

La revista de los y las trabajadoras del sector marítimo de CGT

NOVIEMBRE 2021 N°78

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



#JUSTICIASOCIALYAMBIENTAL #TRANSFORMACIÓNJUSTA #ELCAPITALISMOESELVIRUS

con-tenido

03. BARLOVENTO

II Congreso Sector Mar y Puertos

06. SALVAMENTO MARÍTIMO

Aprobación Enmienda P.G.E.

08. AMARRE

Delegad@s de CGT Mar y Puertos se reúnen con la directiva CEMESA, MOORING y lanchas y amarres

10. MAR Y PUERTOS

Reconocimiento medico en el Instituto Social de la Marina

12. DERECHOS HUMANOS

Sagunto rechaza el paso de barcos con armas por su puerto

14. TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo de mercancías peligrosas está garantizado hasta el 26 de enero

16. MARINA MERCANTE

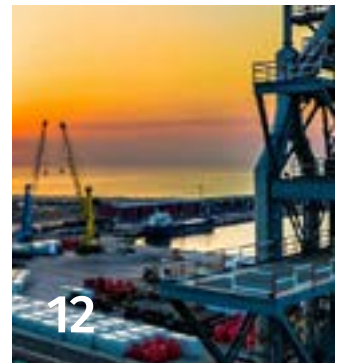
Noticias Breves

18. LIBRO DEL MES

Putas, República y Revolución

20. TODO POR HACER

FRONTEX: drones, pistolas semiautomáticas y big data



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



Enric Tarrida

II CONGRESO CGT MAR Y PUERTOS

CGT Mar y Puertos ha celebrado durante los pasados 22, 23 y 24 de noviembre, en València, su II Congreso. Durante estos días representantes de diferentes puertos de nuestro país han tenido oportunidad de debatir y exponer las problemáticas laborales que les afectan, ponerlas en común y decidir nuevas estrategias de trabajo sindical. Entre las medidas acordadas debemos destacar la creación de una Caja de Resistencia para afrontar futuras luchas, con un importe inicial de 25.000 € y que iremos incrementando con sucesivos ingresos.

En el contexto de la solidaridad de clase, implícito en nuestro ADN, se ha aprobado por unanimidad una resolución de apoyo a la lucha de los trabajadores del metal de Cádiz por un convenio digno y por el futuro de la Bahía, en una de las provincias del Estado español con más pobreza y alta tasa de desempleo.

También se ha votado una resolución reclamando el reconocimiento a las personas trabajadoras del ámbito marítimo – portuario, que durante la pandemia y especialmente en el confinamiento han mantenido en marcha todo el tráfico marítimo, permitiendo el abastecimiento de hogares, hospitales y empresas vitales de la actividad económica.

Especialmente interesante la valoración de la actividad de CGT en el sector, las luchas mantenidas tanto en el ámbito sindical como en el judicial, y las importantes consecuencias en la defensa de los derechos laborales comunes, evitando recortes e incluso impulsando mejoras en numerosos convenios.

Así mismo denunciemos los comportamientos caciquiles de algunos empresarios cuyo máximo exponente los tenemos en Remolcadores de Santander, donde se ha ejercido

Especialmente interesante la valoración de la actividad de CGT en el sector, las luchas mantenidas tanto en el ámbito sindical como en el judicial

una brutal represión sindical y en donde mantenemos un conflicto abierto, ante la total falta de respeto a los derechos laborales y al desprecio a cumplir la normativa laboral vigente.

Se constata la necesidad de incrementar nuestra posición mayoritaria en el sector, llegando a colectivos que ahora están al margen, y con el propósito de poder afrontar con mayor garantía los retos de futuro.

El pleno del Congreso agrade-

ció la labor de los compañeros que han estado trabajando estos años en la construcción y crecimiento de CGT Mar y Puertos.

Por último se ha elegido un nuevo Secretariado Permanente con la incorporación de nuevos compañeros y compañeras que representan una ilusionante renovación que dará sin duda impulso a la organización sindical, y mayor capacidad para afrontar los retos de futuro.

El nuevo equipo queda confi-

gurado de este modo:

- **Secretario General : Ismael Furió Genovés**
- **Secretaria de Organización : Cristina Roig Martín**
- **Secretario Finanzas: Joaquín Pérez Rey**
- **Secretario Acción Sindical: Enrique Pecero Capilla**
- **Secretario Comunicación : Manuel Capa Colombo**
- **Secretario Formación : Enric Vall Soler**
- **Coordinador Estatal Salvamento Marítimo: Marcos Díaz Lires**
- **Coordinador Estatal de**



Amarre: Daniel Català Martinell

- **Coordinador Estatal de Remolque : Francisco Javier Grima Marco**
- **Coordinador Estatal Autoridad Portuaria : Jorge Villares Campos**
- **Coordinador Estatal de Piscifactorías y Acuicultura: Félix Potenciano Aguilera**

Desearles una fructífera legislatura y acierto en su labor.





Salvamento MARITIMO

APROBACIÓN ENMIENDA P.G.E.

PNos complace comunicaros que un año más desde CGT hemos conseguido que se incremente el presupuesto para refuerzos en la flota en un importe de 3.229.524,61 €.

El citado presupuesto lo calculamos en base a incorporar las medidas inmediatas con respecto al aumento de personal necesario principalmente en las unidades Salvamar, Guardamar y buques polivalentes, esta cantidad corresponde a la suma de los salarios correspondientes por cada tripulante, otros conceptos salariales, gastos de Seguridad Social, para un año de duración. Cabe destacar que el presupuesto de la E.P.E. SASEMAR, en el año 2019 es de 180,4 Millones de €,

por lo que el gasto que planteamos supone un incremento del 1,78 % del presupuesto del ente público.

**Salvamares 50 Marineros
1.929.945,61 €**

**Guardamares 2 tripulaciones
655.103,04 €**

**Buques Polivalentes 8.- 22
Of. De Máq.8.- Engrasadores
714.476,62 €**

**TOTAL PRESUPUESTO
3.229.524,61 €**

Por otra parte, hemos presentado otra enmienda al articulado que nos hubiera permitido que estas plazas de refuerzo se hubiesen cubierto con carácter indefinido, pero lamentablemente el gobier-

no ha rechazado esta segunda. Estamos planteándonos no obstante intentar otras vías y acciones que nos permitan todavía modificar esta contratación para que tenga carácter indefinido. Como primeras medidas estaría la comparecencia en el congreso de los diputados para exponer las necesidades de flota tal y como hicimos en el Parlamento Canario seguida de una rueda de prensa junto a todos los partidos que han apoyado esta enmienda.

Tras la comparecencia que tuvimos en el parlamento Canario la mayoría de los grupos comparecientes expresaron su apoyo a estas enmiendas, así como su reconocimiento y agradecimiento a las tripulaciones de SASEMAR por su

encomiable labor, las cuales aprovechamos para trasladaros. Por otro lado, provocó que varios de estos grupos parlamentarios preguntasen a la ministra de transportes y tuviese que expresar su opinión en el senado respecto a la situación de la flota de SASEMAR la cual estamos preparando un informe para rebatir su negativa a la contratación fija.

El nuevo incremento presupuestario va a suponer la contratación de tripulantes de refuerzo en Baleares, Sur del País Valenciano, Alborán, Estrecho, Canarias, reducir la ratio de embarque en las Guardamar es y reducir la carga de trabajo en las máquinas de los remolcadores.

Hemos de informaros que la dirección de SASEMAR el pasado año desvió 199.000 euros del presupuesto que conseguimos para tripulaciones de refuerzo para la contratación de personal de centros de coordinación, cuestión de la que no fuimos informados ni por la propia dirección ni por los sindicatos que tienen representación en los centros y que vieron con buenos ojos este hecho. Tras conocer este desvío mantuvimos una reunión con el director de SASEMAR el cual se comprometió a restituir este importe, aunque

a la vista de los hechos no descartemos otra jugada de la misma índole. En esta ocasión y para evitar nuevas tretas similares se ha dejado claro en el texto de la propia enmienda el destino de cada euro del importe.

Ha sido un camino arduo que ha requerido de infinidad de acciones en prensa y medios, reuniones con los diferentes partidos políticos, comparecencias en parlamentos y un sinfín de reuniones que sin vuestra valiosísima colaboración no hubiese sido posible.

Desde los anteriores presupuestos hemos hecho un gran avance en la contratación de tripulaciones, probablemente el mayor desde que CGT logramos la doble tripulación, pero no hemos de olvidar que el objetivo es conseguir que este aumento de tripulantes sea un hecho consolidado que no dependa de las bondades de los presupuestos por lo que seguiremos con vuestro apoyo luchando por que estas mejoras se conviertan en contrataciones fijas.

Por último nos informan desde RRHH de SASEMAR que POR FÍN han finalizado el cálculo y van a proceder a abonar las cantidades de los atrasos de los años 2020(2% desde el

1.1 .2020) y 2021 (0,9 sobre las cuantías del 2020 desde el 1.1.2021), además del 0,3 de la masa salarial destinado a incrementar el plus de actividad de los marineros de Salvamar, cocineros de Guardamar, engrasadores y cocineros de los remolcadores María Zambraño, María de Maeztu, María Pita, Marta Mata, Punta Mayor ,Punta Salinas, Alonso de Chaves, S.A.R Gavia, S.A.R Mesana y S.A.R Mastelero.

Así pues, solo nos resta agradecer vuestra colaboración sin la que no hubiera sido posible este importante avance, estamos seguros que la autogestión y el apoyo mutuo han sido y serán nuestras mejores herramientas, nos congratula que las tripulaciones de SASEMAR una vez más hayan sido ejemplo de ello, sin necesidad de voceros ni salva patrias que mucho venden y poco hacen.

Si nadie trabaja por nosotros que nadie decida por nosotros.



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



Delegad@s de CGT, Mar y Puertos se reúnen con la directiva CEMESA, MOORING y lanchas y amarres

Las empresas informaron sobre el proceso de integración de una única empresa prestadora en el servicio de amarre en el puerto de Barcelona.

El pasado 2 de Noviembre, las directivas Cemesa, Mooring y Lanchas y amarres se reunieron con el delegado CGT de lancha y amarres juntamente con la parte social.

Las cuales, informaron del proceso de integración de las tres empresas en una

única empresa prestadora de servicio de amarre en el puerto de Barcelona.

La nueva compañía será nombrada **AMARRADORES DEL PUERTO DE BARCELONA S.L.**

Durante el último año, ha habido varios preavisos de huelga. Por el incumplimiento, por parte de las empresas, del personal mínimo requerido para operar en el Puerto; así como en mooring, de no cumplir la equiparación salarial con los trabaja-

dores de Cemesa, pactada para finales de este año. CGT Mar siempre a defendido y defenderá los derechos de todos los trabajadores de mooring.

Siendo el resultado en la integración total de la plantilla, respetando los acuerdos y condiciones salariales.

Esta prevista la integración total el próximo 1 de enero de 2022. La parte social queda pendiente de recibir el calendario unificado de 2022 y, comenzar una serie de reuniones con la empresa para perfilar la mejor transición posible.

CGT mar y puertos, continuarán velando por los derechos y libertades de los trabajadores de la mar, y en general por los del conjunto de la clase trabajadora.

Un trabajador fallece en su jornada laboral en una terminal de Barcelona

Una vez más tenemos que lamentar desde este medio el fallecimiento de un trabajador en acto de servicio: el estibador Luis Campos, de 53 años, falleció ayer en las instalaciones de la terminal BEST de Barcelona, tras ser presuntamente aplastado por un contenedor por causas que están en proceso de investigación.

Se trata de una nueva –y lamentable– muestra de la severidad del trabajo a pie de muelle y de la necesidad de contar con buenos protocolos de seguridad y salud laboral adecuados para todas y cada una de las tareas profesionales, tanto para los trabajadores como para las empresas.

Desde NAUCHERglobal nos sumamos al dolor y al apoyo de familiares, amigos y compañeros del trabajador en el puerto, en estos momentos tan duros. DEP.

Reconocimiento médico en el Instituto Social de la Marina

Durante el II congreso de CGT Mar y Puertos realizado en Valencia, se llevaron a cabo varios acuerdos siendo uno de ellos el realizar de manera estatal la siguiente queja.

Los días 22, 23, 24 de noviembre, representantes del sector Mar y Puertos de la Confederación General del Trabajo (CGT), mantuvieron una serie de reuniones para analizar la situación actual del sector, poner en común las diversas problemáticas de nuestras profesiones y, también decidir cómo mejorar para conseguir los objetivos marcados y las dinámicas de trabajo de futuro.

Uno de los puntos a tratar fue lo complicado que es el realizar nuestro reconocimiento médico en el Instituto Social de la Marina en algunos puntos del Estado, la cual debemos desplazarnos varias veces, a diferentes puntos de nuestras ciudades, para realizar los análisis, revisión y, finalmente, resultados.

Muchas de las veces este reconocimiento lo tenemos que realizar saliendo de guardia, la cual, a veces, coincide en guardias de noche, teniéndola que realizar en ayunas. Tenemos que salir y dirigirnos al lugar de los análisis llegando a desayunar como

muy pronto a las 10 o las 11 de la mañana, pudiendo afectar a los resultados de dicho reconocimiento.

Por eso, CGT propone a todo marino que, cuando vaya a realizar el reconocimiento médico, deje una queja/sugerencia en el ISM.

Os dejamos como anexo un ejemplo.

Desde CGT Mar y Puertos continuaremos velando por los derechos y libertades de los trabajadores de la mar y, en general, de los del conjunto de la clase trabajadora.



REFERIDA A SERVICIOS PRESTADOS A TRAVÉS DE

Formulario de QUEJA SUGERENCIA

Medios Electrónicos Otros Medios

(Marque lo que proceda)

Los datos de carácter personal que consten en su solicitud serán tratados de forma confidencial por el titular de la Inspección General de Servicios...

Datos Personales

Form fields for personal data: Nombre y Apellidos, Domicilio, Población / Cod. Postal, Provincia, NIF, Telf. Contacto, Correo electrónico, Entidad a la que representa y cargo si procede, Medio por el que desea recibir la contestación...

Identificación de la Unidad/Dependencia donde se produjo la incidencia

Form fields for identification: Motivo de la Queja/Sugerencia, Fecha incidencia

Ausencia de enfermera que obliga a pasar las pruebas de enfermería en un centro privado, donde conyeba un día extra para realizar el reconocimiento medico pudiendo ser despues de una salida de guardia, ademas donde el trato difiere del habitual, cercano y humano a distante y con prisas. Pudiendo probocar errores en la mediciones de peso, talla, oido, tension, etc. Por ello, sugiero que se vuelva a contratar el personal de enfermeria necesaria para volver a la atencion personal necesaria.

Si no tiene espacio suficiente, obtenga previamente las copias de esta página y púlese aquí. Indique el medio por el que desea tener constancia de la presentación de su queja o sugerencia (Art. 15.4 del RD 951/2005):

Copia del Formulario Carta E-mail Otros

Recibida la queja o sugerencia, la Unidad responsable de su contestación informará al interesado de las actuaciones realizadas y de las medidas adoptadas en el plazo de 20 días hábiles (Art. 16.1 del RD 951/2005).

Las quejas formuladas no tendrán, en ningún caso, la calificación de recurso administrativo, ni paralizarán los plazos establecidos en la normativa vigente.

Fecha y firma del interesado:

A rellenar por la Unidad Responsable

Código de la incidencia

Sagunto rechaza el paso de barcos con armas por su puerto

M. G.

LAS PROVINCIAS

Pide a la Generalitat que prohíba que estas naves atraquen en sus aguas

El pleno de Sagunto aprobó una moción por la paz ante la llegada al puerto marítimo del municipio de barcos cargados de armamento. La propuesta de los grupos municipales del equipo de Gobierno (PSPV, Compromís e Izquierda Unida), defendida por la concejala delegada de Cooperación, Maria Josep Soriano, salió adelante con los votos a favor de estos mismos grupos e Iniciativa Porteña y el voto en contra de Partido Popular, Ciudadanos y Vox.

En este sentido, el Consistorio exige a la Autoridad Portuaria de Valencia que informe a la persona representante del Ayuntamiento acerca del contenido de este tipo de buques cuando atraquen en el puerto marítimo y pide a la Conselleria de Participación, Transparencia, Cooperación y Calidad Democrática la inclusión en la futura Ley para el Fomento de la Paz y los Derechos Humanos de la Comunitat Valenciana la prohibición de que se utilice el puerto marítimo



Un sindicato combativo, honesto y solidario

¡Organízate con nosotros!
Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



de Sagunto y el resto de puertos valencianos para la realización de escalas de estos navíos.

Asimismo, se reclama que los gobiernos autonómico y central adopten medidas de supervisión previas que garanticen una actividad portuaria más ética y consecuente con el fomento de la cultura de paz y desarme, tal como impulsa la propia Ley de Cooperación y Desarrollo Sostenible actual de la Generalitat Valenciana. Con todo ello, se solicita, en definitiva, que las autoridades políticas competentes y las autoridades portuarias valoren si realmente resulta adecuado permitir la entrada a los puertos valencianos de cualquier naviera que transporte armamento.

Por otra parte, mediante el acuerdo alcanzado por la mayoría del Pleno, el Ayuntamiento de Sagunto expresa el rechazo por parte del municipio de Sagunto a la llegada de navieras que transporten cargamentos armamentísticos. “La nuestra es una ciudad de paz y solidaridad”, aduce el argumentario de la propuesta. De igual modo, se exige un

replanteamiento y cuestionamiento de las políticas globales de defensa y seguridad del mundo actual.

La iniciativa surge a raíz de la llegada al puerto marítimo de Sagunto del barco saudí Bahri Jeddah el pasado 21 de octubre y la advertencia por parte del Centro Delás de Estudios por la Paz de que el buque podría venir cargado de material para la guerra de Yemen.

Ante esta situación se alerta del aumento de víctimas civiles en un conflicto que ha causado la muerte de unas 100.000 personas en el país así como de “los crímenes de guerra y la sistemática violación de los Derechos Humanos que Arabia Saudí viene cometiendo hacia la población civil yemení”, hechos que “la comunidad internacional ha condenado reiteradamente”.

“El Gobierno español incumple de forma reiterada, con la venta de armas a Arabia Saudí, la normativa española, europea e internacional de exportación de armas, según la cual no se permite la autorización de licencias de

exportación a países en conflicto armado donde se vulneran los Derechos Humanos o donde pueda correr riesgo la estabilidad y seguridad regionales”, señala la argumentación de la moción, en la que se recuerda que desde 2015 se han registrado tres escalas de navieras saudíes con armas en el puerto marítimo de Sagunto.

“Por lo que respecta a nuestra responsabilidad, es importante denunciar el negocio armamentista con Arabia Saudí, país que participa en el conflicto armado de Yemen”, agrega el argumentario.

Además, según se arguye en la propuesta, “aparte de este aspecto de ámbito ético e internacional, cabe añadir también la peligrosidad” de utilizar el puerto marítimo de Sagunto para la carga y descarga de material bélico. “Se trata de un puerto rodeado de trama urbana y sin infraestructura específica para el almacenamiento de material sensible, explosivo o de cualquier otra tipología relacionada con la guerra moderna”, se advierte.



El transporte marítimo de mercancías peligrosas está garantizado hasta el 26 de enero

M.J.Real

PERIÓDICO de IBIZA

La naviera Trasmed seguirá prestando el servicio hasta esa fecha y Marina Mercante busca soluciones

La naviera Trasmed seguirá prestando el servicio de transporte marítimo de mercancías peligrosas en Baleares hasta el 26 de enero. Así lo confirmaron ayer desde la dirección general de Marina Mercante y desde la propia compañía. La naviera italiana Trasmed GLE (Grupo Grimaldi) trasladó al Govern el pasado mes de octubre que a partir del día 1 de diciembre no estaba «en

condiciones de garantizar el suministro de mercancías peligrosas, siendo la única naviera que presta este servicio entre la Península y Baleares».

En la misiva recordaron, además, que el coste de toda la operativa de transporte de este tipo de mercancías corría a cargo de la propia empresa y que no tenían obligación legal ni contractual para seguir con el servicio. El Govern entonces remitió una carta al director de Marina Mercante, Benito Núñez Quintanilla, pidiendo ayuda urgente para solventar este problema ya que las Islas no se pueden quedar, por ejemplo, sin bu-

tano u oxígeno para los hospitales, que son dos de los tipos de mercancías peligrosas que transporta el barco Ciudad de Mahón de Tramed.

Los trámites

Desde el Govern explicaron esta semana que están colaborando activamente con el Gobierno central (en concreto, con Marina Mercante, que es de quien depende este tema) para encontrar a una naviera que se quisiera hacer cargo de este servicio. En este sentido, Marina Mercante envió un requerimiento a la Asociación de Navieros Españoles (Anave) para ver si habría alguna naviera interesada en cubrir este servicio. Finalmente, las negociaciones han concluido, por el momento, en que Tramed seguirá

prestando este servicio hasta el 26 de enero.

Sobre si el Gobierno dará algún tipo de ayuda o subvención a la naviera italiana para que preste este servicio hasta finales de enero, desde Marina Mercante explicaron que no ya que se ha ofrecido la propia naviera a continuar con este transporte hasta esa fecha.

Sobre qué pasará a partir del 27 de enero, Marina Mercante afirmó que están trabajando actualmente en buscar una solución para garantizar este servicio en las Islas a partir de ese día. En este sentido, por el momento no pueden confirmar que vaya a haber algún tipo de línea de subvención, ayuda económica o, incluso, una Obligación de Servicio Público (OSP) para ga-

rantizar el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima.

Cabe destacar que este tipo de transporte no es muy rentable para las navieras ya que se tiene que desarrollar en barcos que no estén cerrados y no puede viajar pasaje, entre otras características especiales.

A esto se suma que Baleares es la única comunidad con conexión marítima que no cuenta con una OSP para el transporte de mercancías con barco en las cuatro islas. En este sentido, sí que existe en Canarias, Melilla y Ceuta. Hace 10 años se convocó en Baleares un concurso por 2,5 millones, pero no se presentó ninguna naviera.



MARINA

Noticias Breves



El «Ciudad de Mahón» se vende a una naviera irlandesa

La compañía Transmediterránea / Grimaldi ha cerrado la venta del buque «Ciudad de Mahón» a la naviera irlandesa Irish Ferries, según informó este miércoles «Balear Ferry». Está previsto que se destine a cubrir la ruta entre Dover y Calais. El traspaso se llevará a cabo el 26 de enero próximo.

El «Ciudad de Mahón» ha cubierto la ruta entre Menorca y Barcelona en distintos periodos. Ahora está destinado al transporte de mercancías peligrosas entre las Islas y la Península. La compañía naviera se ha comprometido con el Govern a garantizar hasta finales de enero el transporte de este tipo de mer-

cancías, que incluyen, por ejemplo, productos tan esenciales como las botellas de oxígeno sanitario que se utiliza en el hospital Mateu Orfila.

Según «Balear ferry», el Govern ha estado insistiendo a la Dirección General de Marina Mercante que busque una solución para este tipo de transporte esencial, ya que los protocolos de seguridad obligan a reducir el pasaje hasta un límite que cuestiona la rentabilidad de una ruta y por ese se hace necesario un tipo de compensación a la naviera que asuma este servicio.



Las navieras cuentan con plazas reservadas para los palmeros

El presidente del Cabildo de La Palma, Mariano Zapata, explica que «las navieras contarán con plazas reservadas para todos aquellos palmeros que deban desplazarse de manera urgente para realizar diligencias».

Asimismo, Zapata ha explicado que ha estado en contacto con Naviera Armas y Fred Olsen Express para exponerles la preocupación de algunos palmeros de no poder desplazarse, porque no haya plazas en los barcos debido a la gran afluencia de pasajeros que hay para visitar la Isla, unido a que el aeropuerto no tiene una operatividad del 100% como consecuencia de la

ceniza del volcán.

«Un miedo que no deben tener porque ambas compañías han señalado que cuentan con un porcentaje de plazas reservadas, por ejemplo, para las personas que deban ir a Tenerife a realizar algún tratamiento, u otros asuntos de urgencia», afirma el presidente.

Por último, desde el Cabildo se ha puesto en valor el trabajo realizado por ambas navieras durante estos dos meses, «aumentando la frecuencia de los trayectos, con más barcos y permitiéndonos tener conectividad en todo momento», defiende Zapata.

MERCANTE

Noticias Breves



Armas Trasmediterránea presenta en sociedad su nuevo 'fast ferry'

Naviera Armas Trasmediterránea ha presentado en sociedad el 'Volcán de Taidía', considerado el 'fast ferry' más moderno del mundo en su categoría, en el Muelle Nelson Mandela del puerto de Las Palmas.

El buque, con 10.870 toneladas brutas y 1.000 toneladas de peso muerto, cuenta con una capacidad para 1.184 pasajeros y 16 tripulantes, así como un garaje en dos cubiertas para 215 coches y 595 metros lineales para carga rodada.

Mide 111 metros de eslora y puede mantener una velocidad de 36 nudos propulsado por cuatro motores que

accionan igual número de 'water jets'. Además, incorpora algunas mejoras en cuanto a rendimiento que incluyen una mayor velocidad, un menor consumo de combustible y una mejor estabilidad.

Junto a su gemelo, el 'Volcán de Tagoro', este buque marca el comienzo de una nueva etapa para el operador en el transporte marítimo de alta velocidad, pues ambos cubrirán el puente marítimo entre las dos capitales canarias en un tiempo de 100 minutos, reforzando y mejorando las conexiones marítimas interinsulares.

Wärtsilä suministrará depuradores a ferries Ro-Pax de filial de Grimaldi

Wärtsilä Exhaust Treatment instalará su tecnología de reducción de gases de escape de circuito abierto en dos ferries de pasajeros Ro-Pax, de la empresa española Trasméd GLE SL, perteneciente a Grimaldi Group.

Sigurd Jenssen, director de Wärtsilä Exhaust Treatment, dijo que "estamos encantados de ver a Trasméd GLE SL unirse a las filas de líderes marítimos comprometidos con el cumplimiento de las regulaciones medioambientales y la reducción del impacto del transporte marítimo en el plan-

eta".

Trasméd GLE SL seleccionó cuatro de los depuradores de circuito abierto I-SOx de Wärtsilä con sistemas de extracción de humos para los buques Ro-Pax Volcán del Teide y Ciudad de Granada que operan en el mar Mediterráneo.

Cada embarcación tendrá cuatro depuradores instalados, uno en cada motor principal.

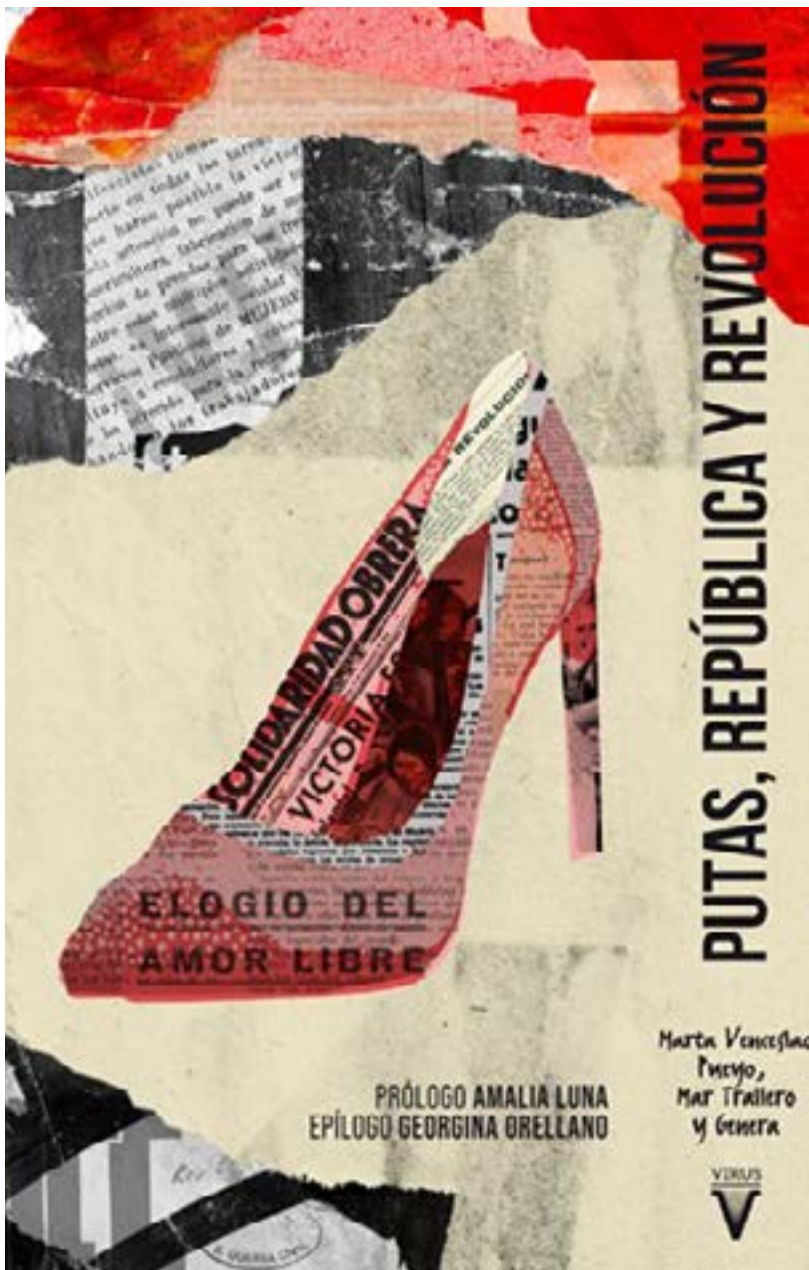
Las instalaciones se llevarán a cabo en 2022 y es la primera vez que Wärtsilä lleva a cabo una modernización de la depuradora Ro-Pax en la región.



ladistri.cgtpv.org
LA DISTRI

Libro del mes

Marta Venceslao Pueyo



Este libro es un mapeo de lo invisible, arqueología de una realidad: la de las trabajadoras sexuales durante el período republicano, la revolución y la guerra. Esta no solo ha sido negada y borrada de todos los mapas (los sociales, los políticos, los académicos e incluso los militantes), sino que sus protagonistas han sido condenadas a la inexistencia.

Eso ha obligado a resignificar documentos como las fichas policiales o médicas (los mecanismos de control de los cuerpos de las mujeres), o a reconstruir fragmentos de memoria con los testimonios de terceros, como los que figuran en algunas obras literarias, históricas o biográficas. Todo para comprender en qué contexto tenían que desarrollar sus estrategias vitales y políticas las mujeres que ejercían la prostitución.



Frente al hábito histórico e historiográfico que las presenta como agentes sociales de contagio no ya sanitario, sino moral, aquí se da noticia de trabajadoras sexuales enroladas como milicianas, de casas de trabajo colectivizadas o de la creación oficial de un «sindicato del amor». Momentos en los que ellas aparecen como sujetos que toman posiciones en un contexto de lucha por la emancipación.

Entroncado radicalmente con los debates actuales en el seno del feminismo, *Putas, República y revolución* ofrece una perspectiva histórica que permite afrontar con mayor profundidad de campo los debates en torno al trabajo sexual y a su encaje en los conflictos sociales, de clase, de género y políticos, a los que nunca ha sido ajeno.

Marta

Pueyo (Gasteiz, 1976) Doctora en Antropología por la UB (Barcelona), donde es profesora, y por la UAM (México). Forma parte del Grupo de Investigación sobre Exclusión y Control Social y dirige el Máster de Estudios Avanzados sobre Exclusión Social. Entre sus publicaciones destacan: «Stigmatization process. The power of classifications» (Springer, 2020), «Pandemia y condición femenina» (Tirant lo Blanc, 2020) y *Diagnosi de la prostitució a la Catalunya Central* (DAE-Generalitat de Catalunya, 2020).

Mar Trallero

(Barcelona, 1975) Doctora en Filología Española, tiene un máster en Literatura Comparada por la UAB (Barcelona), otro en Lenguas Modernas en A&M University (Texas) y es licenciada en Derecho por la UB (Barcelona). Miembro del Grupo de Estudios del Exilio Literario (gexel), entre otras obras ha publicado el libro *Neus Català. La dona antifeixista a Europa* (Mina, 2008).

Genera. Asociación en defensa de los derechos de las mujeres que ejercen prostitución desde una perspectiva feminista. Fundada en 2003 en la ciudad de Barcelona.

FRONTEX: drones, pistolas semiautomáticas y big data



La Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (FRONTEX) se encuentra trabajando para constituir el primer gran cuerpo uniformado y armado propio de la UE. Lo que comenzó en 2005 como una “pequeña” agencia con 50 empleados y 6 millones de euros de presupuesto, se ha transformado en un organismo que, en 2020, contaba ya con 1.200 empleados y 460 millones de euros para gastar, pero, para 2027, tiene como objetivo contar con 10.000 elementos uniformados y armados en las fronteras y convertirse en la Agencia comunitaria con mayor presupuesto.





FRONTEX ha ido creciendo de forma gradual, no solo a nivel de recursos sino también de capacidades y autonomía, desarrollando ya operaciones propias de gestión fronteriza, búsqueda y retorno dentro de la Unión, pero también contando con presencia en países del continente africano y del este de Europa. FRONTEX se ha convertido en un símbolo de la nueva, pero vieja, política migratoria europea, donde el discurso securitario refuerza el crecimiento de este aparato policial autónomo, opaco y con estrechos vínculos con la industria militar y

de seguridad.

En estos últimos años, han ido apareciendo noticias realmente preocupantes gracias, principalmente, al trabajo de activistas de diferentes lugares pero, a pesar de que los mecanismos de control internos de la UE han puesto en marcha comisiones de investigación, procesos judiciales o declaraciones públicas, la voluntad política de los Estados miembros es clara y dicha Agencia continúa su tendencia expansiva.

Entre los diferentes hechos que han tenido un mayor eco se encuentran

la colaboración entre su personal y la guarda costera griega o libia para realizar devoluciones violentas, sin respetar los procedimientos administrativos, quebrantando el derecho de asilo y poniendo en peligro la vida de miles de personas en el Mediterráneo; denuncias de acoso laboral y trato denigrante por parte de trabajadoras de este organismo; la progresiva sustitución de las misiones de búsqueda y rescate marítimo por la vigilancia aérea a través de drones (ha invertido 150 millones de euros en drones, una parte de ellos comprados



a la industria militar israelí); la falta de transparencia reflejada en hechos como que el 70% de las reuniones que mantenía FRONTEX con la industria del control no quedaban registradas en contra de lo que dicta la legislación comunitaria; etc.

FRONTEX, además, ha desarrollado la capacidad de asumir las deportaciones, el conocido jurídica y administrativamente como retorno. Pese a ser esta una competencia propia de los Estados, la puesta a disposición de dicha alternativa por parte de la Agencia ha provocado que muchos de ellos hayan delegado todas o parte de las deportaciones por el ahorro económico y de recursos que implica. De

esta forma, FRONTEX, de 2009 a 2019, ha expulsado a más de 60.000 personas.

Respecto a su vínculo con la industria militar y de seguridad, no solo se limita a la adquisición de material, vehículos, armamento, etc., también tecnología punta vinculada a la biometría, almacenamiento, análisis y procesamiento de datos, vigilancia, etc. Además de destinar grandes cantidades de dinero a proyectos de investigación vinculados al control y militarización de fronteras, FRONTEX asesora de forma directa a la Comisión Europea en dicho ámbito y realiza estudios de vulnerabilidad para los Estados fronterizos. La relación con dicha industria es muy estrecha y se ma-

terializa de forma pública en diferentes actos como ferias o su cena anual donde participan empresas y lobbies, y cuyo coste ascendió a medio millón de euros en 2019.

Además, FRONTEX dirigirá el Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (ETIAS) cuyo objetivo es crear una gran base de datos biográficos y biométricos, que completará con la información recopilada por otras Agencias de la UE y con otros programas propios como el Trespass, una tecnología que pretende correlacionar la información proporcionada por los viajeros, con sus redes sociales, con las imágenes en directo de los aeropuertos, etc. Es tal su

afán por controlar, registrar y almacenar, que la propia UE ha tenido que poner fin a determinados proyectos por violar los límites marcados por la legislación europea de protección de datos. Aun así, FRONTEX continúa dicho camino, recurriendo a la Inteligencia Artificial y al análisis de macrodatos para detectar posibles “amenazas”, desarrollar escenarios futuros, disponer de perfiles propios, etc.

A pie de campo, las sucesivas modificaciones reglamentarias, sobre todo la aprobada en 2019, permite a los miembros uniformados de FRONTEX realizar tareas policiales

tales como la verificación de la identidad, la realización de interrogatorios, el registro de huellas, el uso de armas, etc. Este hecho y su despliegue en las fronteras de la UE ha generado fricciones con los Estados, con el gobierno español ha tenido choques sobre la dirección de los operativos puestos en marcha, aun así no se han detenido estas operaciones conjuntas, en las cuales los agentes de FRONTEX realizan entrevistas e identificaciones, utilizan embarcaciones marítimas, colaboran con las Fuerzas Armadas en labores de vigilancia, etc.

La apuesta por FRONTEX implica el blindaje policial

de las fronteras, la creación de grandes bases de datos personales, la “industrialización” de las deportaciones y la apertura de mayores espacios a la patronal del control y de la guerra en las instituciones europeas, lo cual evidencia cada vez más la naturaleza racista de la Unión. El derecho de asilo y refugio, la libre circulación de las personas, los recursos para el rescate marítimo y la solidaridad internacional no son negociables. Abolish Frontex!



A man in a black wetsuit is swimming in the ocean, with his head and one arm visible above the water. He is surrounded by splashing water. In the lower right foreground, a red lifebuoy with white stripes is floating on the surface. The background is a deep blue sea with white foam from the swimmer's movements.

#MásManosMásVidas

SALVAMENTO MARÍTIMO
www.salvamentomaritimo.org

CGT