

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

FEBRERO 2022 N°81

# NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



VILLA DE  
PITANXO:  
QUE LA MAR  
LES SEA LEVE

# con-tenido

## 03. BARLOVENTO

Rodrigo Tuero: Análisis del naufragio del Villa de Pitanxo

## 10. SALVAMENTO MARÍTIMO

El Congreso aprueba por unanimidad un puesto de Salvamento para el norte de Tenerife

## 13. SALVAMENTO MARÍTIMO HUMANITARIO

El barco de rescate Aita Mari, que opera frente a la costa de Libia, atracó en Vinaròs

## 15. REMOLQUE PORTUARIO

Reunión de la plataforma estatal de remolque.

## 16. TRANSPORTE MARÍTIMO

Por qué nadie quiere trabajar en los barcos

## 22. CATRÁSTROFE

Varios días en la búsqueda de 10 desaparecidos en ferry incendiado

## 24. MARINA MERCANTE

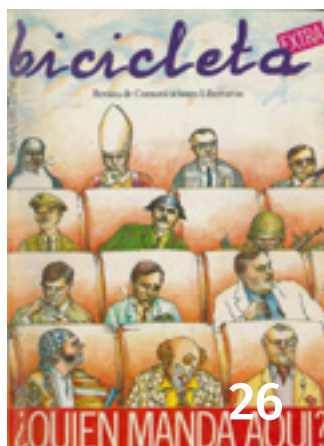
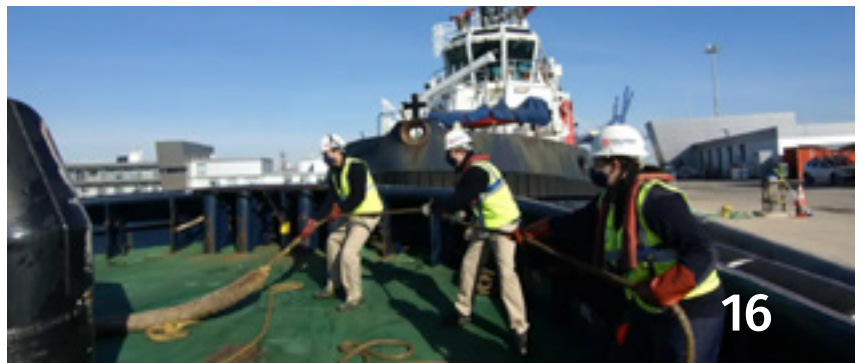
Noticias Breves

## 26. LIBRO DEL MES

La Bicicleta

## 28. TODO POR HACER

¿Por qué la LUZ no para de subir?



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](http://www.marypuertos.org)



[www.salvamentomaritimo.org](http://www.salvamentomaritimo.org)





# barlovento



## OPINIÓN: ANÁLISIS DEL NAUFRAGIO DEL VILLA DE PITANXO

**Rodrigo Tuero**  
**@Marineradas**

Ante la avalancha de inexactitudes, publicación de testimonios de personas no acreditadas profesionalmente para opinar, y muchas otras razones, me siento en la necesidad de hacer este análisis que, ya aviso, va a ser crudo, muy literal, totalmente comprobable desde el punto de vista técnico y, hasta cierto punto, ácido. El análisis se efectúa, tratando de mantener el máximo respeto para con las víctimas y sus familiares, con la información disponible a 22/02/2022, con lo cual estoy limitado por el horizonte de sucesos y, aunque me encantaría estar errado, mi experiencia y formación profesional,

me dicen que no.

### El naufragio

Desde el primer momento se habló de “golpe de mar” como causa del hundimiento, con hasta bonitas infografías en prensa [1], detallando cómo podría haber sido en base a esto, no obstante, ayer, esa hipótesis, empezó a quedar desplazada por la del “fallo súbito del motor” [2] que, a su vez, habría dejado el barco a merced del famoso “golpe de mar”.

Quienes nos dedicamos al tema y, además, llevamos siguiendo a los medios desde el primer día, lo tenemos claro: No existe un solo modelo de investigación de accidentes en el que esas dos causas sean aceptadas para explicar el hundimiento. El modelo

más usado en el mundo marítimo (hay más), es el “modelo de causalidad” [3], que, entre otras cosas establece que todo incidente tiene causas inmediatas (varias), que a su vez se explican por causas básicas/fundamentales/raíz (varias también), que son las que verdaderamente importan, y son las que hay que atajar.

Dentro de las causas inmediatas encontramos dos categorías a la vez: Actos y condiciones inseguras.

Pues bien, para el caso que nos atañe, y haciendo uso de una nomenclatura más exacta, una METEOROLOGÍA ADVERSA, y un FALLO MECÁNICO son dos condiciones inseguras, que no necesariamente indica que no habrá más causas inmediatas (casi

seguro que sí) y, desde luego, NO SON CAUSAS BÁSICAS/RAÍZ. Desde un punto de vista puramente teórico, un FALLO MECÁNICO no es algo que se produzca sin razón alguna, fortuitamente: puede tener varias causas raíz como, por ejemplo: Un incorrecto mantenimiento, ya sea por usar piezas no originales, por no seguir el plan preventivo del fabricante, o por primar criterios económicos y haber rechazado/demorado en el tiempo las paradas técnicas necesarias para reemplazar/realizar lo que sea necesario. A todo esto, hay que sumar (y siempre puramente teórico) un posible diseño incorrecto del compartimentado y la estabilidad del buque o un plausible uso inadecuado de los mismos por parte de la tripulación, o un fallo en el contenido, o en la aplicación de los procedimientos operacionales del buque. También ausencia de los mismos. Todas estas causas raíz son habituales en la literatura de investigación de accidentes marítimos (no así en la prensa): Son los “grandes éxitos”. Si encima de todo eso, añadimos el estudio de elemento humano [4], cuya aplica-

ción en nuestro país aún es muy tímida, porque implica más tiempo investigador y porque, además, tiene -en ocasiones- el efecto colateral de revelar vergüenzas de quienes se quedan en tierra y no navegan, entonces sí podríamos tener una explicación muy próxima a la realidad del accidente (ejemplo: ¿por qué el buque seguía faenando, mientras el resto de buques de la zona se encontraban capeando el temporal? → ¿Presión comercial por parte de la oficina?). A la hora de publicar este análisis, no he sido capaz de encontrar ni una sola referencia a alguna posible causa raíz, sencillamente porque NO SE SABE. No hay todavía una versión consistente para justificar el hundimiento. Y no importa cuán grande sea el titular. No. ¿Por qué es importante alcanzar todas las causas raíz? Bueno, no solo para atajarlas en futuras ocasiones, sino que, además, y habiendo cadáveres de por medio, todo esto podría acarrear una responsabilidad judicial.

Voy a ser muy claro: Los beneficiarios inmediatos de que se abracen teorías incorrectas sobre el acci-

dente, culpando a agentes externos, sin fundamento técnico son aquellos que han tenido responsabilidad (un ejemplo teórico: La compañía de seguros y la empresa Naviera), y esto tiene un impacto económico directo sobre las víctimas, ya que no es lo mismo indemnizar a un familiar de un fallecido por agentes externos, que por negligencia o dolo.

Dado que, a día de hoy no existe una explicación técnicamente consistente para con el hundimiento, mi recomendación para los familiares, tras el necesario asesoramiento psicológico, sería la contratación de una asistencia jurídica independiente y especializada (no la que proporcione aseguradora o naviera), y la inmediata solicitud al juzgado de datos relevantes, como por ejemplo, la correspondencia completa con el buque (¿e-mails?), registros del departamento técnico (planes de mantenimiento, facturas, etc.), registros de la gestión de la seguridad (certificados, formularios de un sistema implantado, si los hay, etc.) y hasta copias de manuales de equipos, para ver qué dicen los fabricantes,

y poniendo todo esto en manos de un investigador de accidentes titulado. También, si es posible, efectuar un análisis de la última condición conocida del buque, para estudiar si se han efectuado modificaciones estructurales importantes, sin el conocimiento y la aprobación de las autoridades (también algo, desgraciadamente, habitual). La necesidad de actuar con diligencia y prontitud en la recogida de pruebas y testimonios es algo que la propia normativa europea exige [5], porque el riesgo de contaminación/manipulación/aleccionamiento es muy alto y, desde la presunción de inocencia que todo el mundo se merece, sobran registros en las hemerotecas de actitudes así en el pasado. Además, por lo que se recoge en la prensa, se tiene una fe casi ciega en la CIAIM, el órgano adscrito al MITMA para investigar las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos, sin embargo, y como bien rezan todos los informes de dicho órgano en su portada, ellos solo se centran en las causas técnicas y no buscan culpa. Han de ser los peritos de parte los que añadan

ese extra para la vía judicial

### La búsqueda

Si hay algo que ha dado mucho que hablar estos días, ha sido la decisión de las autoridades canadienses de suspender la búsqueda tras 36h. Desde lo visceral del tema, es muy fácil caer en la necesidad de exigir más dedicación en dicha tarea, pero la frialdad de los datos técnicos y los procedimientos en vigor dicen otra cosa muy distinta. La actuación canadiense ha sido impecable, y en línea con lo descrito en el IAMSAR [6].

El manual IAMSAR es un texto creado conjuntamente por los órganos de naciones unidas para temas marítimos y para aviación civil (IMO e ICAO), que se actualiza de forma periódica (Su edición actual es de 2019) y que establece las bases para las búsquedas en la mar, ya sea para quienes coordinan entre tierra, para quienes van en unidades aéreas (helicópteros o aviones), o para quienes van en unidades marítimas (barcos). Para explicarme, voy a dividir este

apartado en dos hipótesis distintas:

#### 1. Los fallecidos estaban fuera del barco en el momento del hundimiento:

Como ya se ha dicho, Canadá coordinó hasta 9 unidades marítimas y aéreas en una búsqueda que abarcó un área bastante grande (en torno a 3000km cuadrados). Hay un hecho fundamental aquí que, hasta donde yo sé, nadie ha mencionado en prensa: La posibilidad de supervivencia en aguas gélidas sin los medios adecuados de salvamento roza los minutos y, una vez esa persona, desgraciadamente, ha fallecido sin llevar ningún tipo de dispositivo de salvamento, pasadas unas muy pocas horas (una media aproximada de 6-12 horas), que dependen de varios factores como por ejemplo, su complexión corporal, o qué ropas lleva, su cuerpo se hunde: Desaparece de la superficie, no se le ve, adquiriendo un estado de flotabilidad neutra que, dependiendo de la profundidad, o lo puede dejar en el fondo, o hacer que se lo lleve la corriente. Este estado sumergido

perdura hasta pasados entre 7 y 10 días, de nuevo de media (en aguas frías más días), y dependiente de los mismos, y otros factores nuevos (presencia de microbiota en la zona), en que entonces vuelve a subir a la superficie.

En Terranova la corriente imperante es la del Atlántico Norte **[7]**, que es una prolongación de la corriente del golfo. Dicha corriente oceánica tiene una media de en torno a 3 nudos (1.5m/s o 5.4 km/h). Es decir, 7 días después, perfectamente ese cuerpo podría encontrarse a 1000 km del lugar del hundimiento, y no en un área de línea recta, sino en abanico, formando una especie de cono, que aumenta más aún las incertidumbres. Además, la corriente del Atlántico Norte es particularmente famosa por expandir dicho cono muchísimo, derivando en la corriente de Irminger, que acaba estrellándose en Islandia, o en la corriente de las Azores, justo en dirección contraria, y por supuesto, con salidas también a pasar por el norte de Irlanda y enlazar a la corriente de Noruega, o las más conocidas por nosotros, co-

rrientes de Portugal y del Golfo de Vizcaya: Sirvan estos datos para imaginarse la inmensidad del posible área de búsqueda, y el tiempo y el esfuerzo necesario para cubrirla. Hay más factores: Estamos hablando de una época del año en la que las horas de luz en las latitudes septentrionales son muy escasas, y sólo con esas pocas horas de luz es posible encontrar un objeto/cuerpo flotando, salvo que tengas la inmensa fortuna de encontrártelo de frente. Así mismo está la meteorología: Realmente adversa, y que nos ha de servir para recordar un principio básico del auxilio: Nunca hay que poner en riesgo excesivo la vida de uno propio para efectuar un rescate porque, de otro modo, el rescatador puede acabar convertido en rescatado. Convirtiéndose en un problema para los demás y no en la solución.

De ahí que, desde la frialdad de los datos y bajo criterios de mantener la operatividad y disponibilidad de las unidades para otras urgencias más inmediatas, respaldo totalmente la decisión canadiense de suspender la

búsqueda.

En días pasados, cierto ministro -cuya formación y competencias para nada lo capacitan a hablar del tema- **[8]** animó a los pesqueros de la zona a seguir con la búsqueda. Decirle al ministro, y a quienes le aplauden, que una búsqueda en la mar, sin una coordinación desde tierra que facilite datos y haga cálculos, y un apoyo aéreo indispensable es, de hecho y dadas las condiciones, hasta irresponsable: Exponer a la gente a más peligro. Además, una búsqueda meramente en superficie, solo con unidades marítimas es ineficaz. En palabras de Ortega y Gasset: “Un esfuerzo tan inútil que hasta produce melancolía”.

El mismo caso se aplica a cierto grupo parlamentario, que registró una proposición no de ley (y ha estado jaleando al gallinero con el asunto, para rédito político) de mandar al buque de la armada “Neptuno” **[9]** a realizar una búsqueda. A los datos anteriores, de ausencia de soporte desde tierra y aire, hay que mencionar que dicho barco es una auténtica chatarra, de

casi 40 años de antigüedad, que sigue a flote casi por vergüenza ajena, por ausencia de reemplazo y otros criterios de economía en materia de defensa que no entraré a valorar, y que sus capacidades técnicas, en la práctica, son casi parejas a su estado de forma:

## **2. Los fallecidos han quedado atrapados dentro del buque durante su hundimiento.**

En el desgraciado caso de que no todos hubiesen tenido tiempo de abrirse camino hacia las cubiertas superiores, algunos cuerpos podrían haber quedado atrapados en su interior y, de nuevo, la cruda realidad es que su recuperación es también muy improbable. Las batimetrías para esa área rondan entre los 800 y los 1000m, con lo cual podemos descartar cualquier tipo de inmersión con buzos, que incluso con mezcla de gases, rara vez superan los 200m, y nunca más de 300m de profundidad. En el caso de que se quisiera examinar el pecio, antes de nada, habría que localizarlo con exactitud, y para ello, además de un barco del porte

adecuado (recordemos el área de trabajo y la época del año), sería necesario el uso de equipos como un magnetómetro o un sonar de barrido lateral (e, idealmente, de los dos). Para ello tendríamos que partir de un datum aproximado (la última posición conocida del buque) y realizar una navegación mediante un patrón de búsqueda con los mencionados equipos, marcando distintos "spots" o puntos de interés que podrían ser potencialmente el pecio. Una vez completado el recorrido por el sector, se ha de visitar todos y cada uno de los spots hasta tener una confirmación total de que se ha encontrado el pecio. Si no se ha encontrado, vuelta a empezar, cambiando el tamaño del patrón de búsqueda y hasta su ubicación. Con el pecio localizado, la forma más "sencilla" de bajar a realizarle un reconocimiento es mediante un ROV (Remote Operated Vehicle) [12] Un vehículo submarino de control remoto que, además, ha de contar con la clasificación de "Work-class" (WROV) pues seguramente tenga que abrirse paso, mediante herramientas y el ma-

nejo de sus brazos, a través de restos de aparejo de pesca y otras obstrucciones hasta llegar al pecio. Con todo, un WROV es un armatoste de varios metros cúbicos de tamaño, que no estaría capacitado para entrar dentro de la habilitación. Sería solo mediante el añadido de un "Buddy-ROV" [13] (un ROV más pequeño, del tamaño de una maleta de viaje que se acopla al WROV) la única forma de tener una posibilidad (sin garantías de éxito) de inspeccionar el interior del buque. Y es importante resaltar que es solo una mera posibilidad porque, a la dificultad que presentan las condiciones meteorológicas y de corrientes marinas del lugar a la hora de maniobrar un ROV, hay que añadir que toda la operativa está sujeta a la forma en la que el pecio haya quedado sobre el fondo (tumbado, derecho, deformado tras el impacto...).

Con estos datos es obvio apreciar que la Armada no dispone de los medios necesarios para semejante operación, y en el sector civil, solo una unidad de Salvamento Marítimo (El Clara Campoamor [10])



y muy en el límite de su operativa (25 nudos de viento y 2,5 metros de altura de ola y 1000m de profundidad) podría realizar una aproximación relativa, sin inspección interna. Es más, incluso dentro de la flota española es muy difícil encontrar un buque que fuera capaz de tal operación. Me consta que hay buques de empresas españolas que cuentan con WROVs de hasta 3000m de profundidad, pero el porte del buque que los transporta no hace sombra al ya mencionado buque de salvamento marítimo y, sus límites meteorológicos, son similares. Sería solo en el sector offshore privado, en el mar del norte, donde se podría encontrar el buque necesario, con el tamaño y la configuración adecuadas **[11]** para que -no sin una gran dificultad y con muchas semanas por delante debido a las ventanas meteorológicas- intentara realizar una operación así (sin garantías de éxito). Queda pues, claro que, de nuevo, la operación exige un esfuerzo logístico que supera con creces cualquier criterio técnico.

## **Conclusiones finales:**

Como casi siempre, lo que ha primado, más que la asistencia a las víctimas y a sus familiares, ha sido el titular: El poner micrófonos y cámaras donde, y a quien fuera necesario, con tal de captar audiencias y en busca de una inmediatez informativa cuya carencia de rigor es irrelevante. A la luz de todos estos datos, habrá quien se pregunte ¿por qué España no cuenta con medios necesarios para realizar rescates así? Pues, desde la crudeza que aportan los datos, la respuesta es clara: No merece la pena el esfuerzo técnico y económico para algo que se va a usar únicamente en ocasiones muy puntuales. El trabajo del gestor público (independientemente de su color político) es administrar lo común en el bien del mayor número de ciudadanos posibles, y un despliegue técnico así estaría más expuesto a su avería por su falta de uso que, por lo contrario, de hecho, sobran ejemplos en el sector público marítimo de equipos que están cogiendo óxido desde hace décadas, totalmente en desuso y ya obsoletos, por los cuales se pagó un dinero público importan-

te en su momento, en aras de publicidad, más que de objetividad técnica.

Por otro lado, en España estamos mal acostumbrados a ver movilizaciones de medios de búsqueda durante periodos de tiempo que desafían cualquier lógica basada en argumentos técnicos, y que, por supuesto, ofrecen nulas garantías de éxito, especialmente en el ámbito marítimo. La explicación de esto es bastante compleja como para exponerla aquí, y abarca muchas otras áreas, pero se podría resumir en que el propio aparato marítimo (y portuario) nacional está mal diseñado, ya que, a día de hoy, sufre por la masiva presencia, especialmente en las cúpulas más altas, de personal que tiene más horas de oficina que, de cubierta de barco, con formaciones académicas de lo más variopintas y que, dada la singularidad de su posición (vinculada íntimamente a quien se encuentre en el poder en ese momento) basa sus decisiones únicamente en criterios de imagen política.

Así mismo, y como cada vez que hay un incidente marítimo, la sociedad



española que, durante el resto de su vida, vive de espaldas a la mar, acude ansiosa a darle voz a cualquiera que se pasee por un muelle llevando un chubasquero amarillo o, incluso, reflejando testimonios de gente cuya formación y actividad rozan, de una manera casi esotérica, lo marítimo (se ha llegado a publicar la opinión de un catedrático de biología marina sobre las causas del hundimiento pues, por alguna razón, a alguien en ese medio de comunicación, le pareció buena idea...).

En España, como en el resto de países del mundo, son los estudios universitarios de Náutica y Transporte Marítimo (grado y master, antiguamente diplomado y licenciado) los únicos que habilitan a tener la formación teórica adecuada para analizar la operativa de buques (al igual que los de ingeniería naval su diseño, o los de Máquinas Navales su mantenimiento mecánico). Una formación teórica, de 5 años de universidad a la que hay que añadir 1 año más de formación específica, y 4 años de servicio en la mar para obtener un título de

Capitán de la Marina Mercante.

Quien suscribe este artículo tiene las siguientes acreditaciones profesionales:

- Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo.
- Capitán de la Marina Mercante, con 7 años de experiencia como oficial y capitán en el sector público (Salvamento Marítimo) y 5 años más de capitán en el sector privado (también en salvamento y operaciones submarinas), amén de otros embarques, al principio de mi carrera, en buques de otro tipo.
- Práctico de puerto.
- Master Universitario en PRL.
- Auditor de Sistemas de Gestión de la Seguridad por "Bureau Veritas".
- Consultor de Navegación por el "Nautical Institute".
- Comisario de averías colegiado, habilitado como Perito en juzgados.

Y no soy ningún tipo de rara avis, sobran compañeros en este país tan capacitados, o más, que yo, a los que acudir para ob-

tener información sobre temas marítimos, con los que informarse de forma veraz, y con los que ayudar a que el país no viva tan de espaldas a la realidad de quienes navegan por necesidad, y no por afición/ocio. Hay escuelas de náutica, hay redes profesionales como LinkedIn. ¡Búsquenlos!.

Referencias:

1. [La Voz de Galicia](#)
2. [RTVE](#)
3. [DNV](#)
4. [Upcommons](#)
5. [Diario Oficial de la Unión Europea](#)
6. [IMO](#)
7. [MasMar](#)
8. [Wikipedia](#)
9. [Defensa.gob](#)
10. [Salvamento Marítimo](#)
11. [WorkboatHire](#)
12. [Wikipedia](#)
13. [OceanScan](#)



# Salvamento Marítimo Tenerife

## EL CONGRESO APRUEBA POR UNANIMIDAD UN PUESTO DE SALVAMENTO PARA EL NORTE DE TENERIFE

 **eldiario.es**  
Periodismo a pesar de todo

**L**a nueva base permanente pretende evitar más muertes como la del joven Ale, de 23 años, en 2019, que luchó durante una hora en el mar embravecido de Puerto de la Cruz sin que llegara nadie a rescatarlo.

El norte de Tenerife contará con un puesto fijo de

Salvamento Marítimo gracias al apoyo por unanimidad de una propuesta presentada por la nacionalista Ana Oramas en el Congreso de los Diputados. La iniciativa que fue respaldada en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con una enmienda transaccional establece la puesta en marcha de una base permanente y una embarcación de Salvamento que “garantice, como ya se hace en otras zonas de la

Isla, una intervención rápida y eficaz que minimice el tiempo de respuesta y que evite la pérdida de vidas humanas”.

En este contexto, la diputada señaló que este jueves era un día importante para la Isla pero también para una madre que “lleva desde 2019 luchando para que lo que le sucedió a su hijo no vuelva a repetirse nunca”. Oramas aprovechó su intervención en defensa de la proposición

no de ley para relatar el suceso en el que perdió la vida el joven Ale, de 23 años, el 5 de octubre de 2019 en Puerto de la Cruz. Un suceso, señaló que “pudo haberse evitado si hubiese habido medios de salvamento marítimo para rescatarle”. La portavoz señaló que cuando llegaron los recursos “más de una hora después y desde otra punta de la Isla, ya Ale había desaparecido en ese mar enfurecido del Norte de Tenerife”.

“El problema -insistió- es que ni había medios ni los hay para rescatarle del mar porque, hasta ahora, cuando se necesitan se tiene que recurrir a los recursos marítimos que están ubicados en otros puntos más lejanos, siendo zona turística y de pesca”, enfatizó.

La portavoz de Coalición Canaria-PNC argumentó que con la aprobación de esta iniciativa “no se puede hacer nada para cambiar lo que ya pasó, pero sí

puede hacer mucho para cambiar lo que viene”. Asimismo, reconoció que “nada de lo que hagamos va a devolverle a Natalia la vida de su hijo pero, al menos, podrá servir para que nadie tenga que pasar por algo tan duro”.

Oramas señaló que la puesta en marcha de esta base permanente de Salvamento Marítimo con una embarcación fija en el Norte de la Isla es también la lucha de la madre de Ale que perdió su vida cuando dando un paseo con su novia en el Puerto de la Cruz cayó al mar. “La joven – que dio aviso inmediato del suceso al 112- fue rescatada de las rocas por un especialista que se descolgó desde un helicóptero pero aunque insistió una y otra vez que también rescataran a Ale y señalaba la zona donde se encontraba nadie acudió a su rescate y no fue hasta más de una hora después del aviso cuando llegó una embarcación de Salvamento Marítimo y

otra de los Grupos Especiales de Actividades Subacuáticas. Pero una hora es demasiado tiempo luchando contra el mar”.

Ana Oramas señaló que al día siguiente, “de forma voluntaria Cruz Roja puso tres motos de agua a trabajar en el operativo de búsqueda y, lamentablemente Ale apareció sin vida tres días después cerca de Puerto de la Cruz”. En este contexto, la diputada señaló al “dolor de una madre, durante todas esas horas y esos días, permaneciendo a pie de playa esperando hasta que el mar le devolvió ya sin vida el cuerpo de su vida”.

Asimismo, destacó que hasta ahora solo hay tres embarcaciones de Salvamento para proteger los 342 kilómetros de costa de Tenerife, una ubicada en Santa Cruz de Tenerife (este de la Isla); otra en Playa San Juan, en Guía de Isora (oeste); y una última en Los Cristianos (sur),

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](http://www.germinalabogados.net)



que “dejan desprotegida a la zona norte ante una emergencia en la que hay que actuar con inmediatez en situaciones de vida o muerte”.

La portavoz de los nacionalistas canarios reclamó a la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, “la mayor celeridad” para que esta base permanente sea una realidad en el menor tiempo posible. De la misma forma, se refirió a la lucha de la madre del joven fallecido y a la campaña que puso en marcha a través de [change.org](http://change.org) y que ya tiene registradas más de 30.000 firmas junto al movimiento ‘Súbete al barco. Ale no te tocaba a ti’ “para llevar al Parlamento de Canarias la proposición no de ley de iniciativa popular para este puesto de salvamento marítimo de protección en el Norte de la Isla que hoy esta Cámara ha hecho que sea un compromiso, que esté más cerca de ser una realidad y que hará posible que nunca más, ninguna madre se vea durante horas con el corazón en un puño esperando a que lleguen medios de lejos para salvar la vida de su hijo”.





# Salvamento marítimo humanitario

## Aita Mari

### EL BARCO DE RESCATE AITA MARI, QUE OPERA FRENTE A LA COSTA DE LIBIA, ATRACÓ EN VINARÒS

**elperiòdic**.com

El pasado martes a mediodía la embarcación Aita Mari, de la ONG vasca Salvamento Marítimo Humanitario, atracaba en el muelle de poniente del puerto de Vinaròs.

Después de un largo periplo, el barco guipuzcoano regresa a la Comunidad Valenciana. Aita Maria zarpó el 20 de enero del Puerto de Burriana para

sumarse a la flota de rescate civil humanitario, que opera mayoritariamente frente a las costas libias. El 28 de enero desarrolló una operación de rescate en la que pudo poner a salvo a 105 personas, entre ellas 17 mujeres, 63 hombres, 9 niños y 16 menores.

Tras una larga estancia en Lampedusa, llega al puerto de Vinaròs para realizar reparaciones, puesta a punto y prepararse para su siguiente misión de rescate. La entidad tenía

previsto realizar estas acciones en Burriana, pero la alta ocupación del puerto y la falta de espacio le ha llevado a decidirse por el puerto de la comarca del Baix Maestrat.

La problemática de falta de espacio en el puerto burrianense, ha obligado a L'Aurora Grup de Suport, entidad que coopera con las entidades y embarcaciones de rescate civil humanitario, a acelerar el proceso para sumar a los puertos de Vinaròs i Benicarló a la red de Puertos



Solidarios, donde acoger a las distintas embarcaciones y ONG.

El equipo de coordinación de l'Aurora ha mantenido reuniones con las empresas responsables de los varaderos para recopilar su carta de servicios y características técnicas. Además de contactos con diversas instituciones y actores de la zona para ir creando una estructura de apoyo a las embarcaciones similar a la

ya desarrollada con éxito en Burriana. Con este fin la entidad ha desplazado a un Coordinador para la zona del Baix Maestrat, que se encargará de poner las bases del grupo de apoyo. Crear una red de comercios y servicios de confianza, que a su vez refuerce la economía de proximidad y coordinar al voluntariado, son sus objetivos prioritarios.

El mismo martes, componentes de L'Aurora, estu-

vieron colaborando en la operación de amarre de la embarcación y desde hace jornadas cooperan para que la llegada a tierra sea lo más cómoda posible. La entidad, creada en abril de 2021, crece de manera exponencial y ya suma más de 90 voluntarios que realizan diferentes funciones, con una misma finalidad cooperar en tierra para que no se pierdan más vidas en el mar.

**SECTOR MAR Y PUERTOS**

**CGT**

**¡Organízate con nosotros!**

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

**Un sindicato combativo, honesto y solidario**





# Plataforma Estatal remolque portuario

## REUNIÓN DE LA PLATAFORMA ESTATAL DE REMOLQUE.

**E**l Martes 15 de Febrero tuvo lugar, telemáticamente, la primera reunión del año de la Plataforma Estatal de Remolque. La reunión fue convocada y realizada por videoconferencia teniendo en cuenta las recomendaciones dadas en el escenario coyuntural del actual estado de alarma, de la actual situación provocada por el covid-19.

Los asistentes de dicha plataforma forman parte de los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ferrol, Huelva, Santander, Las Palmas, Tenerife y Valencia.

La reunión tuvo como fin

principal exponer los desperdicios repetidos en las Navieras de Remolque en los puertos de Ferrol y Santander. Además, se trataron las jornadas de trabajo fuera de la ley y la competencia desleal de otras empresas de remolque y amarre, las cuales no cumplen con las condiciones que piden, en los pliegos de condiciones, dichos puertos. Los asistentes aprobaban tomar medidas contra estos casos abusivos en perjuicio de los trabajadores del sector.

Durante la reunión, los delegados han puesto sobre la mesa otras necesidades para mejorar la

situación de falta en la seguridad y mejorar los derechos de los trabajadores portuarios.

Como plataforma se realizarán una serie de mediaciones, como una solicitud de reunión con ANARE, otra con Puertos del Estado y acordar un plan de acción inmediata para que si, fuera el caso, actuar de forma inmediata y unitaria.

El sindicato CGT, al ser mayoritario en el sector de remolque, llevará a Puertos del Estado el manifiesto de la plataforma.



# Por qué nadie quiere trabajar en los barcos

## TURNOS EXTENUANTES Y ESCASO CONTROL DE LA FLOTA

**José Manuel Montes**

**EL**  **ESPAÑOL**

**El Ministerio de Trabajo incluyó en un catálogo de puestos de trabajo los de “difícil cobertura”. El secretario general de trabajo del sector mar y puertos explica por qué.**

**S**egún la Biblia, Yahveh confundió a los descendientes de Noé para promover que abandonaran la edificación donde se habían instalado tras el diluvio. De un solo idioma pasaron

a diferentes lenguas en la **Torre de Babel**. **Ismael Furió la nombra** cuando piensa en la **situación actual de la tripulación marítima**.

Furió es patrón de altura de la marina mercante. Ha trabajado muchos años en Tráfico Interior y, en 2006, cuando más de 30.000 migrantes llegaron a las Islas Canarias, en la Crisis de los Cayucos, decidió instruirse en Salvamento Marítimo. El mar es su oficina y ahí ha visto cómo es la vida a kilómetros de distancia de tierra.

Cuenta **esa Torre de Babel que, a su juicio, es hoy el sector**. “Tengo un amigo, de quien no voy a darte el nombre, que trabajaba en la naviera Schembri, cuyo trayecto marítimo cubría Valencia con Palma. Un día voy a verlo y le pregunto: ¿y tú qué haces aquí?”.

Schembri tiene buques capaces de transportar **800 personas y 300 camiones**. Forma parte de la estrategia del Grupo Acciona por competir en este trayecto cuando participa la empresa Transmediterránea. La eslora de este tipo de



embarcaciones pueden llegar a medir hasta **cinco veces la longitud del Estadio Santiago Bernabeu**.

“Mi compañero era oficial de un barco de Transmediterránea”, continúa Furió. “Y un día **le ofrecen un ascenso**. Lo ponen de supernumerario dentro del barco, vacante que ni existe en buques. Le adjudican un despachito y un walkie talkie, y no tiene una tarea en concreto: lo mismo sube al puente a **poner orden** en las maniobras, que va al bar a decirle a la camarera cómo ha de poner un café. Su función a bordo, realmente, era poner orden entre rusos, filipinos e indios, con los que tenía que hablar por señas”.

En España existe una **ex-**

**cepción legal** que posibilita solicitar la residencia temporal en nuestro país si eres extranjero. Solo hay que acreditar que se trabaja en puestos como piloto de buque, maquinista, camarero de barco, mayordomo de buque o mozo de cubierta, entre otros.

El Ministerio los contempla como **“puestos de difícil cobertura”**, y de ahí que desplieguen mecanismos legales para cubrirlos. “Yo he estado en el Puerto de Burela, en Lugo, y no he visto **ni un solo europeo** en puestos de marinería”, cuenta Furió.

Un ejemplo de la variedad de nacionalidades -así como de lo poco atractivo del trabajo en alta mar- se

ha visto en el barco más mediático de esta semana: Villa de Pitánxo. En el pesquero hundido el pasado martes en las aguas del atlántico norte viajaban 24 tripulantes: **16 españoles, cinco peruanos y tres ghaneses**.

Hace años que los armadores gallegos necesitan mano de obra extranjera para cubrir los puestos a bordo de sus pesqueros. Y, a veces, ni aún así es suficiente. No solo descienden los marineros españoles, también cada vez on menos lo armadores. Según datos de la **Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)**, el porcentaje de **flota mercante controlada por armadores españoles lleva desde 2012 cayendo** sin parar. Esto se traduce en que, los barcos



mercantes que actualmente operan en puertos españoles cada vez más se encuentran en manos de pabellones extranjeros.

Así, la embarcación queda amparada por la legislación del país en el que esté registrada, y materias sociales como **las condiciones laborales de la tripulación también quedan a merced de lo que dicte el país que abandere el barco.** “A las autoridades españolas no les interesa apretar mucho con la legislación, porque para el armador es tan fácil como irse a operar en otro puerto”, prosigue.

### La vida a bordo

Desde hace años, Ismael Furió está vinculado con la Confederación General del Trabajo del sector Mar y Puertos. En la actualidad es su secretario general, y conoce de primera mano la vida en los buques. La flota mercante está **24 horas funcionando**, y como si de las urgencias de un Hospital se tratase, se organiza en **turnos de guardia**. El trabajador entra y hace su guardia, sale, se va a camarote, duerme, se levanta y vuelve a la guardia, día y noche, sin pisar tierra durante 1 o 2 meses, descansando a turnos de apenas 2 o 3 horas.

“Esto convierte a los tripulantes en auténticos autómatas. Imagínate un viaje que dura 20 días. Cada 4

horas debe haber un relevo en los puestos de responsabilidad, ya no solo por el descanso sino por la seguridad. ¿Qué ocurre? Todo esto se ha ido reduciendo, **y la ley ya permite que se hagan turnos de 6 horas.** Pero lo normal es que, por debajo de la ley, esos guardias den turnos de 8 y hasta 10 horas. Luego llegan a puerto, se hace una descarga, unas operaciones que pueden durar 6 o 7 horas, el barco se ha vaciado, se ha vuelto a llenar y de nuevo está navegando”.

El **Instituto Social de la Marina, dependiente del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones**, publicó en noviembre de 2021 un **díp-**





**tico demoledor** sobre la salud de los marineros. Concluye que este **colectivo está más expuesto** a padecer de ansiedad o algunos trastornos derivados, y lo sitúa como uno de los grupos profesionales con mayor riesgo de estrés laboral. Es la pandemia oculta de la tripulación marítima.

Estar alejados de la familia, permanecer mucho tiempo en soledad o descuidar la alimentación, son otros factores que contribuyen a empeorar la situación del gremio. Según un estudio encargado por el ITF Seafarers Trust a la Universidad de Yale, uno de cada cinco marinos encuestados ha contemplado el suicidio o la autolesión.

—¿Dónde está la representación de la mujer?

—Mira, para que te hagas una idea, te voy a poner el caso de Salvamento Marítimo. A día de hoy, en la flota de Salvamento Marítimo, sin contar el personal de tierra, hay 780 personas embarcadas, de las cuales solo 8 son mujeres.

Para acceder a un puesto de alto rango, como el de capitán de la marina mercante, se necesita formación y esfuerzo. Con solo 22 años, Aitana se convirtió el año pasado en la mejor ingeniera marítima de España. Admite que no fue fácil, aunque no le teme a un sector eminentemente masculino.

Cuenta que cuando aún se es alumno, hay que estar **doce meses en el servicio y después, superar un examen para convertirte en piloto** de segunda de la marina mercante. A partir de ahí se va cotizando días, y pasarán entre cinco y nueve años hasta llegar a obtener el título de capitán.

Asimismo, el departamento de Recursos Humanos de **Boluda Corporación Marítima**, una de las mayores empresas nacionales de remolque portuario, detecta “serios problemas para encontrar profesionales con la titulación y experiencia necesarias”.

Tienen dificultades, y coinciden así con la empresa **Balearia**, quien también



percibe “cierta **tensión entre oferta y demanda** en puestos como cocineros de buque, encargados de mantenimiento de la electrónica, o tripulantes del área de máquinas”. Este problema, más que coyuntural, **es estructural** del sector. No es la primera vez que el Ministerio de Trabajo detecta una brecha de tal calibre.

“En los últimos años, se viene dando una importante **degradación laboral**”, cuenta Ismael Furió a este periódico. “Hay un dicho canario que a mí me gusta mucho, y es que no piensa igual el burro que el que lo carga”.

La globalización, la **concentración empresarial** “en 4 o 5 navieras”, así como la **privatización de los puertos**, “son facto-

res que han empeorado las condiciones laborales. Y te voy a poner varios ejemplos. La famosa terminal del **muelle Príncipe Felipe en Valencia**, tan careada por la clase política, la financió MSC desembolsando más de 1.000 millones de euros”.

Se trata de la única oferta presentada al pliego que tuvo lugar en 2019. A día de hoy, la obra del puerto valenciano está inmersa en una **batalla judicial**. La naviera china Cosco presentó un recurso en el que consideraba que las condiciones previstas en el concurso limitaban la competencia porque, en la práctica, le impedían acceder a esa concesión. Otro ejemplo. “En **Tánger** se construyó un puerto para operar en el enclave mediterráneo, y a pensar

de estar **enfrente del de Algeciras**, la legislación que se le aplica es diferente”. En Marruecos, la **mano de obra es más barata**, lo que permite abaratar los costes a estas compañías. Además, las exigencias en los **controles medioambientales** difieren de la jurisdicción española, lo que a su vez posibilita crear infraestructuras de forma acelerada.

En otras terminales españolas como la de **Barcelona**, a lo largo de 2021 se avisó de **intentos de huelga** por no cumplir con la cantidad mínima de trabajadores contratados. Los empleados alertaban de la precariedad, con la mirada puesta en conseguir mejoras salariales. En noviembre, las directivas de **Cemesa, Mooring y Lanchas Amarres**, prin-



cipales empresas prestadores de servicios portuarios, anunciaron su fusión. El procedimiento desencadenó una huelga que ha fructificado en un acuerdo entre partes.

### **El ejemplo Transmediterránea**

Uno de los primeros grupos navieros españoles fue Transmediterránea. Fundada en 1917 a instancias de **Juan March**. Un año más tarde pasa a ser de dominio estatal con un 93,15% participado por el Gobierno. La empresa conectaba los puertos peninsulares de Mallorca y Canarias con la península, así como cubría el transporte hasta Argelia y Marruecos.

**En 2002**, el consorcio de empresas liderado por la constructora **Acciona y**

**participado, entre otras, por una empresa** propiedad del exministro de Asuntos Exteriores, **Abel Matutes**, desembolsó al SEPI un total de **482 millones de euros** para hacerse con Transmediterránea.

En el año 2017 el grupo canario **Naviera Armas pagó 260,4 millones** de euros para adquirirla, vendiéndola el año pasado al **grupo italiano Grimaldi**. “Si hoy Grimaldi decide quitar la línea que une Valencia con Palma, **explícale tú que el Estado no puede garantizar el tráfico de españoles** desde las islas hasta el territorio peninsular”.

Furió va a más. “O ponte en el caso de **las petroleras**. Si mañana empieza la **guerra entre Rusia y Ucrania** y tenemos un desabastecimiento de gas, **no tenemos un solo barco**

**que nos garantice el suministro**, porque al tener buques abanderados en Rusia, pueden llevarse los y dejarnos sin transporte de este tipo de mercancías”, explica el secretario general de CGT Mar y Puertos.

Actualmente **alrededor del 80% del comercio mundial** se transporta por mares y océanos. Según promulga un informe de la **United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)**, la pandemia de la COVID-19 no ha hecho más que **disparar los fletes** de contenedores, entre otras cosas, al incrementarse el precio de los combustibles marinos. “A estas compañías lo único que les interesa **es llevar el ascua a su sardina**”, concluye Ismael Furió.





# Varios días en la búsqueda de 10 desaparecidos en ferry incendiado

## LA BÚSQUEDA DE LOS DIEZ DESAPARECIDOS EN EL TRANSBORDADOR INCENDIADO EN EL MAR JÓNICO CONTINÚA

**José Manuel Montes**

**SWI** swissinfo.ch

La búsqueda de los diez desaparecidos en el transbordador incendiado en el mar Jónico continúa y se espera que las fuerzas especiales de salvamento griegas intenten acceder al único garaje que todavía no han podido inspeccionar.

Esta previsto que los 45 bomberos que participan en la extinción y búsqueda intenten entrar hoy en la tercera cubierta de ve-

hículos, donde se cree que están los diez camioneros que, según la lista de pasajeros, figuran como desaparecidos.

Según los medios locales, en el interior del Euroferry Olympia ya no arde nada, pero las temperaturas siguen alcanzando los 300 grados en proa y la mitad en popa, lo que sumado al humo tóxico sigue dificultando las tareas de búsqueda.

Varios rescatistas relataron al diario Kathimeriní que los trabajos se realizan prácticamente a cie-

gas debido a la intensidad del humo. Además, el acero del barco está tan caliente que tienen que cuidar que no se derritan las botas, a pesar de ser calzado especial.

La embarcación está desde el lunes anclada de un fondeadero al noreste de la isla de Corfú, donde se practicarán las tareas de bombeo para extraer el combustible.

Posteriormente el buque será trasladado a puerto seguro.

Hasta ahora han podido ser rescatadas con vida



280 de las 292 personas que en principio iban a bordo del ferry, entre ellas dos polizones que no figuraban en la lista de pasajeros.

Tras declararse el incendio 278 personas pudieron ponerse a salvo en los botes salvavidas.

Los restantes tres hombres fueron rescatados posteriormente, los primeros dos --un búlgaro y un polizón afgano-- el mismo viernes en uno de los tres garajes, y el último, un bielorruso de 21 años, pudo salir milagrosamente transcurridas 50 horas.

Además, se ha recuperado ya el cuerpo de un camionero, un griego de 58 que

se encontraba en la cabina de su vehículo.

El ferry, que operaba sobre todo como transbordador de vehículos de carga, llevaba 153 camiones y unos 25 coches.

Una de las grandes incógnitas que deberán resolver los peritos es cómo pudo producirse y sobre todo propagarse el incendio.

La empresa italiana de transporte marítimo Grimaldi Lines, propietaria del ferry, estima que el incendio se declaró en algún camión de ese tercer garaje al que intentarán acceder hoy los bomberos.

Sin embargo, hay muchas

cuestiones sin resolver sobre la propagación, pues en principio los garajes quedan herméticamente cerrados y las puertas son ignífugas.

A ello se suman las múltiples críticas por parte de camioneros sobre la falta de higiene que suele reinar en el barco: en distintos testimonios se habla de suciedad y la fuerte presencia de cucarachas, lo que hace que muchos conductores opten por dormir en su camión, lo que está prohibido.

La empresa ha asegurado que siempre se realizan controles antes de zarpar para verificar que no se queda nadie en el garaje y que el barco es desinfectado regularmente.



# MARINA

## Noticias Breves



**Trasmediterránea asegura que se quedará en Melilla aunque el contrato con Málaga sea adjudicado a Balearia**

La naviera Armas Trasmediterránea ha anunciado que no se irá de Melilla y que “sigue apostando” por la ciudad y seguirá prestando servicio a la misma, “como lo viene haciendo desde hace más de cien años”, aunque la compañía Balearia se haga con el servicio público con Málaga desde el 1 de abril de 2022 hasta el 31 de marzo de 2023, periodo que comprende el próximo contrato con la Dirección General de la Marina Mercante.

La compañía, tras hacerse público el dictamen de Marina Mercante por el que le concede más puntuación a Balearia en el concurso por la ruta de Melilla con la capital de la Costa del Sol, ha subrayado que a lo largo de un periodo tan dilata-

do, que forma parte de la historia contemporánea de España, “la compañía ha demostrado siempre su compromiso con los intereses de Melilla y de los melillenses”, incluso cuando las circunstancias han sido adversas, como en la reciente pandemia sanitaria del covid-19. “Dicho compromiso permanece inalterable hoy en día”, ha recalcado.

A través de un comunicado de prensa, Trasmediterránea ha informado que “tras la adjudicación del nuevo contrato con el Estado a otro operador, Naviera Armas Trasmediterránea buscará la fórmula adecuada para adaptar sus capacidades operativas a las necesidades de la línea desde el puerto de Málaga, nexo histórico de las comunicaciones marítimas de Melilla”.



**Wärtsilä y Grimaldi Group presentan nuevo sistema de filtrado para combatir los microplásticos oceánicos**

Según la asociación Plastic Europe, en 2019 se produjeron 368 millones de toneladas de plástico en todo el mundo, y alrededor del 3%, o 11,4 millones de toneladas, de este plástico finalmente termina en el océano. Para hacer frente a la creciente cantidad de microplásticos en los mares del mundo, Grimaldi desarrolló y patentó un sistema que filtra los microplásticos del agua de lavado de los depuradores de circuito abierto.

“Reducir la contaminación por microplásticos en los océanos de nuestro mundo es un desafío importante, y nos complace brindar una solución para la industria del transporte marítimo. La idea de esta tecnología innovadora se originó al

reconocer que los sistemas de limpieza de gases de escape de circuito abierto pueden extraer agua de mar para la limpieza de los gases de escape y, al mismo tiempo, recolectar microplásticos presentes en los océanos como parte de su funcionamiento normal”, comentó Emanuele Grimaldi, director gerente del Grupo Grimaldi.

Wärtsilä, en asociación con el grupo napolitano, llevará al mercado el sistema de filtración de microplásticos, que atrapa las partículas de plástico antes de que el agua de lavado se devuelva al océano. La capacidad de filtrar microplásticos será una característica integrada del futuro sistema de tratamiento de agua de lavado de Wärtsilä.

# MERCANTE

Noticias Breves



## Baleària se queda con el contrato estatal de la línea marítima de Melilla a Málaga, Almería y Motril

La línea regular marítima entre Málaga y Melilla cambiará de adjudicatario desde el próximo mes de abril. Atendiendo a la renovación de los contratos que el Ministerio de Transportes, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, concede a las navieras que acceden a este concurso, Baleària se queda con las tres líneas de mar de Alborán; las correspondientes a las conexiones entre la Ciudad Autónoma de Melilla y Almería, Motril y Málaga. Licitados estos contratos por un total de 11,5 millones de euros anuales, el correspondiente a la ruta malagueña está dotado con 4, estando programado su inicio para el 1 de abril y su finalización para el 31

de marzo de 2023.

Siguiendo las normas de este contrato, el de una línea de obligación de servicio público, Baleària deberá ejecutar seis viajes semanales. Además de estas navegaciones diarias, el acuerdo estatal reseña una serie de navegaciones de refuerzo; unas salidas puntuales que fundamentalmente se centrarán en Navidad (del 23 de diciembre al 7 de enero), Semana Santa (del Viernes de Dolores al martes siguiente al Lunes de Pascua), así como otras que, por razones de utilidad pública o interés social fueran necesarias.

## Dos años sin barcos hacia Marruecos, las agencias de viajes reclaman diálogo con el Gobierno marroquí

La apertura por parte del Gobierno marroquí de los vuelos desde y hacia el país tras un cierre de cerca de dos meses por el impacto del coronavirus "no ayuda en nada" a las agencias de viajes de Algeciras o Tarifa que se dedican al turismo hacia Marruecos. En este sentido, el presidente de las agencias de viajes de Algeciras, Juan Parada, ha mostrado su preocupación por que "el sector dedicado al turismo hacia Marruecos está a cero desde hace dos años".

Cabe recordar que la pasada semana el Gobierno marroquí anunció que a partir del día 7 se abrirían las fronteras y se reanudarían los vuelos. No obstante, según señaló el Ministerio de Transporte y Logística de Marruecos, junto con las

autoridades portuarias, las fronteras marítimas de la nación magrebí permanecerán cerradas, a diferencia del espacio aéreo.

En cuanto al tráfico marítimo ha señalado que no tienen información de cuándo podrá reabrirse, aunque en su opinión, "la palabra pandemia hay que olvidarla un poco e irnos más al tema político y las relaciones con Marruecos con esos dos o tres problemas que hay encima de la mesa".

En este sentido, ha recordado que la conexión con Ceuta "nunca se ha cortado, ni en los peores momentos de la pandemia" y ha señalado que la seguridad "se cumple tanto a los ferrys como en los puertos".

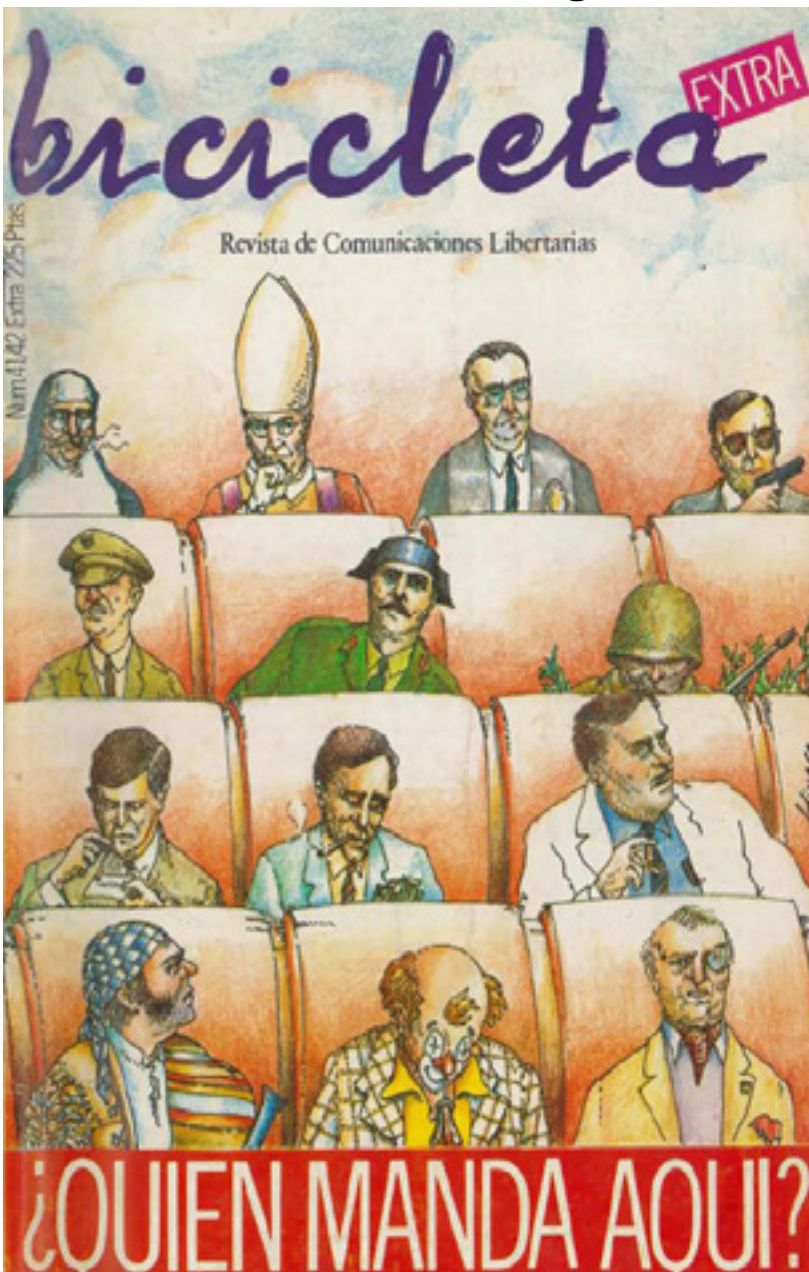




LA  
DISTRIBUCIÓN  
AV. RÍCA DEL DIO, 114 VALENCIA

# Libro del mes

Fundación Salvador Seguí



## ¿Podemos dejar de pedalear?

Cuando la revista Bicicleta (1977-1982) cumplía 40 años de andadura, algunos de quienes formamos parte de aquel proyecto, animados por compañeros de la Fundación Salvador Seguí, nos planteamos si podía ser oportuno editar un número conmemorativo que recogiera una selección de contenidos resumiendo el papel que desempeñó la revista durante unos años en que las opciones y planteamientos del movimiento libertario estaban en la calle, compitiendo con un sinfín de propuestas que tenían como objetivo ver la luz desde el túnel negrísimo del franquismo y construir un futuro más justo y solidario con el trabajo y esfuerzo de tantos por evitar que el antiguo aparato, tras las debidas reformas de plancha y pintura, mantuviera el control económico y social de nuestras





vidas.

Más allá de las valoraciones que cada cual pueda hacer al respecto, nos parecía que traer a la actualidad los contenidos de aquellos años nos puede servir para rebobinar y recordar desde qué trincheras operábamos, y qué ideas y propuestas usábamos como materiales de construcción, reflexión y debate.

Si bien muchos contenidos han quedado anclados en el pasado y son reflejo de su momento histórico, otros tienden sus ideas más allá de aquel tiempo y nos traen propuestas, ideas y proyectos que siguen totalmente vigentes y que demuestran lo poco que han cambiado algunas cosas y cuan vigentes

y atemporales pueden resurgir mientras siguen latentes de una u otra forma la desigualdad, la explotación y la falta de oportunidades para las clases más oprimidas.

No es el objeto de esta presentación analizar la evolución de los acontecimientos durante estos 40 años: la eterna contradicción de un capitalismo que no puede parar de crecer en un mundo al que ya vamos viendo cada vez más cerca la fecha de caducidad; el desarrollo de la tecnología y, con él, el aumento de herramientas para ejercer el control social sobre cosas y personas; el control total sobre los medios de comunicación, en manos de distintos poderes que ejercen

un papel de adoctrinamiento, difícil de combatir si no se ha ejercitado el espíritu crítico y no se dispone de las suficientes herramientas culturales...

Modernas formas de dominio y de control que son el objeto de crítica, debate y combate que se planteaba la revista contra estos mismos fenómenos, menos modernos pero esencialmente iguales.

Nos sentiremos satisfechos si la lectura de estas muestras sirve para aportar nuevos enfoques de la realidad a partir de antiguos materiales de lucha y reflexión.

# ¿Por qué la LUZ no para de subir?



Estamos viendo que el precio de la electricidad está totalmente disparado, casi cada día vemos en las noticias cómo se superan récords históricos de precio, un precio que el pasado 23 de diciembre llegó a superar la disparatada cifra de los 400€ megavatio/hora. Y si miramos el coste actual respecto al que había en esas mismas fechas el año pasado, vemos que el precio de la luz ha subido un 518% en solo el último año... ¡un escándalo! ¿Y a qué se debe esta subida tan repentina? Pues se debe principalmente a la

subida del precio del gas. Como sabemos, en Europa el gas natural es una fuente muy importante en la generación de electricidad, para cubrir toda la demanda de electricidad necesitamos generar una parte de ella a partir de gas natural, a partir del cual se produce electricidad en las llamadas centrales de ciclo combinado. ¿Qué pasa? Pues que Europa casi no tiene reservas propias de gas por lo que lo tiene que traer de Rusia (que abastece más la parte norte de Europa) y de Argelia (que abastece más la parte sur). Pero sorpresa, el gas natural se está acabando y por eso sube tanto su

precio, así nos lo explica Antonio Turiel, matemático, doctor en física teórica, investigador del CSIC y experto divulgador de temas relacionados con la energía:

**“El problema del gas no es que Argelia nos quiera hacer la puñeta, Argelia hace ya casi 20 años que tocó el máximo de producción de gas, ha evolucionado un poco, pero se mueve muy poquito. Y lo que ha pasado es que en los últimos diez años su consumo interno ha subido mucho, por lo tanto le queda cada vez menos gas para las exportaciones y, por tanto, se lo tienen que repartir**



**como pueden. Entonces ya puede ir la ministra y ya pueden hacer todas las promesas que quieran... no van a inventarse el gas. Y Rusia está en una situación semejante, no tan extrema en cuanto al incremento de su consumo interno como Argelia pero también está igual, hace ya 20 años que la producción sube poquito, más bien oscila más que subir, y les cuesta mantenerla, y además desde China están importando como locos sin parar porque tienen una crisis energética brutal allí.”**

¿Cómo se fija el precio de la electricidad?

Pues la forma en que se fijan los precios de la elec-

tricidad en Europa es mediante el llamado sistema ‘marginalista de fijación de precios’... un buen palabro, sí. En este sistema marginalista el precio que se paga a todos los productores de electricidad lo determina la última fuente de energía necesaria para cubrir la demanda. En el caso de Europa la fuente de energía que suele cerrar la ‘subasta’ son estas centrales de ciclo combinado, las que emplean gas para producir electricidad. Y ahora, el gas natural a medida que sube de precio, está tirando muy para arriba el importe al que se paga la electricidad. El precio de la electricidad se determina con este sistema marginalista porque los

entendidos dicen que es el más eficiente, y el que más abarata el precio final, aunque parece que ahora este sistema empieza a dar problemas. Sin embargo, es el que opera en estos momentos en toda la Unión Europea pues así lo obligan las directivas europeas.

Nuevamente nos explica Antonio Turiel:

**“Al final el problema que hay es que como con la electricidad nos regimos por la manera de fijar el precio por este sistema tan de economistas que es el sistema marginalista, que dice que se paga la electricidad al precio del kilowatio hora más caro que entra en cada**





**momento, y lo más caro que entra en cada momento es el ciclo combinado de gas pues... pagas la electricidad a precio de oro y cuanto más suba el gas (que más va a subir porque además hay escasez y no llega para todos), pues la electricidad se va a seguir disparando.”**

¿Consumir ilimitadamente como única opción de un sistema que nos lleva hacia un colapso inevitable?

A pesar de esto, el problema real y principal no es cómo se fijan los precios sino que los combustibles fósiles se están agotando. Y que por tanto, no nos van a permitir seguir consumiendo como hasta ahora, y mucho menos seguir creciendo como pretenden FMI, Banco Mundial y compañía, junto a sus políticos aledaños. Si observamos la subida del precio del gas en los últimos meses, vemos que

ha ido subiendo muy en paralelo a esta subida de la luz. Y si este precio sigue subiendo, es posible que haya empresas que incluso acaben quebrando porque no les salga a cuenta seguir funcionando debido al elevado coste de la energía. Y esto podría llegar a pasar, pues los mercados de futuros ya indican hoy que el techo al que podría llegar el precio de la luz en los próximos meses puede llegar a ser mucho más alto. Así lo explica Antonio Turiel:

**“Ahora hay países a los que ya no se les suministra gas, por ejemplo Pakistán, es decir que el gas ya no llega para todos los países. Y los problemas van a ir empeorando, cada vez faltará más gas y va a haber momentos chungos. Y si falta gas, además, están aquellos problemas de la estabilidad de la red, y algunos países como Alemania**

**pueden tener problemas, para que no se les caiga la red eléctrica o para no tener una avería gorda. Y además, si el precio sigue subiendo, yo tengo calculado que si el precio se duplica, que podría llegar a pasar, España quiebra directamente. Ya empiezan a cerrar empresas, así que imagínate...”**

Y ojo porque en el Real Decreto Ley aprobado por el Consejo de Ministros de España este pasado 21 de diciembre, había un párrafo que ha pasado muy desapercibido pero que muestra que el propio Gobierno contempla que esto puede llegar a pasar. El párrafo dice así: “Con vistas a ayudar a la industria consumidora de gas a superar la coyuntura de precios elevados del hidrocarburo, se introducen medidas para flexibilizar las condiciones contractuales del suministro. Hasta el próximo 31 de marzo las empresas que

se vean forzadas de reducir su producción podrán modificar o suspender el caudal contratado para abastecerse de gas natural, evitando así que soporten costes adicionales derivados de las limitaciones vigentes para modificar este tipo de contratos”.

Es decir que el gobierno ya prevé que haya empresas que en el primer trimestre del 2022 tengan que parar la producción y está legislando para que ese parón sea menos duro para ellas. Es decir, que está dando por muy posible que haya industrias que vayan a parar este invierno porque no le saldrá cuenta seguir produciendo... algo bastante preocupante. Y el principal problema es que ante todo esto no hay ninguna solución verosímil sobre la mesa. El Gobierno ha aprobado hace poco rebajas fiscales que siguen en vigor, como la bajada del IVA en la factura de los consumidores del 21 al 10%, la reducción del impuesto especial eléctrico del 5 al 0,5% (el mínimo que permite la Unión Europea), y la suspensión del impuesto a la generación (un impuesto que pagan las empresas

que generan electricidad y que acaba repercutiendo en los consumidores).

¿Fin del capitalismo por implosión del mismo? Su sistema es nuestra ruina, o lo tumbamos o nos dobléga

Pero esto no son soluciones, son parches, no solventan el problema de verdad. Y el problema de verdad es que el gas se está acabando. Por eso la luz sube tanto y seguirá subiendo aún más, y claro, encima resulta que los actuales gobiernos tienen que gestionar este problemón junto a la actual pandemia que estamos viviendo. Pero ya hace mucho tiempo que desde los movimientos anticapitalistas se viene diciendo que no es posible crecer infinitamente en un planeta finito, que no tiene ningún sentido (por mucho que insistan los economistas neoliberales y el discurso dominante) y que cuando lleguen los problemas, se van a acumular y superponer de tal manera que lo hará todo aún mucho más caótico y difícil de resolver.

Hace mucho tiempo que se viene avisando esto

pero aquí estamos dándonos de bruces con esta realidad. Una realidad que tarde o temprano tenía que llegar y que probablemente va a ir a peor, sencillamente porque el resto de combustibles fósiles también se están acabando y no hay sustitutos que nos vayan a permitir seguir con el consumo, mucho menos el crecimiento que este sistema necesita para funcionar. Hace mucho tiempo que lo venimos diciendo y por desgracia parece que el tiempo nos está dando la razón... Antonio Turiel concluye:

**“A nivel de la Comisión Europea tendrían que aceptar que hay un problema de limitación esencial con el gas, que hay que cambiar el sistema y la manera de fijar el precio, pero no quieren hablar de esto porque si hablan de esto es reconocer que hemos llegado a los límites del crecimiento y es aceptar que tenemos que empezar a discutir varias cosas, y entre ellas pues que es el fin del capitalismo y claro eso no les mola en absoluto”.**