchas de las cuales son menores. El fuego, avivado durante toda la noche por fuertes vientos, se cebó con las carpas que servían de vivienda para esas personas que tuvieron que abandonar el Campo precipitadamente y con los accesos a la ciudad bloqueados por las fuerzas represoras griegas.

Así mismo, la Confederación General del Trabajo denuncia la existencia de dichos Campos

de Refugiados cuya gestión y custodia están militarizadas, donde las personas refugiadas son obligadas a vivir en condiciones infrahumanas, donde se vulneran sistemáticamente sus Derechos Humanos, donde son privados de libertad, donde se les pisotea su dignidad...y donde no se han tomado las medidas sanitarias oportunas durante la pandemia causada por la Covid 19 para evitar contagios y propagación del virus.

La Confederación General del Trabajo responsabiliza de todo esto a las nefastas políticas migratorias de la Unión Europea, a la irresponsabilidad de los gobiernos que la componen y al incumplimiento de los mismos del compromiso adquirido por todos ellos de acogida de personas refugiadas.

Desde la Confederación General del Trabajo, exigimos que el Gobierno del Estado español inicie de inmediato los trámites necesarios para acoger al mayor número de personas refugiadas y solicitantes de asilo que huyen para tratar de salvar sus vidas.



NINGÚN SER HUMANO ES ILEGAL!!!!

NO A LAS POLÍTICAS MIGRATORIAS DE LA UE!!!!

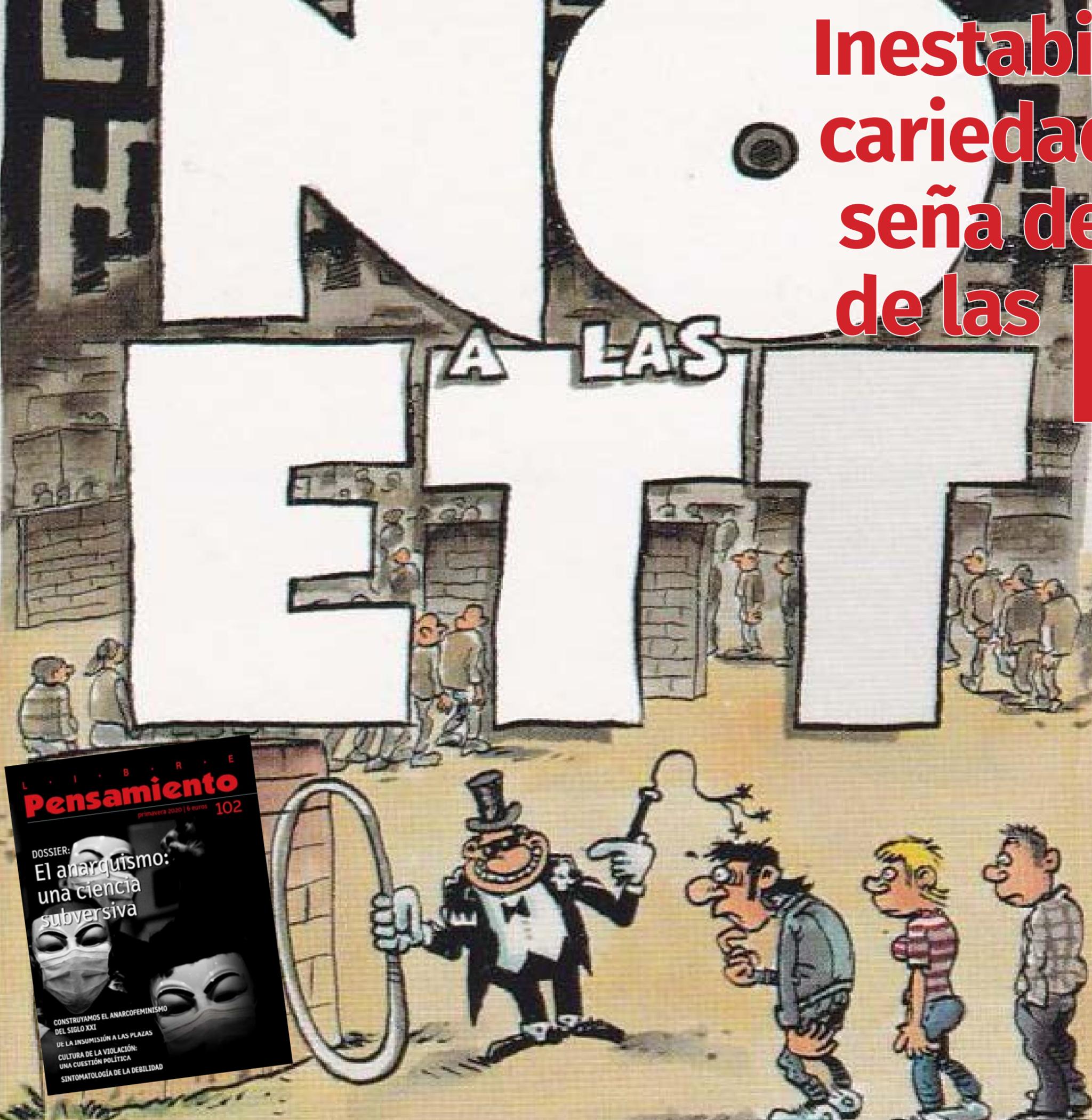
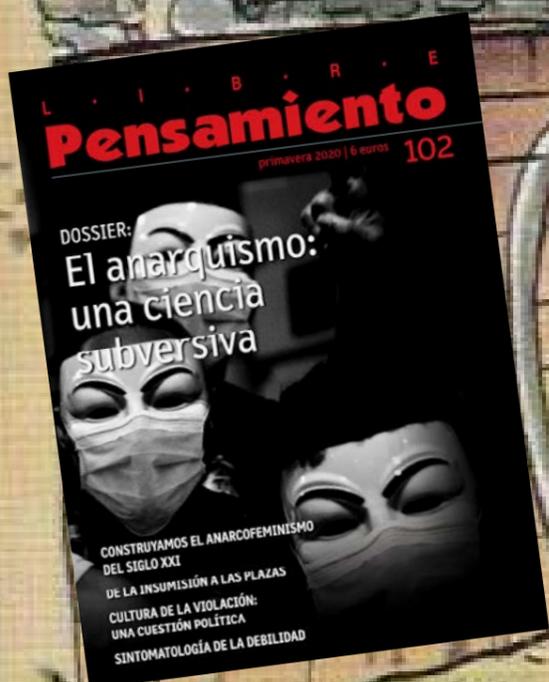
Inestabilidad y precariedad laboral, la seña de identidad de las ETT

Hay casos, como el de José Manuel Navarro, en el que se llega a acumular más de 65 contratos en 50 empresas diferentes, sin posibilidad de conseguir un contrato indefinido.

Hace más de 25 años que se aprobaron en España las empresas de trabajo temporal, conocidas como ETT. Concretamente, **en 1994 el Gobierno socialista de Felipe González aprobó** una reforma laboral en la que legalizaba la figura de este tipo de empresas.

Las ETT basan su actividad empresarial **subcontratando trabajadores y muchas de ellas, como es el caso de Adecco, lo hacen bajo un convenio propio** que tiende a precarizar a los trabajadores que prestan servicios en estas empresas.]

José Manuel estudió Derecho, tiene 37 años y lleva toda su vida empalmando contratos a través de empresas de trabajo temporal y multiservicios,



sin haber conseguido hasta la fecha ningún trabajo indefinido.

Su primer trabajo a través de una ETT fue en el año 2010 y, a día de hoy, **ha trabajado en más de 50 empresas y acumula 65 contratos de trabajo a lo largo de su vida laboral**, aunque actualmente lleva cuatro años en paro y vive de la renta mínima de inserción que recibe de la Comunidad Valenciana, que suma la cuantía de 630 euros.

“Empecé a trabajar contratado por ETTs porque necesitaba el dinero y estas empresas eran las primeras que te ofrecían trabajo. Nunca conseguí un trabajo fijo y

mi contrato más largo fue de un año y cuatro meses trabajando para Sony, un sitio en el que estaba contento, pero en el que no pude continuar debido al modo de contratación”, explica a Público.

Inestabilidad y precariedad laboral

Aunque la llegada de estas empresas se entendió como un intento de acabar con el desempleo, la realidad es que este tipo de empresas **contratan a miles de personas en España de forma precaria**.

“En teoría, el trabajador deberá tener como mínimo los mismos derechos de los trabajadores que



SECTOR MAR Y PUERTOS

¡Organízate con nosotras!

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

Un sindicato combativo, honesto y solidario

la empresa para la que están prestando servicios, aunque la realidad es que, en muchas ocasiones, al ser temporal contratan a personas por debajo del puesto para pagarles menos”, explica a Público la experta laborista Marian Falcón.

“La realidad de los trabajadores que subsisten contratados por este tipo de empresas consiste en saltar de contrato a contrato sin ningún tipo de estabilidad laboral y personal”, explica el abogado laborista Guillermo del Valle.

“He trabajado como vendedor, promotor, auxiliar de caja, reponedor... Me han contratado por días, incluso por horas descargando camiones y nunca me han ofrecido un contrato de empresa. Para que te hagas una idea, el mejor mes –hablando en términos económicos– de toda mi vida laboral ha sido cuando he ganado 1.030 euros netos y he tenido meses en los que he cobrado 40 euros y he tenido que complementar ese salario con dinero negro”, explica José Manuel.

Este modelo laboral lleva aparejado no poder tener ni el suficiente dinero, ni la suficiente estabilidad laboral como para lograr la independencia o cierto grado de tranquilidad en el día a día.

“He tenido que vivir en una habitación pequeña, **compartiendo piso con siete personas, no**

he podido tener coche, niirme de vacaciones y me quedará una pensión de mierda. En definitiva, he tenido que dejar atrás mi proyecto de vida”, lamenta José Manuel.

Precariedad y efectos psicológicos

Las personas con trabajos temporales y los trabajadores precarios **pueden llegar a mostrar un peor nivel de salud mental que las personas en paro**, según los resultados de un estudio desarrollado en 2010 por el profesor emérito de Psicología de la Universidad Autónoma de Barcelona Josep María Blanch.

En palabras del propio Blanch, “la situación de desempleo es una situación en la que la persona ha tocado fondo y es una situación de certidumbre. Peor imposible. Solo cabe esperar. Mientras que la situación de los contratados temporales precarios es la de que estoy mal y todavía puedo estar peor”.

José Manuel explica a Público que, a nivel psicológico, trabajar para una ETT es muy “desesperante”.

“Yo no he necesitado tomar pastillas porque no he querido tomarlas, pero he vivido situaciones en las que muchas personas hubiesen necesitado tomar algo para sobrellevar el día a día”, asegura.

¿Hay alternativa a las ETT?

“Hemos llegado a tal punto en el que, o el Gobierno hace algo, o poco se puede hacer. El problema de las ETT no son únicamente las ETT en sí, es un problema institucional. Se ha permitido muchísima temporalidad y el verdadero problema es que las ETT y el fraude se retroalimentan”, cuenta la laborista Mariam Falcón.

“En el momento en que se persiguiese, de verdad, esa temporalidad y se sancionase, las ETT no existirían porque no tendrían negocio. Es importante no olvidar que el negocio de las ETT se ha generado sobre un fraude porque el 80% de los contratos que hacen no serían realmente temporales”, explica Falcón.

“Las ETT **son una manifestación más de la precarización neoliberal del mercado** de trabajo y la alternativa a ellas debe pasar por un modelo productivo distinto en el que no exista la permisividad ante estos y otros fraudes laborales”, explica a Público Guillermo del Valle.

“Lo que hacen las ETT es **contratar a personas por debajo de su verdadero puesto**. Algo que sale muy barato a las empresas y las ETT ganan dinero con ello. No puede existir esta permisividad por parte de los diferentes Gobiernos. Falta voluntad política y si no se dota a la Inspección de Trabajo con más medios, entre otras cosas, esto será imparabile”, añade.

El valor de la vida y el debate sobre el trabajo

OPINIÓN

SUSANA MORENO MAESTRO

“Canto al espíritu de resistencia para que nos espere un mundo que se gaste más en curar a la gente que en matarla”, así contestaba el trovador cubano Silvio Rodríguez a la pregunta ¿a qué le canta en un mundo crispado?

Sin duda, la cruda realidad del sistema dominante es la constante producción de muerte frente al cuidado de la vida. Por eso, la sección sindical de la CGT en Salvamento Marítimo, entidad pública dedicada a la protección de la vida en el mar, ha tenido que denunciar las condi-

ciones en las que trabaja la tripulación de los barcos de rescate en un contexto de naufragios continuos en las rutas migratorias hacia Europa. ¡Solo tres personas por barco! Un patrón (que lleva la unidad), un mecánico (que se ocupa de los motores) y un marinero, único en la cubierta para proceder a los rescates. Lo que piden: que en zonas de frontera haya, al menos, dos marineros en cubierta atendiendo a las personas cuyas vidas dependen de ellos. “Que nadie lo olvide, cada vez que vean en la televisión una Salvamar, cuando hay que hacer un rescate, hay un solo tripulante para izar a pulso

a 60 personas a la cubierta de un barco”. Escalofriante. Ante esta inasumible situación, la CGT denuncia que “el silencio cuesta vidas” y anuncia movilizaciones. Toda una declaración de intenciones y una muestra de responsabilidad política. La pregunta es, ¿cuánto cuestan estas vidas? Mucho me temo que “menos que la bala que los mata”, que diría Eduardo Galeano, porque hablamos de rescatar la vida de Los Nadies. Hablamos de rescatar la vida de personas “que no son, aunque sean. Que no hablan idiomas, sino dialectos. Que no hacen arte, sino artesanía. Que no practican cultura, sino folklore. Que no son seres humanos, sino recursos humanos. Que no tienen cara, sino brazos. Que no tienen nombre, sino número. Que no figuran en la historia universal, sino en la crónica Roja de la prensa local.”

Desaparecen, se traga el mar, muchas más embarcaciones de las que se localizan, y cuando algunas son localizadas, los recursos son del todo insuficientes. Nos movemos en el contexto de la necropolítica, concepto acuñado por el camerunés Achille Mbembé para referirse a una concepción de la política en la que las vidas son objeto de cálculo y solo cuentan en la medida



en que resultan rentables. Así, si el capitalismo puede prescindir de todas estas personas, ¿para qué gastar dinero en su rescate? Poco importarán las condiciones laborales de los rescata-dores si nada importa las vidas de quienes rescatan.

A mi entender, la cuestión denunciada por la sección de la CGT en Salvamento Marítimo tiene mucho que ver con una de las cuestiones que Carlos Taibo apunta en sus escritos sobre la propuesta del Decrecimiento y que pocas veces adquiere la relevancia que debería cuando tratamos de reflexionar sobre la construcción de modelos alternativos al dominante: ¿cómo trabajamos? ¿Para quién trabajamos? Y ¿qué producimos? Preguntas que, sin embargo, pocas

veces se plantean los sindicatos dichos mayoritarios (tampoco siempre los “alternativos”), dispuestos a defender un modelo que para la creación y/o mantenimiento de empleo (precario, dependiente y esclavista) necesita de la explotación y del deterioro del patrimonio natural y cultural, como ocurre en Andalucía, con el trabajo en la agricultura intensiva, la extracción de minerales y el turismo de masas.

Abogar por otros modelos que supongan poner la vida y el bienestar en el centro requeriría, como mínimo, hacerse estas preguntas de cómo trabajamos, para quién trabajamos y qué producimos. Preguntarse sobre el sentido y las repercusiones del trabajo que realizamos y de

las condiciones en que lo hacemos es fundamental para tener la posibilidad de abrir nuevos caminos.

Desde luego, poner la vida en el centro requiere apoyar, con dinero público, la labor de los barcos de rescate, como también de la sanidad pública, la educación, la vivienda y los cuidados. Supone también suprimir, a muy corto plazo, las ayudas públicas a empresas que nada aportan al común, más allá de precariedad y miseria.

En definitiva, urge poner en valor la vida, la de todas y la de todos. Por ello, la labor de quienes rescatan en el mar es imprescindible. Salvamento Marítimo es imprescindible.





Salvamento MARITIMO

Ismael Furió (Sasemar): "Con la estrategia de Interior, en unos años veremos pateras llegando a la Costa Brava"

Ismael Furió es secretario de organización del Sector Mar y Puertos de la CGT, sindicato mayoritario en Salvamento Marítimo (Sasemar), donde Furió es presidente del comité de empresa. En 2006 vivió de primera mano la llamada crisis de los cayucos en Canarias, cuando era segundo oficial en la guardamar Talía. Tras una vida dedicada a los rescates en el ente público, este sindicalista da la voz de alarma ante el aumento de llegadas y la escasez de medios de rescate. Aunque el número de pateras y cayucos que está llegando

do a las islas es significativamente inferior al de hace 15 años, esta ruta migratoria, la más peligrosa para llegar a Europa, se ha reactivado con fuerza y, hasta el pasado 15 de septiembre, habían llegado más de 5.100 personas migrantes, un 512% más que en 2019, cuando habían sido rescatado menos de mil.

Hace unos días trascendió una grabación de la conversación por radio entre una Salvamar, el centro de control y la Guardia Civil en la que se muestra la peligrosa

descoordinación en un rescate en Canarias. ¿Qué está ocurriendo?

Que las órdenes que vienen del centro del Mando Único de Coordinación de la Guardia Civil son de todo menos coordinadas. Se alerta de un rescate, la salvamar va y, entremedias, hay gente ajena a la operación decidiendo sobre la idoneidad de una operación. Deciden que es mejor que los rescatados vayan a Tenerife en lugar de a Gran Canaria, porque allí sí hay plazas en el centro de acogida. Cuando se le dice a la salvamar, con estupor, esta responde que ya está la patera amarrada y a punto de empezar el embarque. Nos han supeditado a ordenes de la Guardia Civil y pasa esto. El problema es que, cuando tienes una patera en tu costado, la gente que va en ella ya se siente salvada. De repente ven que no, no saben lo que ocurre y ven que viene la Guardia Civil. Cunde el nerviosismo y a veces se tiran al agua para intentar subir a nuestra embarcación.

¿Son habituales este tipo de actuaciones?

Sí. Esto ha ocurrido en el Mar de Alborán y en el Estrecho cuando nos han mandado retirarnos del algún rescate. Por desgracia, es mucho más habitual de lo que quisiéramos. Esto se da desde que el Mando Único comenzó a operar en 2017. Solo hay que tirar de hemeroteca para ver que hemos tenido problemas con la Guardia Civil. Nos han ordenado retener a gente en barcos durante días, se las obligaba a cambiar de barco y seguir navegando ha-

>>La falta de medios de rescate en Canarias nos empuja a una huelga<<



cia puertos más lejanos para desembarcar.

Todo esto viene de lejos. El año pasado tuvimos que poner decenas de denuncias en las capitánías marítimas porque se nos obligaba al transporte de personas sin medios para hacerlo. Para ahorrarse un autobús, nos hacía llevar a rescatados de Tarifa a Málaga, sin chalecos ni espacio a bordo. También nos hacen dejar a gente en la isla de Alborán o ir a recoger a personas que llevan días allí. No es un caso aislado, es la tónica general, aunque en Alborán es peor porque también actúa la Marina Real Marroquí. Nos hacen retirarnos de rescates para que ellos los cojan, tardan mucho más porque no están tan preparados como nosotros y eso es asumir riesgos innecesarios con vidas humanas.

Han denunciado este verano la falta de medios para tantos rescates en Canarias ¿Cuál es la situación actual? ¿Ha habido cambios?

No. Se ha cambiado casi a peor. Llegamos a vernos en la tesitura de tener que amenazar a la dirección con una huelga. No teníamos medios, nos faltaban manos por todos lados. La dirección, por este temor, nos ofreció una reunión de urgencia, nos dijo que iban a mandar un refuerzo a Canarias, una guardamar exclusiva para esto. Firmamos el acuerdo y tenemos otra reunión el próximo día 29. Pero después, esa guardamar se ha ido a Tenerife para suplir la puesta en

mantenimiento anual de otra lancha. Acaba de entrar ahora en servicio. La realidad es que no hemos tenido refuerzo. Esta semana, la salvamar Menkalinan ha estado cuatro días sola, rescatando. Y esto se tapa desde Delegación del Gobierno y desde la dirección de Sasemar.

¿Con qué medios se cuenta en Canarias actualmente?

Esta crisis humanitaria la están gestionando prácticamente entre 12 personas: las tripulaciones de Gran Canaria y la de la salvamar Menkalinan, que tiene su puerto en Arguineguín (Gran Canaria). Sasemar dice que hay muchos medios. Siete salvamares, dos remolcadores... Y es cierto, están ahí, porque hay una salvamar por cada isla. Pero no se puede contar como medios una barca que están en El Hierro o en la Gomera cuando el problema lo tienes en Gran Canaria. Esas islas necesitan de la Salvamar para su día a día, para asistir a pescadores, a surfistas... No se van a mover de allí. Ni siquiera es efectiva la de Gran Canaria, porque está a tres horas de navegación de los puntos calientes. La Menkalinan y sus cuatro tripulantes estuvieron rescatando solos la pasada semana durante cinco días porque la otra embarcación estaba averiada. Eso no tiene ni pies ni cabeza.

Vivimos una situación de pánico porque todo a punta a que esto va a aumentar. Son turnos de 24 horas durante

una semana cuando se está de guardia. Con casi 20 pateras al día, es una temeridad para las personas que están rescatando y para las rescatadas. En cada turno hace falta más gente y luego hacen falta relevos. Las zonas de frontera necesitan más refuerzos. No es lógico ni seguro.

¿Qué medios consideráis necesarios?

En una Salvamar en frontera debería haber en cubierta como mínimo tres marineros, de los cuales uno específicamente rescatador, con conocimientos sanitarios mínimos. Y dos marineros de maniobras. Amarrar una patera requiere que las cosas se hagan con dos personas. Salvamento proyecta construir nuevos barcos muy caros, barcos atómicos, nuevos proyectos para salvamares diferentes con tecnología punta y drones, pero los barcos siguen estando vacíos de gente.

Desde 2012 no se ha contratado a una sola persona fija en Salvamento Marítimo. El 100% de la tasa de reposición se ha empleado en personal de oficinas. El año pasado tuvieron que devolver plazas porque no había más gente en oficinas, hay 250 en oficinas para gestionar a 763 personas, y un centenar de cargos directivos y jefes, todo puestos de libre designación. Es una salvajada, no puede haber casi más pasadores que vacas.

¿La idea de la huelga sigue adelante?

Ahora más que nunca porque no se han cumplido los acuerdos. Esperaremos hasta la reunión que tenemos con la dirección el día 29 y veremos. El director no es ni siquiera marino, es un ingeniero naval. Ese es el máximo responsable de la seguridad marítima de este país. Eso tiene que saberlo la gente, y este perfil es parecido al de los máximos responsables de las crisis marítimas de un país que es casi todo costa.

La situación en Canarias se parece mucho a la de hace dos veranos en el Estrecho. ¿Qué ocurre? ¿Falta previsión?

Es el mismo escenario, pero lo van desplazando. Cuando la Guardia Civil y la Marina Marroquí se desplegaron en el Estrecho en 2017, sabíamos que iba a aumentar el flujo en Alborán. Cuando entraron en acción en Alborán y hubo tantas devoluciones en caliente en el mar, la ruta se desvió a Canarias. La intención del Ministerio del Interior es lograr que los migrantes consideren que una ruta es tan peligrosa o difícil de realizar que vale la pena intentarlo por Italia o Grecia. Desviar el problema a otros países. Esto no es un invento español, ya lo hizo Salvini en Italia, y antes lo hizo Grecia. Pero nosotros tenemos varias rutas y las estamos agotando todas.

Ahora Canarias es un polvoín, con el puerto de Arguineguín lleno de gente durante días, con todas las personas hacinadas, con rescates que nunca se hacen, con transbordos

en alta mar. Se busca generar caos para que la ruta dé tanto miedo que se vaya a otra. Ese es su gran triunfo. Igual que anticipamos que la ruta se desplazaría a Canarias, decimos que ahora irán hacia el norte, hacia Italia, y algún día veremos pateras llegar a la Costa Brava, en unos años. Ya hemos visto que están llegando con fuerza a Baleares.

¿Cree que Sasemar realiza todas las búsquedas y recates que le corresponde?

No. La Guardia Civil está interceptando muchísimo y nosotros, mucho menos que antes. Por eso pedimos volver a la situación anterior. Una crisis humanitaria como esta solo se gestiona con plena soberanía de Salvamento Marítimo, que pare eso tiene tripulantes con gran experiencia. Llevamos 25 años gestionando migraciones y no ha ido nada mal. Somos un cuerpo civil, pequeño, barato y eficaz; solo queremos que nos dejen rescatar, llevar a las personas a una situación segura y terminar ahí nuestra labor. Nuestra parcela es el rescate, que tiene que ser público y civil. Ni nosotros tenemos que operar en el control de fronteras ni la guardia civil tiene que hacer rescates.

¿Cuál es el papel de Frontex ahora mismo en las aguas españolas?

Nosotros con Frontex no tratamos. Es el gran desconocido. Son unos señores que aparecen en el muelle con una carpeta, hacen recuento de

cuántos se han rescatado y se van. Las órdenes que llegan de Frontex deben de ir al Mando Único. Pero sabemos que va a ir tomando un papel cada vez mayor, según anticipa el nuevo pacto migratorio europeo. La intención de Europa es crear una policía de fronteras y que Frontex se haga cargo de la gestión integral en cuestiones migratorias. Esto está al caer y no sabemos en qué va a acabar.

¿Sería Frontex una amenaza para la actual labor humanitaria de Salvamento Marítimo?

Sí, iremos quedando fuera de juego. Es posible que, dentro de unos años, Salvamento Marítimo deje de rescatar a migrantes. El Gobierno quiere convertir la migración en un problema fronterizo y no en un problema humanitario o de rescate de vidas. De todos modos, la gran actividad de Sasemar no es la migratoria. Los rescates son una mínima parte de nuestro trabajo. Nos hicimos cargo de rescatar cuando apareció el fenómeno migratorio porque ya estábamos ahí, pero no se nos creó con esa intención. Y es una pena esto que viene. Podíamos haber sido el ejemplo para otros países de Europa, más aún con un Gobierno que parecía que podía hacer las cosas de otra manera, pero se ha sumado a la militarización de las fronteras. Nosotros somos solo 763 tripulantes sin más fuerza que la que tenemos.

Salvamento Marítimo Humanitario

>>Las autoridades portuarias italianas bloquean al Sea Watch 4 en el puerto de Palermo <<



Médicos Sin Fronteras reclama que el buque, el quinto barco humanitario retenido en cinco meses, sea liberado con urgencia para reanudar las operaciones de búsqueda y rescate en el Mediterráneo.

El uso indebido del derecho marítimo es una cortina de humo para la **decisión política de evitar que los barcos de rescate salven vidas en el Mediterráneo**, señala Médicos Sin Fronteras (MSF), después de que el Sea-Watch 4 se haya convertido en el quinto barco de una ONG en ser inmovilizado por las autoridades portuarias italianas en menos de cinco meses. El buque se encuentra en el puerto de Palermo (Sicilia).

Durante su primer viaje de rescate, el Sea Watch 4 rescató a 354 personas. Entre ellos se encontraban 227 hombres, así como 98 adolescentes no acompañados, familias, mujeres que viajaban solas, personas con discapacidad, madres embarazadas y niños, los más jóvenes menores de dos años. El equipo médico de MSF a bordo

realizó 551 consultas, tratando a muchas personas por intoxicación por combustible, causadas por los vapores de la gasolina utilizada para alimentar los motores y el cóctel corrosivo de agua salada mezclada con el combustible. **Un adolescente sufrió quemaduras químicas tan graves que tuvo que ser evacuado médicamente.**

“La realidad violenta de la que escapan estas personas y los peligros del viaje que se ven obligados a emprender para buscar seguridad se evidencian en las heridas que tratamos”, dice Barbara Deck, coordinadora médica de MSF en el buque. “Sin embargo, la resistencia que vemos en estas personas es una lección de humildad. Desde el niño que se ha quedado sordo debido al puñetazo en la cabeza que le propinaron unos hombres armados, hasta el padre que lleva las cicatrices provocadas por el plástico derretido que echaron sobre su piel en Libia. Mientras tratamos a nuestros pacientes a bordo, es devastador saber que los **gobiernos europeos están haciendo todo lo posible para evitar que estas personas vulnerables reciban esta atención vital**”.

La decisión de las autoridades italianas de detener al Sea Watch 4 es aún más reprobable dado que las autoridades maltesas ordenaron al barco que embarcara a **más personas**

procedentes del buque de búsqueda y rescate Louise Michel después de que se viera obligado a pedir ayuda. Al mismo tiempo, los barcos de la guardia costera italiana estaban en el lugar y evacuaron a 50 personas vulnerables de las más de 200 que había a bordo.

El Sea Watch 4 solo está en el mar debido a la **ausencia de un mecanismo de búsqueda y rescate estatal en la frontera marítima más mortal del mundo**. MSF y otras ONG simplemente están tratando de llenar el vacío mortal dejado por los estados europeos. Agosto registró el mayor número de víctimas mortales en el Mediterráneo central en lo que va de año, con 111 personas muertas o desaparecidas. En el naufragio más reciente frente a las costas de Libia el 15 de septiembre, se informó de la desaparición de más de 20 personas, presuntamente muertas, y en otro naufragio el 17 de agosto, murieron 45 migrantes y refugiados, lo que eleva el total de este año a 379.

«Las autoridades italianas manipulan y abusan de procedimientos marítimos legítimos», señala Ellen van der Velden, responsable de las operaciones de búsqueda y rescate de MSF. “Las inspecciones a los barcos de las ONG se han **convertido en una forma de bloquear las tareas de búsqueda y rescate**. Una vez que un barco de res-

cate entra en un puerto italiano, se somete a una inspección prolongada y exagerada hasta que se encuentran algunas irregularidades insignificantes. Ayer se necesitaron 11 horas de inspección en el Sea Watch 4 para encontrar las infracciones suficientes para evitar que el barco zarpara del puerto de Palermo”.

“Se nos acusa de salvar personas ‘sistemáticamente’, se nos critica por llevar demasiados chalecos salvavidas a bordo y se nos escudriña el sistema de tratamiento de aguas residuales. Mientras tanto, se ignora por completo la obligación de todo barco de prestar asistencia a embarcaciones en peligro. Estas son las autoridades italianas jugando sucio, intentando incriminar y detener a las organizaciones humanitarias que no hacen nada más que tratar de salvar vidas en el mar según el derecho marítimo internacional, mientras rompen el libro de reglas sobre sus propias obligaciones, principalmente la de brindar asistencia a barcos en peligro. Y esto con el asentimiento, si no el respaldo total, de los estados europeos”, agregó van der Velden.

Los estados europeos no solo están **fallando en proporcionar un sistema de búsqueda y rescate**, sino que han echado mano de la guardia costera libia para vigilar el Mediterráneo central. Desde principios de 2020, casi 8.000 refugiados

y migrantes han sido interceptados en el mar y obligados a regresar a Libia, un aumento del 32% en comparación con el mismo período del año pasado, a medida que continúa creciendo el número de personas recluidas en centros oficiales de detención en el país a pesar de que es sabido que Libia no es un lugar seguro.

El enfoque actual de la UE sobre la migración va desde evitar los rescates en el mar hasta retener deliberadamente a las personas en el campo de refugiados de Moria. Se basa en **atrapar, hacer retroceder y abandonar sistemáticamente a las personas**; ya sea dejándolas morir en el mar o atrapando a miles de hombres, mujeres y niños en condiciones espantosas en campamentos en las islas griegas. Mientras la UE anuncia su nuevo pacto sobre migración que se lanzará el 23 de septiembre, organizaciones como MSF están lidiando con el costo humano de tales políticas inhumanas. Este último movimiento de las autoridades italianas sugiere que este pacto será más de lo mismo, proyectando una

sombra sobre el compromiso ante la migración incluso antes de que se haga público.

Los estados miembros de la UE están haciendo **caso omiso de su deber legal y moral de salvar vidas**, optando en cambio por imponer medidas burocráticas y administrativas abusivas en otro barco de búsqueda y rescate. La decisión de diezmar aún más la ya limitada capacidad de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo central tendrá consecuencias devastadoras para quienes necesitan ayuda desesperadamente e inevitablemente provocará la pérdida de más vidas.

Sea-Watch 4 debe ser **liberado con urgencia para que pueda reanudar las operaciones de búsqueda y el rescate para salvar vidas en el Mediterráneo central** y deben cesar los ataques en curso contra las ONG que intentan brindar asistencia a personas desesperadas.

Información de contexto

Antecedentes: cinco barcos de rescate de ONG bloqueados en

cinco meses

El Sea Watch 4 es el quinto barco detenido por las autoridades italianas en los últimos cinco meses. Después de que cada uno de los barcos fuera sometido a una Supervisión por el Estado rector del puerto, la guardia costera italiana anunció que había descubierto “irregularidades de carácter técnico y operativo que podían comprometer no sólo la seguridad de la tripulación sino también de quienes han sido o podrían ser rescatados” en los cinco barcos.

El 5 de mayo, el barco de bandera alemana Alan Kurdi operado por Sea-Eye fue el primero de este año en ser detenido en el puerto de Palermo, en Sicilia, después de que el barco completara una cuarentena obligatoria tras el desembarco de 150 personas rescatadas en Sicilia. El 6 de mayo, el Aita Mari de bandera española operado por Salvamento Marítimo Humanitario también fue detenido, seguido de la detención de Sea Watch 3 en Porto Empedocle, el 8 de julio. El 22 de julio, Ocean Viking de SOS MEDITERRANEE también

fue detenido en Porto Empedocle después de un Supervisión por el Estado rector del puerto de 11 horas. Otro barco de rescate, el Luventa operado por el grupo de ayuda alemán Jugend Rettet, fue detenido por las autoridades italianas en agosto de 2017, después de que fuera acusado de «facilitar la entrada irregular» de migrantes a Italia y aún está bloqueado.

Campaña de criminalización sostenida de las ONG SAR

La detención de Sea Watch 4 es solo el último golpe en una campaña de criminalización contra las ONG de búsqueda y rescate. En medio de acusaciones de confabulación con traficantes de personas, investigaciones penales y procedimientos judiciales contra MSF (incluida la forma en que gestionaba los residuos a bordo) en 2018, la organización tuvo que detener sus operaciones de búsqueda y rescate a bordo del Aquarius, un barco operado en asociación con SOS MEDITERRANEE, después de perder su bandera dos veces en dos meses a instancias de las autoridades italianas. Tal decisión fue el resultado de una campaña sostenida, encabezada por el gobierno italiano y respaldada por otros estados europeos, para deslegitimar, difamar y obstruir las organizaciones de ayuda que brindan asistencia a personas vulnerables.



Los trabajadores de Navantia piden “más implicación” para lograr carga de trabajo.

“Ya hemos tenido muchos despidos y cada vez vamos a ir a más”

ARGA DE TRABAJO PARA NAVANTIA, XA
lo FUTURO das COMARCAS
ités de Empresa de NAVANTIA e Delegados da Industria Auxiliar

El presidente del comité de empresa de Navantia Ferrol le ha pedido a los alcaldes de esta ciudad y del vecino municipio de Fene (A Coruña), en donde la empresa naval pública tiene situado otro astillero, que “encabecen las movilizaciones” que en el ámbito comarcal tienen previsto convocar los trabajadores del sector naval para demandar carga de trabajo.

Estas manifestaciones las ha realizado el portavoz sindical en el mediodía de este miércoles, 23 de septiembre, tras participar en una manifestación que ha llevado a los delegados de los comités de empresa de Navantia Fene y Ferrol, y de la industria auxiliar, desde el astillero hasta la plaza de Armas, en donde se han concentrado, mientras una representación se ha reunido en el

Ayuntamiento con los alcaldes de ambos municipios, Juventino Trigo (BNG) y Ángel Mato (PSOE), respectivamente.

Galán ha trasladado que trabajan en “la posibilidad de realizar una cadena humana que una los astilleros de Ferrol y Fene, respetando las medidas sanitarias, un acto que puede ser llamativo y con el tendríamos que contar con la participación de la ciudadanía”, además de barajar “la colocación de unos paneles a la entrada de varios ayuntamientos para poder elaborar grafitis abordando la problemática del sector naval o también elaborar mascarillas con un eslogan comarcal, en donde no tenemos recursos para poder financiar su creación” y para lo que reclamarían el apoyo económico de los municipios.

DESPIDOS

El presidente del comité de la antigua Bazán ha reseñado que en cuanto a la carga de trabajo actual “es mínima”. “Ya hemos tenido muchos despidos y cada vez vamos a ir a más”, ha señalado, en alusión a los empleados de la industria auxiliar. Galán ha recordado que firmaron “en su día un Plan industrial con la dirección en donde se garantizaba carga de trabajo, con plena capacidad para todos los astilleros”.

“Y nos encontramos en estos momentos que en el año 2021 lo vamos a pasar en blanco, y que va a suponer, en total, cerca de 3.000 despidos de la industria auxiliar y en donde la plantilla de Navantia estará en subactividad”, ha abundado.

Además, el representante sindical ha incidido que desde la parte social lo que buscan es “dotar de carga de trabajo” a su astillero y al de Fene. “Estimamos que ya está bien de tener en alquiler estas instalaciones, ya que pensamos que hay otras posibilidades, con un millón de metros cuadrados que actualmente no están siendo utilizados”, ha dicho en alusión a los proyectos de eólica marina que se ejecutan en el astillero de Perlío.

DIQUE CUBIERTO

Con respecto al futuro Astillero 4.0, Galán ha asegurado que “no” saben “absolutamente nada de ese dique cubierto que prometieron”, para lograr que su centro de trabajo “fuera mucho más competitivo, al poder elaborar los buques sobre dique y no sobre

>>El año 2021 lo vamos a pasar en blanco, y que va a suponer, en total, cerca de 3.000 despidos de la industria auxiliar <<



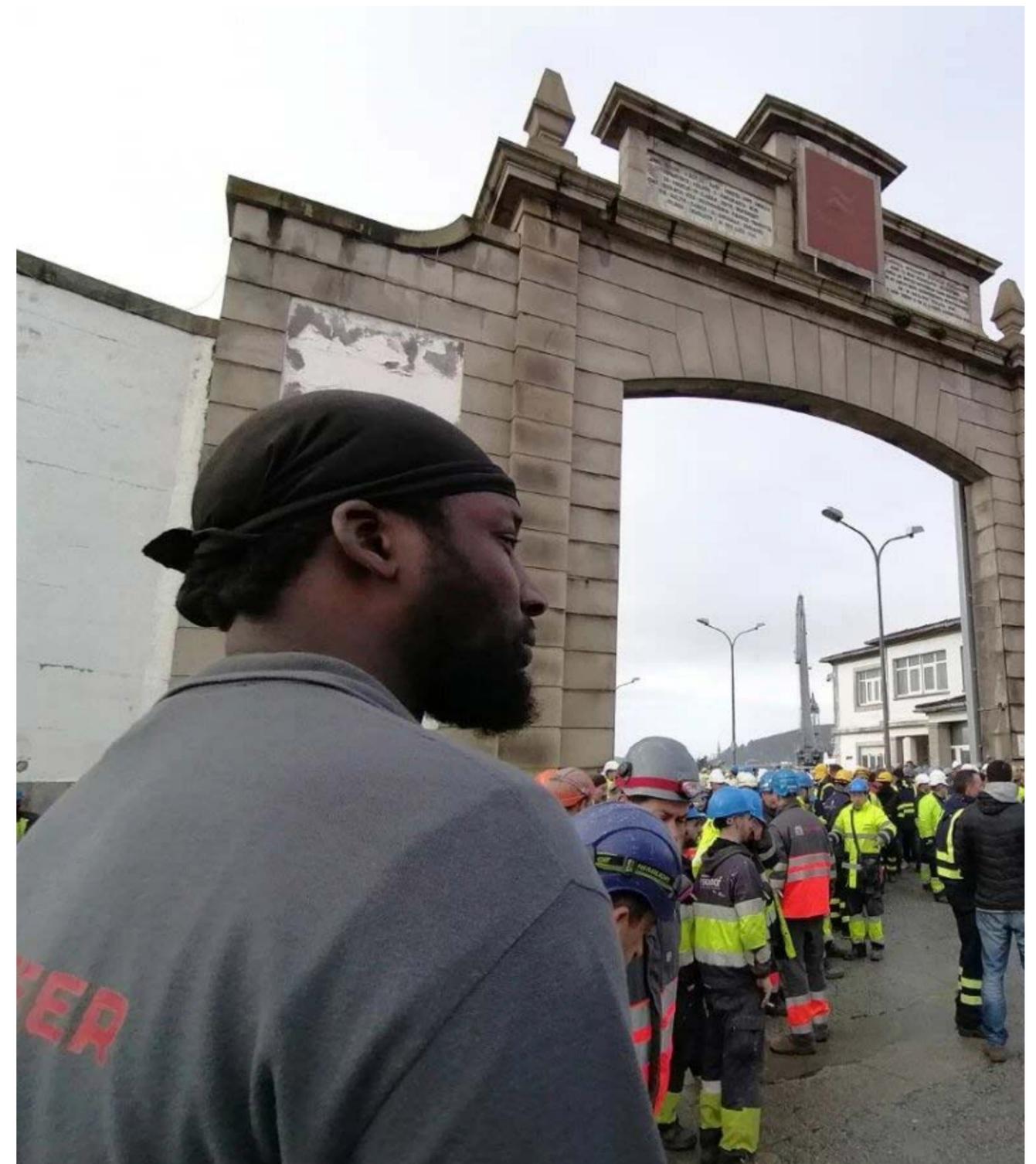
grada”, tal y como hacen en la actualidad, “en las próximas licitaciones, a nivel internacional”. “Y no sabemos nada, en donde la idea era que la segunda de las fragatas F-110 se pudiera realizar ya sobre esta infraestructura, y yo pienso, que al paso al que vamos, no vamos a realizar ninguna de las nue-

vas fragatas en este dique”, ha sentenciado.

APOYO DE LOS ALCALDES

Por su parte, tanto el alcalde de Ferrol como el regidor de Fene han mostrado su apoyo a las reivindicaciones de los trabajadores y, según ha trasladado Ángel Mato,

ambos han quedado “en convocar al resto de regidores de las tres comarcas, Ferrolterra, Eume y Ortegal, a una reunión para que los trabajadores les puedan trasladar la importancia de la situación, que es grave, de crisis, que tienen los astilleros en estos momentos”.





Serán las terminales piloto para la electrificación de los muelles de Barcelona

BEST y Trasmediterránea

Mercè Conesa, presidenta del puerto de Barcelona, ha sido hoy la invitada en la conferencia virtual “La estrategia verde del puerto de Barcelona”, organizada por el Cluster de l’Energia Eficient de Catalunya (CEEC).

La presidenta del puerto de Barcelona ha expuesto que la infraestructura catalana tiene un Plan Estratégico que se alía con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, y en los que la sostenibilidad y las energías renovables son esenciales. Retos para el puerto como “la proximidad con la ciudad de Barcelona o normativas como la OMI 2020, hacen implicarnos en tener una estrategia climática”. Esta estrategia va en sentido a una clara reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, con mejoras fiscales, generación de energías renovables, promocionando el gas natural, no sólo para cruceros sino para otro tipo de transporte (remolcadores, grúas, etc), o la electrificación de muelles.

BEST y Trasmediterránea: primeras terminales en electrificar sus muelles

Respecto a la electrificación de los muelles, Mercè Conesa explicó que hay dos proyectos piloto para el 2021. Uno en la terminal BEST, con potencia disponible para realizar todos los movimientos de carga y descarga con energía eléctrica; y otro en la terminal de Trasmediterránea, donde se avituallaría los ferries con energía eléctrica, con el valor añadido que es un muelle muy cercano a la ciudad de Barcelona. Todo el proyecto de electrificación de los muelles finalizaría antes del 2030, con una inversión de 61 millones y un 100% de uso eléctrico en los mismos.

En relación a la generación de energías renovables, “se están dando varios pasos como inclusión de nuevas exigencias en ese sentido a las nuevas concesiones portuarias, con exigencias como la energía fotovoltaica”. Además, la presidenta del puerto de Barcelona ha destacado la importancia de una gestión inteligente y óptima de la energía, y que la infraestructura catalana tiene pendiente de definir el modelo de gestión que utilizarán, ya sea propio, mixto o a través de un tercero, que pueda gestio-

nar la red eléctrica inteligente que permita dar respuesta a los nuevos consumos. “La sostenibilidad está en el origen y destino, ha remarcado Mercè Conesa.

Intermodalidad

Conesa ha destacado también la “apuesta decidida por el ferrocarril que realiza el puerto”, donde el 13% de transporte de contenedor se hace por este medio, “una cuota muy elevada respecto a otros puertos”. Mercè Conesa ha subrayado que las terminales del puerto están preparadas para esa intermodalidad, además de disponer de una red ferroviaria de ancho europeo.

Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

Respecto a la ZBE de Barcelona, que se ha iniciado en el día de hoy, la presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha destacado que “el puerto debe adaptarse a las nuevas normativas y nuevos tiempos, transformando la actividad pero nunca paralizándola”.

Baleària incorpora a su flota el sexto barco a gas natural

BALEÀRIA

Baleària ya dispone de un sexto barco en su flota preparado para navegar propulsado por gas natural, tras la finalización esta semana de la remotorización del ferry Sicilia, la cuarta operación de este tipo que realiza la naviera en los últimos años. El retrofit se ha llevado a cabo en los astilleros West Sea de Viana do Castelo (Portugal). Está previsto que el barco opere en la línea Barcelona-Ibiza propulsado por este combustible mucho más limpio.

Los trabajos para adaptar los motores del Sicilia comenzaron a finales del mes de febrero, y han finalizado este martes, tras realizar de forma satisfactoria las pruebas de mar. Se ha instalado en el barco un tanque con capacidad para almacenar 425 metros cúbicos de GNL, algo que le permitirá tener una autonomía de 1.100 millas náuticas. Además, los motores MAN9L48/60 han sido adaptados a la versión 9L51/60DF, que permiten navegar tanto a gas como a fuel o diésel.

Además, este es el segundo barco de la naviera en que se han instalado una serie de sensores que permitirán monitorizar el consumo de combustible y las emisiones del barco en tiempo real. Así, el Sicilia y el Bahama Mama son los dos primeros barcos que incluyen este sistema en la flota de Baleària, que forma parte de un consorcio europeo que participa en el proyecto europeo Green and Connected Ports, subvencionado al 50% del coste por fondos CEF Transport. Para Baleària se trata

de la primera fase del proyecto de una futura torre de control de la flota que permitirá gestionar de forma más eficiente las operaciones y los barcos desde distintas vertientes, como la seguridad, el mantenimiento preventivo de los equipos y la eficiencia comercial. En 2022 cinco barcos de la flota dispondrán de esta monitorización.

Tecnología ‘smart ship’

De igual forma que los otros barcos que ya han sido remotorizados, en el Sicilia se realizaron diversas mejoras tecnológicas para convertirlo en un smart ship. En el barco los pasajeros podrán disponer de WhatsApp de texto durante las travesías, además de conexión wifi y también acceso a la plataforma de entretenimiento digital a la carta, entre otras mejoras.

El barco, de 186 metros de eslora, tiene una capacidad para unas 1.000 personas y 480 vehículos. Dispone de varias acomodaciones, como butaca, butaca superior y camarotes, y también de distintos servicios como tienda, bar, restaurante, cafetería, zona habilitada para animación infantil y zona para mascotas entre otros.

Primer fast ferry con motores a gas

Por otra parte, la construcción del barco Eleanor Roosevelt de Baleària, que será el primer fast ferry del mundo con motores que consumen gas natural, sigue avanzando en

el astillero Armón de Gijón.

Se trata de un proyecto pionero y de alto contenido tecnológico, cuyo proceso de construcción se encuentra en estos momentos en un 80%.

En concreto, está prácticamente acabado el trabajo en el casco y en los motores y se ha empezado ya la parte de habilitación del barco, con la colocación de las tuberías y las instalaciones eléctricas. Además, también se han fabricado parte de las butacas y demás espacios de los interiores.

Este barco, que será pionero a nivel mundial por tecnología y dimensiones, tendrá una eslora de 123 metros y una manga de 28. Tendrá capacidad para 1.200 pasajeros y una bodega que podrá albergar hasta 500 metros lineales de carga y 250 turistas, o alternativamente 450 coches.

Apuesta por el gas natural

El gas natural es un combustible que permite reducir en un 30% las emisiones de CO2, en un 85% las de NOx, y eliminar las de azufre y partículas nocivas para la salud. Baleària lleva desde 2012 apostando por esta fuente de energía como combustible para sus barcos, y por el momento ya tiene, además del Sicilia, otros cinco navegando a GNL: los remotorizados Bahama Mama, Nápoles y Abel Matutes y los de nueva construcción Hypatia de Alejandría y Marie Curie.

Además, está construyendo el mencionado Eleanor Roosevelt y tiene previsto el retrofit de otros dos barcos de la flota: el Hedy Lamarr, y el Martin i Soler. Cabe recordar que las operaciones de remotorización forman parte del proyecto LNGHIVE2 Green & Smart Links, cofinanciado por el programa CEF Blending de la Comisión Europea.

MARINA MERCANTE



Noticias Breves



Declarado un incendio sin heridos en el ferri de Trasmediterránea durante su travesía a Ceuta

El “Volcan de Teno” ha atracado en Ceuta tras sofocar el fuego de la sala de máquinas

El buque de Trasmediterránea “Volcán de Teno” ha salido a las dos y media de la tarde de Algeciras. Durante la travesía se ha originado un fuego en la sala de máquinas del barco que ha sido sofocado por los equipos de seguridad del mismo, sin que lamentablemente haya que lamentar heridos.

Todos los pasajeros han desembarcado en Ceuta sanos y salvos, así como la tripula-

ción.

La salida de las siete y media de la tarde está suspendida de momento a la espera de la correspondiente inspección y determinarse las causas que han originado el incendio.

No hay novedad entre los 39 pasajeros y los 18 tripulantes que se encontraban a bordo, que entró por sus propios medios en el puerto de Ceuta con la propulsión del casco de estribor y auxiliado en la maniobra por el remolcador “VB Bulldog”.

Los cruceros regresan a los Puertos de Tenerife a finales de octubre

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ha mantenido una reunión junto a representantes municipales y de dos consignatarias para establecer líneas de colaboración de cara a la nueva temporada de cruceros. Junto a Carlos González y Aitor Acha, presidente y director de Puertos de Tenerife, estuvieron presentes José Manuel Bermúdez, alcalde de Santa Cruz de Tenerife, Evelyn Alonso, concejal de Promoción Económica, Alfonso Cabello, concejal de Fiestas y Actividades recreativas, Gabriel Cabrera y Guillermo Ponte, representantes de las consignatarias Pérez y Cía y Hamilton, y Elisa Zamora, responsable comercial de la Autori-

dad Portuaria. De forma telemática estuvieron presentes Juan José Cabrera y Adasath Reyes, ediles de Santa Cruz de La Palma y de San Sebastián de La Gomera respectivamente.

Puesto que desde Sanidad Canaria se ha hecho especial hincapié en que no existan contagios, se ha desarrollado un protocolo de actuación para el que Puertos de Tenerife ha solicitado la colaboración para contar con residencias donde alojar a un posible contagiado. Bermúdez, Cabrera y Adasath, se han comprometido tras la reunión a colaborar con la entidad portuaria para localizar espacios que pudiesen utilizarse para este fin.



Noticias Breves



Armas La OPE que no fue

Este martes debería concluir oficialmente el operativo que, este año, ha quedado cancelado por el COVID19

Como cada año, la fecha del 15 de septiembre, viene marcada en el calendario del puerto de Algeciras, como la que concluye oficialmente la Operación Paso del Estrecho (OPE), pero la circunstancia en la que nos encontramos, desde el pasado mes de marzo, ha llevado a que este año 2020, la situación sea totalmente diferente a los más de 30 años de operativo.

A lo largo de este verano, la pandemia originada por el COVID19 ha impedido que por primera vez, no se haya puesto en marcha el mayor dispositivo de control

migratorio del Sur de Europa, al haber quedado suspendido como consecuencia del cierre de fronteras decretado por Marruecos, ante el alto índice de contagios por coronavirus.

Esto ha generado una situación económica en las navieras que operan en el Estrecho, que el director de la zona regional Sur y norte de África de la compañía Balearia, José Guzmán, ha calificado como «caos con mayúsculas», ya que según asegura, las navieras han sufrido una caída del 80 % del tráfico de pasajeros.

La carencia de ingresos han hecho que

la mayor parte de las compañías mantengan en parte de sus plantillas afectadas por ERTes (Expediente de Regulación Temporal de Empleo), ya que «la OPE tiene un peso fundamental en la cuenta de resultados de cada una de las compañías».

Esta situación y la incertidumbre que aún se mantiene sobre el futuro, lleva a José Guzmán, a asegurar que «toca reinventarse». «El primer lugar, porque el viajero va a demandar una seguridad sanitaria a bordo que antes no era necesaria y en segundo, porque existe una nueva demanda, la de las reservas online»,

añade.

El máximo responsable de Balearia en la zona espera que la demanda de carga se mantenga, porque la difícil situación actual, «va a depender, de cara al futuro, del pulmón económico con que cuente cada compañía». Por ello, las navieras esperan con impaciencia que Marruecos pueda abrir sus fronteras a partir del 10 de octubre y que de cara a la mini-OPE de Navidad se pueda alcanzar la «nueva normalidad».



**Cinco médicos
salvan la vida
de un tripulante
de la 'Tras'
pese a la falta
de material de
auxilio.**

Sucesos Trasmediterránea

Cinco médicos -dos de familia, dos anestesistas y un radiólogo- salvaron la vida de un tripulante del buque de Trasmediterránea, Ciudad de Granada, que cubría la ruta entre Menorca y Barcelona, el pasado domingo.

Los galenos paliaron el fallo en el protocolo de seguridad médica del barco por ausencia del material de auxilios, después de que el marino, de unos 55 años de edad, hubiera sufrido una

parada cardiorrespiratoria sobre las 6.30 de la mañana, cuando el buque estaba a una media hora de la llegada al puerto de la ciudad condal.

La tripulación pidió por megafonía la presencia de un médico en la recepción del barco para atender una urgencia. Una de las doctoras de familia, Azucena Carrasco, se personó de inmediato, y tras ella lo hicieron los otros cuatro doctores. El marino estaba tumbado en el suelo, junto a una

sala de máquinas, y los médicos dieron aviso al Servicio de Emergencias Médicas de Barcelona para que hicieran llegar una ambulancia medicalizada al puerto.

La anomalía llegó cuando los médicos que comenzaron a realizar la reanimación cardíaca solicitaron a los compañeros del tripulante desfallecido, que trajeran el aparato desfibrilador y el material médico del que dispusieran. “Después de buscarlo

solo acertaron a traer la caja del aparato que estaba vacía, yo creo que sí disponían del material pero no sabían dónde buscarlo”, explica la doctora Carrasco. Uno de los médicos se ofreció a acompañar a otro marino para buscar el desfibrilador “y lo encontró pero estaba sin batería e inservible, lo único que encontró fue un utensilio para ventilar”.

La tensión del momento llevó a la doctora a exigir la presen-

cia de un oficial responsable, “pero nos dijeron que el oficial estaba realizando la maniobra de entrada al puerto, y el capitán tampoco apareció”. No quedó más remedio, añade, que “irnos turnando para mantener la reanimación hasta que atracamos y subió el equipo de la SEM que le aplicó su desfibrilador y lo trasladó a un centro hospitalario.

La doctora Carrasco se pregunta “cómo es posible que un buque con capacidad para 1.250 personas más la tripulación no tenga o no sepa dónde tiene una triste tirita”. Añade que es muy triste tener los conocimientos “y las manos para poder salvar una vida, pero no tener el material para hacerlo”.

La compañía ha confirmado este miércoles a este diario que el marino permanece hospitalizado y se encuentra estable. Trasmediterránea agradece a los médicos que atendieron en la madrugada del pasado domingo a un tripulante con una afección cardiorrespiratoria a su llegada al puerto de Barcelona, a bordo del buque “Ciudad de Granada”, así como al personal de la ambulancia medicalizada del SEM que acudió a la llamada de auxilio y le evacuaron a un centro hospitalario de la capital catalana.

Trasmediterránea ha abierto una investigación interna con la finalidad de garantizar el cumplimiento de los procedimientos establecidos. La compañía recuerda que el personal competente a bordo está capacitado y su formación certificada para intervenir ante una emergencia de este tipo.





La película

FREIGHTENED– El precio real del transporte marítimo revela, en una audaz investigación, la mecánica y los peligros del transporte marítimo, una industria que, a pesar de ser poco conocida suministra a 7 mil millones de humanos y es la clave de nuestra economía, el medio ambiente y el modelo de nuestra civilización.

Sinopsis:

El 90% de los productos de consumimos en Occidente se fabrican en el extranjero y nos llegan por barco. La industria del transporte marítimo es la pieza clave en la economía mundial y constituye la base de nuestro modelo de civilización moderna; sin ella, sería imposible cumplir con las crecientes demandas de nuestras sociedades. No obstante, el funcionamiento y las normas de este negocio siguen siendo en gran medida desconocidas para muchos, a pesar de que los costes ocultos que se derivan de él nos afectan a todos. A causa de su dimensión, los barcos de carga ya no caben en los puertos tradicionales de las ciudades y se han trasladado fuera de la vista del público detrás de las barreras y los puntos de control. La película responde a preguntas como: ¿Quién mueve los hilos de este negocio de miles de millones de dólares? ¿En qué medida controla esta industria a nuestros responsables políticos? ¿Cómo afecta esta industria al medio ambiente por encima y por debajo del nivel de mar? ¿Y cómo es la vida de los marineros modernos? Llevándonos en un viaje a través de mares y océanos, FREIGHTENED revela en una investigación audaz todas las caras del transporte marítimo a nivel mundial y para atención en las consecuencias de una industria completamente desconocida.

Todo que ganar Libro del mes

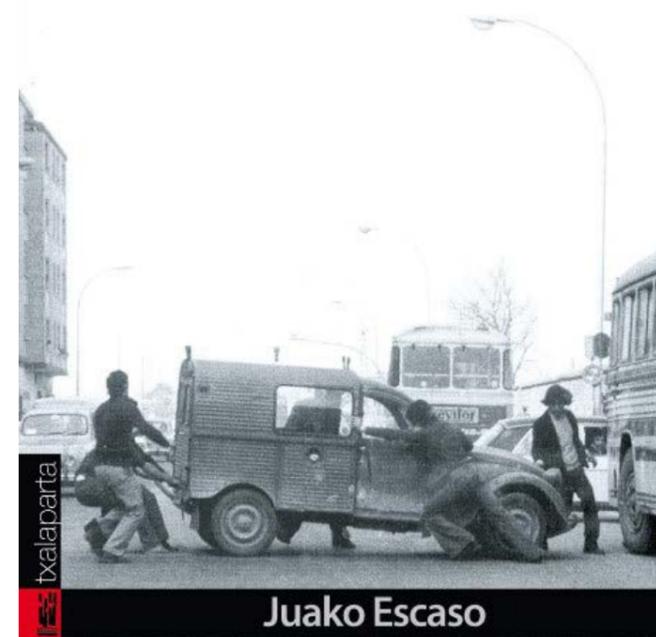
Joaquín Escaso Higuera

TODO QUE GANAR

Elena, anticipada a su época, dispuesta a ganarse la libertad y a expresar la vida a pesar de los obstáculos, vive en la Vitoria del final del franquismo, la de las huelgas, las asambleas, la lucha obrera. Indar es hija de un presente donde apenas queda ya un residuo del sentimiento de clase y el rumor de las victorias que, por ejemplo su madre, Elena, se atrevió a soñar.

La necesidad de Indar de saber quien fue su madre, de reconciliarse con un pasado sistemáticamente silenciado, reprimido y ocultado, nos sumerge de lleno en el relato de esa doble búsqueda que es, al fin y al cabo, la misma.

Dos miradas y dos historias que nos hablan de una misma lucha, de tremendas injusticias, de sueños, recuerdos y olvidos, pero también de resistencias cotidianas y anónimas, de esas mujeres cuya aportación está siempre presente en el corazón de todos los procesos de transformación social.



ISBN 978-84-16350-07-0
PVP: 19 euros
Páginas: 410



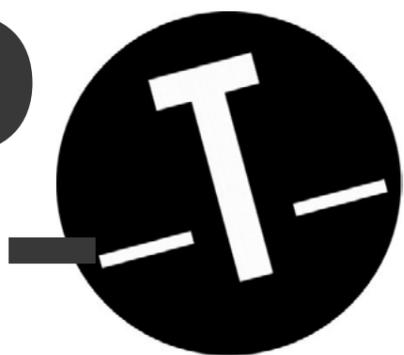
Más de 20 años de experiencia en la defensa de los trabajadores, tanto en lo individual como en lo colectivo

DESPACHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO

Teléfono: 681 65 98 35

www.germinalabogados.net

Racismo estructural y sistémico



La emergencia sanitaria que estamos viviendo en el año 2020 ha puesto el enfoque en la enorme desigualdad social que existía ya previamente a nivel global y en nuestro país particularmente. Las distintas políticas institucionales hacia las personas migrantes han evidenciado de manera generalizada que el racismo no es una cuestión exclusivamente social, sino sistémica y de las estructuras estatales. Las situaciones de las personas migrantes ya anteriormente precarias se han mezclado con otros factores sociales igualmente sistémicos y que han generado mayores desigualdades y desprotección. A lo largo de este verano hemos podido informarnos de cómo a los temporeros migrantes en Lepe les quemaban sus chabolas en el campo de trabajo, o cómo un migrante nicaragüense murió de un golpe de calor en Murcia y su cuerpo fue abandonado en un centro de salud.

Testimonio de estas cuestiones las pueden dar el activismo de dos colectivos dedicados a la lucha de las personas migrantes: la plataforma CIEs NO y la campaña Regularización Ya.

Los CIEs son cárceles de personas migrantes donde la tortura es una práctica habitual y cuyo único delito es no tener los papeles en regla

CIEs No es una organización estatal, con pequeños núcleos en varios territorios. En Madrid están centradas en el CIE de Aluche. La plataforma funciona desde el año 2013, sin embargo existen CIEs en España desde 1985, por la Ley de Regularización de personas extranjeras en España. Están regulados a través del RD 162/2014, supuestamente sin carácter penitenciario, pero la realidad es otra muy distinta.

La estructura y tipología de esos espacios como una cár-

cel, y vigilados por la Policía Nacional, nos indican una realidad diferente. Cualquier persona extranjera que tenga una situación administrativa irregular en cuanto a sus papeles, es susceptible de entrar en un CIE, es decir, supuestamente como medida cautelar se interna en un CIE a personas extranjeras para revisar su situación legal. A una persona nacida en territorio español tan solo se le interpondría una sanción administrativa económica, sin embargo a una persona extranjera se le priva de su libertad automáticamente. Pueden estar un máximo de sesenta días, porque esté solicitando sus papeles, o estén en trámites en la administración pública.

En España existen siete CIEs, el de Aluche está junto al solar de la antigua cárcel de Carabanchel, y la violación de derechos humanos por parte de la policía es continuada y

sistemática. La plataforma CIEs No procura dar apoyo y acompañamiento a las personas encerradas, empoderando a la persona dándole información, ya que hay privación de visitas e información, y muchas veces hay complicaciones por cuestiones de comunicación e idioma. El lenguaje jurídico y el desconocimiento informativo es una forma de violencia más, que acaba por legitimar a ojos de las personas extranjeras la situación a la que están sometidas. No saben por qué están dentro, ni qué deben hacer para salir de allí, por ello se les ayuda a exigir su derecho a una defensa. Muchos piensan que serán deportados automáticamente, algunos viven el sufrimiento de llevar muchos años en España trabajando y viviendo, y debiendo demostrar arraigo familiar y cultural.

Dentro del CIE pueden solicitar asilo o refugio, ya que algunos llegan desde frontera directamente. La confusión es total y la incomunicación algo común en los CIEs. Se fuerza desde la administración la dilatación de tiempos premeditada para evitar que salga antes la resolución de petición de refugio que el proceso de expulsión. La policía no solamente juega con la desinformación, sino con un manejo de tiempos en contra de las personas extranjeras a quienes muestran continuamente un total desprecio. Supuestamente es una medida cautelar para encontrar a una persona en caso de ser expulsada, pero la realidad es que un 70% no acaban siendo expulsadas, por lo que son encerradas completamente en vano dentro de la lógica jurídica del sistema.

e reivindica un cierre definitivo

LOS CIEs SON CÁRCELES DE PERSONAS MIGRANTES DONDE LA TORTURA ES UNA PRÁCTICA HABITUAL Y CUYO ÚNICO DELITO ES NO TENER LOS PAPELES EN REGLA



de los CIEs. Se han cerrado con la Covid-19, pero se está solicitando que no se reabran nunca más. Viven en celdas hacinadas, sin actividades e incluso se habla de peores situaciones que en un centro penitenciario. Ante la no garantía de salud en el interior de los CIEs se consiguió este cierre provisional tras varias presiones en pleno Estado de Alarma. Los internos de Aluche no tenían información, pero les llegaron noticias de que en el exterior estaba propagándose una pandemia, ante síntomas leves de cualquier patología, tan solo se les suministran ibuprofenos. Los internos se amotinaron ante esta situación y subieron a la azotea del CIE de Aluche, exigiendo su derecho a la salud para protegerse. El detonante para cerrar los CIEs no fue este, sino el cierre de fronteras, al quedar inhabilitado ese movimiento forzado de expulsión, el Estado no le queda otra

más que liberar a las personas extranjeras que estaban supuestamente encerradas para tal fin. El 24 de marzo se anunció que los CIEs serían desalojados, en cambio el 6 de mayo fueron oficialmente cerrados, suponiendo nuevamente una dilación en el tiempo excesiva.

Muchas personas son identificadas por sus rasgos étnicos o su color de piel, algunos llevan años trabajando y en este proceso pierden su trabajo al ser encerrados, su nivel económico se derrumba y algunas familias enteras quedan en peligro de pobreza y a merced del asistencialismo. Las mujeres dentro tienen una discriminación doble en temas como por ejemplo la menstruación y una higiene saludable.

Desde el punto de vista legal y estatal, resultan espacios completamente ineficaces; además

en la práctica suponen espacios de tortura y contra los derechos humanos. Es necesario tejer redes para trabajar con otros colectivos para poner fin definitivo a estas cárceles para migrantes. El derecho a migrar de los seres humanos debe quedar garantizado. No hay cifras oficiales sobre plazas de CIEs en España, no se sabe cuánta gente exactamente es internada. No tienen una ocupación total, se habla de 60% de ocupación. Esto concluye por qué el racismo y la discriminación no es particular, sino que es institucional.

La necesidad de la regularización para evitar discriminaciones y desigualdades criminales por parte del Estado español.

La Plataforma Regularización Ya nace como una campaña social en abril de 2020 en plena emergencia sanitaria de la Covid-19, convertido en movimiento a



nivel estatal. Es una autoorganización de activismo político, y una construcción en red de personas individuales o colectivos antirracistas. Mantienen que la defensa de los derechos nace de la igualdad de condiciones de vida, independientemente de su origen o su color de piel. Señalan las políticas estructurales de toda la sociedad, que van de la mano del racismo, la violencia y las opresiones. Denuncian políticas de expulsiones y de discriminación perpetuadas desde el cuerpo legal del Estado. Una persona sin papeles cada vez que ve un policía siente miedo, terror y vive en continua tensión y sobresalto de ser identificada en cualquier situación social. Es un machaque psicológico insostenible, vivir eternamente bajo la espada de Damocles. La explotación y el abuso por el que pasan algunas personas extranjeras durante años es también constante, debiendo conseguir un contrato de trabajo indefinido y de cuarenta horas semanales hasta su regularización.

Muchos compañeros manteros viven en este estado de continuada tensión y se les arrebatan sus mercancías que tanto les ha costado conseguir, muchas trabajadoras sexuales se ven acosadas por parte de la policía, a parte de muchas otras violencias patriarcales que sufren. Las citas de empadrona-

miento o regularización se dilatan, y se genera un mercado negro de venta de empadronamientos por parte de particulares que sacan un beneficio de esta situación desesperante. Ese trámite da acceso a la sanidad, al abono de transportes, a cuestiones básicas sociales. Durante la pandemia las situaciones de personas extranjeras se vieron amenazadas a muchos más niveles, porque partían de una desigualdad social ya previa. A las personas migrantes se les excluye de la posibilidad de sentirse parte de esta sociedad. La emergencia sanitaria del Covid-19 obligó a aparcar algunas cuestiones secundarias y puso en el centro la vida, y aún así se ha presenciado cuánta cantidad de personas se están quedando fuera de ese centro, dejando olvidadas a muchas personas migrantes en el camino.

Esta plataforma nace para otorgar estos derechos humanos y dignidad a las personas migrantes. Supuestamente España tiene firmada la Carta Internacional de Derechos Humanos, que asegura la libertad de movimiento y migración en cualquier parte del mundo, así como la petición de asilo y refugio. Los colectivos migrantes están vulnerabilizados por las situaciones de desigualdad a las que están sometidas, no son vulnerables como personas, sino que se les arrastra a situa-

ciones de vulnerabilización.

La violencia contra temporeros en territorios como Huelva ha quedado retratada en estas pasadas semanas. Han sido señalados, rechazados en el marco de esta pandemia, e incluso quemaron su campamento; campamentos donde están alojados en chabolas sin agua, ni electricidad. Los jornaleros migrantes han llevado una lucha de resistencia en Lepe, exigiendo soluciones para todos por igual, y un lugar seguro donde quedarse. En muchos casos sus documentos se han quemado, y para demostrar sus condiciones de regularización deben trasladarse a Madrid, donde están las instituciones para estos trámites burocráticos. Miles de migrantes quedan completamente fuera de cualquier clase de protección, al contrario, se mantiene una estructura racista y políticas de discriminación continuada. Se sigue esclavizando a personas migrantes con políticas concretas, las palabras de los gobiernos afirman la tendencia a la inclusión y el antirracismo, pero sus acciones muestran todo lo contrario. El tránsito en el espacio público es un riesgo continuado a sufrir cualquier agresión policial y maltrato para personas migrantes. Esta red estatal se construye para exigir una posición social incondicionalmente antirracista de palabra y sobre hechos.

