

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

ABRIL 2022 N°83

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

**LOS DERECHOS SE
CONQUISTAN
LUCHANDO**



MAYO

con-tenido

03. BARLOVENTO

1 de Mayo; Ni nos harán creer, ni nos harán callar

06. SINIESTRALIDAD LABORAL

El trabajo, serio riesgo para la salud

10. SALVAMENTO MARÍTIMO

Salvamento Marítimo presenta la Salvamar Draco en su base de Cartagena

12. ESTIBADORES

La estiba de Bilbao busca un acuerdo rápido que evite la entrada del administrador concursal

14. P&O

Despedidos 7 trabajadores "Low Cost"

16. OIT

El Congreso aprueba el convenio mundial de la OIT para promover el trabajo digno en la pesca

18. OPERACIÓN ESTRECHO

El Puerto de Málaga se prepara para una operación Paso del Estrecho «histórica»

20. MARINA MERCANTE

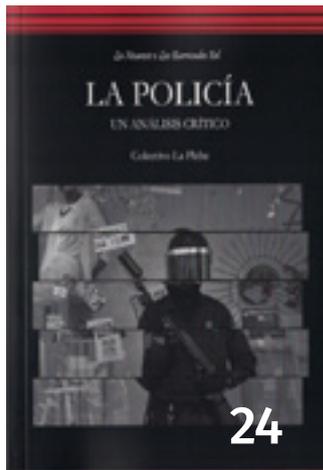
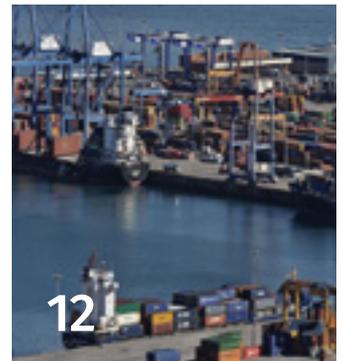
Noticias Breves

24. LIBRO DEL MES

La Policía; Un análisis crítico

26. TODO POR HACER

Algunos apuntes sobre el paro de transportes



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



barlo- vento



1 MAYO NI NOS HARÁN CREER, NI NOS HARÁN CALLAR

Lo que se prometía como la solución a los problemas de la clase trabajadora no ha supuesto más que un nuevo y enorme fiasco; la nueva reforma supone la definitiva legitimación y consagración, por parte del autodenominado gobierno más progresista de la historia, de aquellos aspectos más lesivos que ya se avanzaron en las reformas laborales de 2010 (gobierno Zapatero) y de 2012 (gobierno Rajoy).

Entre otras cuestiones, se quedan los mecanismos que facilitaban los despidos (no se recuperan indemnizaciones ni los salarios de tramitación), se quedan las razones intangibles de las previsio-

nes económicas (pérdidas previstas o futuras) para poder llevar a cabo despidos colectivos, o la no intervención de la autoridad laboral en los ERE.

De los convenios de empresa, únicamente se garantiza la igualdad salarial, pero no lo demás. Y en materia de subcontratación, va a haber que lucharla en los juzgados sin lugar a dudas, ya que no se da una solución clara a quienes realizan igual trabajo pero no reciben igual salario.

Mientras tanto, el coste de la vida sigue encareciéndose a toda velocidad, sin que las rentas de la clase trabajadora crezcan al mismo ritmo. En unos casos, con la complicidad

**Los derechos
se conquistan
luchando**

activa de los sindicatos mayoritarios. En otros, por culpa de una estudiada pasividad por parte de quienes gobiernan. Bienes de primera necesidad alcanzan su precio récord un mes tras otro. Ni los salarios ni las rentas básicas tienen una actualización que se equipare al encarecimiento del coste de la vida. En todos los frentes podemos observar lo mismo: pensiones que

no se revalorizan, convenios que se quedan congelados...

Ahora, además, cuando apenas hemos empezado a pagar las consecuencias de la crisis del Covid 19, se acercan las de la guerra de Ucrania. El sistema capitalista ya ha puesto a funcionar su maquinaria para que de nuevo seamos las trabajadoras y trabajadores quienes asu-

Y en materia de subcontratación, va a haber que lucharla en los juzgados sin lugar a dudas, ya que no se da una solución clara a quienes realizan igual trabajo pero no reciben igual salario.



mamos los sacrificios y lo van a hacer como siempre, con la complicidad de los sindicatos mayoritarios, que sin lugar a dudas nos van a vender una vez más, como ya lo han hecho con las reformas laborales, con el llamado Pacto de Rentas.

quienes prometían asaltar los cielos. Las conquistas sociales se consiguen en la calle y no en las urnas. Las verdaderas conquistas sociales, las que suponen una verdadera transformación, jamás han surgido de un pacto entre oligarquías.

De los convenios de empresa, únicamente se garantiza la igualdad salarial, pero no lo demás

A la CGT ni la harán creer ni la harán callar, por más operaciones propagandísticas que lleven a cabo





Siniestralidad laboral

Accidentes laborales

EL TRABAJO, SERIO RIESGO PARA LA SALUD

SP Comité Confederal CGT



El repunte de “accidentes” de trabajo es preocupante en un escenario de aumento de la actividad post-pandemia donde la priorización de los beneficios patronales sobre la seguridad y las condiciones de la mayoría de la población están poniendo en peligro nuestra salud y nuestra vida.

Los accidentes de trabajo con baja han aumentado un 18% en el año 2021, regresando a una tendencia sostenida desde 2014 de menor seguridad en el trabajo, unas cifras que la no

presencialidad y la baja actividad derivada de la Covid habían hecho descender el año previo. Es posible achacar este aumento al efecto rebote derivado de un descenso pronunciado en el año previo. Sin embargo, el aumento porcentual, de un 18%, es muy superior al descenso previo y los datos absolutos (Avance de 2021) prevén una vuelta a los peores años de siniestralidad de la última década, contabilizándose 572.448 accidentes de trabajo en el avance de 2021.

A estas cifras habría que sumarle aquellos accidentes de trabajo sin baja pero notificados, que suponen 565.075 adicionales. Lo que

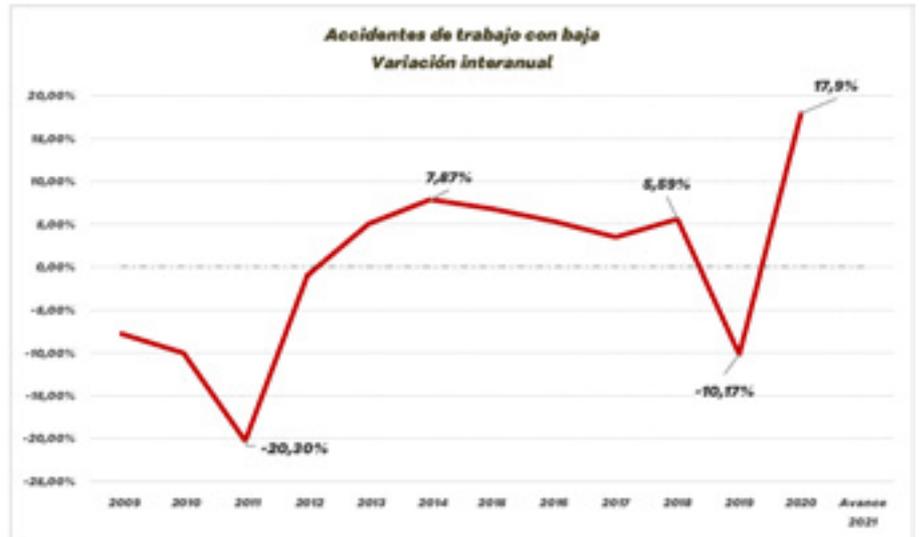
representa un aumento del 8% respecto al mismo periodo del año anterior.

Este fenómeno no es novedoso. En el gráfico podemos observar el aumento de la siniestralidad en el trabajo, tras el descenso previo derivado de la menor actividad durante las crisis. Un hecho debido, principalmente, a la desprotección provocada por reforma laboral de 2012 y el afán de los empresarios por despreciar las condiciones de su personal. Este mismo fenómeno parece estar repitiéndose tras la crisis provocada tras la pandemia de Covid-19 con un aumento muy preocupante durante el año 2021.

Así, los accidentes de trabajo han aumentado en todos los sectores de actividad y de forma especialmente relevante en Hostelería, las Actividades Sanitarias y de Servicios Sociales, y Actividades administrativas y servicios auxiliares.

La última actualización de datos (Avance de 2021) nos muestra que 705 personas han muerto debido a las negligencias en empresas. Es inaceptable que una sola persona pueda morir tan solo por salir a hacer su trabajo. Muertes evitables si el empresario tuviera un mínimo respeto por la vida de sus trabajadoras y trabajadores.

Estos datos ponen encima de la mesa, además, una evidencia acerca del fracaso de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020 y el Plan de acción anual del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Esta estrategia ni tan siquiera ha sido actualizada, sino que por el contrario el actual gobierno ha decidido prorrogarla mediante Acuerdo del Consejo de Ministros del 23 de febrero. Una normativa creada por el gobierno del Partido Popu-



	Valores absolutos		Variaciones sobre igual periodo año anterior (1)	
	Avance 2020	Avance 2021	Absolutas	Relativas en %
Accidentes con baja en el periodo de referencia, Total	485.365	572.448	87.083	17,9
En jornada de trabajo	428.474	497.735	69.261	16,2
In itinere	56.891	74.713	17.822	31,3
Asalariados	454.967	537.971	83.004	18,2
Trabajadores por cuenta propia	30.398	34.477	4.079	13,4
Accidentes de trabajo sin baja notificados	518.979	565.675	46.696	8,9

	Valores absolutos		Variaciones sobre igual periodo año anterior ^[1]	
	Avance 2020	Avance 2021	Absolutas	Relativas en %
Total	708	705	-3	-0,4
En jornada de trabajo	595	575	-20	-3,4
In itinere	113	130	17	15,0
Asalariados	633	633	0	0,0
Trabajadores por cuenta propia	75	72	-3	-4,0

Fuente: Ministerio de Trabajo y Economía Social

lar que ya era claramente insuficiente para momentos de normalidad y que se muestra obsoleta para este nuevo contexto surgido tras la pandemia y las amenazas de las nuevas formas de explotación laboral.

Sabíamos que las pérdidas provocadas por las crisis se sostienen sobre las espaldas de las y los trabajadores mediante la socialización de las pérdidas que pagamos entre todos mientras la patronal sigue aumentando sus beneficios, ahora también sabemos que se hace a costa de nuestra salud y seguridad en el trabajo. Una tragedia silenciosa que desde CGT venimos denunciando, incluso ante la Fiscalía especializada en siniestralidad laboral, y que se lleva la

vida de miles de las nuestras cada año entre enfermedades desarrolladas en el ámbito del empleo y los siniestros que suceden directamente en el puesto de trabajo.

Cada crisis es una oportunidad para aquellos sin escrúpulos de seguir engrasando sus cuentas corrientes a costa de nuestros medios de vida y también de nuestra propia vida. La creciente presión, el miedo al desempleo y la connivencia de aquellos que deberían vigilar por la salud de las trabajadoras son el cóctel perfecto para esta situación. Ni siquiera una pandemia mundial ha servido para que gobiernos y patronal se hayan preocupado por las trabajadoras de este país. Es

más, en este contexto, la relajación de las medidas de seguridad se ha extendido al teletrabajo, donde imperan la desprotección y la ausencia de normas efectivas que eviten que nuestro trabajo se lleve por delante nuestra salud. Una desprotección que se extiende también a las nuevas formas de explotación de plataformas digitales, como por ejemplo entre el colectivo de riders o conductores. Seguiremos denunciando un sistema en el que el trabajo es un factor de riesgo para nuestra vida, un fenómeno que avanza como se extiende la precariedad, base fundamental sobre la que se asientan los peligros para nuestra salud.

No podemos permitir que

ni una sola trabajadora salga de su casa sin la seguridad de volver sana y salva. Mientras vivamos nuestro día a día entre una clase empresarial ávida de beneficios y un gobierno que mira para otro lado el cambio está en la mano de las propias trabajadoras y trabajadores, desde CGT lucharemos codo con codo con vosotras. No dudes en contactar con tu delegada o delegado sindical, organízate, consulta nuestra Guía sobre Salud Laboral o afíliate.

[1] Los datos de este Avance enero-diciembre 2021 se están comparando con los del Avance enero-diciembre 2020, que son en ambos casos datos provisionales.

LOS ACCIDENTES LABORALES
NO SON COSA DEL
PASADO
LA PRECARIEDAD EN EL TRABAJO **MATA**





Salvamento Marítimo

Salvamar Draco

SALVAMENTO MARÍTIMO PRESENTA LA SALVAMAR DRACO EN SU BASE DE CARTAGENA

M.P.

murciaplaza

El director de Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis García Lena, ha presentado la Salvamar Draco una embarcación de nueva construcción incorporada desde el pasado 19 de noviembre de 2021 a su base en Cartagena en la Región de Murcia, según han informado fuentes ministeriales en

un comunicado.

La Draco, construida en los astilleros de Auxiliar Naval del Principado de Asturias, ha supuesto una inversión de 2,2 millones de euros.

En este sentido, García Lena ha destacado en la presentación la importante labor que desde la base de Cartagena realiza la tripulación de la Salvamar Draco. Desde su incorporación en noviembre ha rescatado a un total de 262 personas en dificultades en 28 intervenciones.

Esta embarcación de nueva construcción sustituye a la Salvamar Mimosa que ha prestado servicio durante más de 13 años operando en el litoral murciano y ahora se ha trasladado a Porto Colom (Baleares) para seguir operando desde su nueva base.

El nombre de Draco hace referencia a la constelación con el significado de “el dragón” la cual fue descubierta por primera vez por el astrónomo griego Ptolomeo.

La mayoría de las 55 Salva-

mares con las que cuenta Salvamento Marítimo distribuidas por el litoral español tienen nombres de estrellas.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Las Salvamares son las unidades más versátiles de la flota de Salvamento Marítimo por su alta velocidad, gran maniobrabilidad y poco calado, apropiadas para actuar en circunstancias en que la rapidez de respuesta juega un papel fundamental.

Estas embarcaciones pueden alcanzar velocidades superiores a los 38 nudos y están construidas en aluminio y con borda baja, lo que las hace apropiadas para recoger naufragos del agua, además de dar remolques y asistencias.

La Salvamar Draco, de 21,50 metros de eslora y 5,5 de manga, incorpora sistemas DP (posicionamiento dinámico) y Jet An-

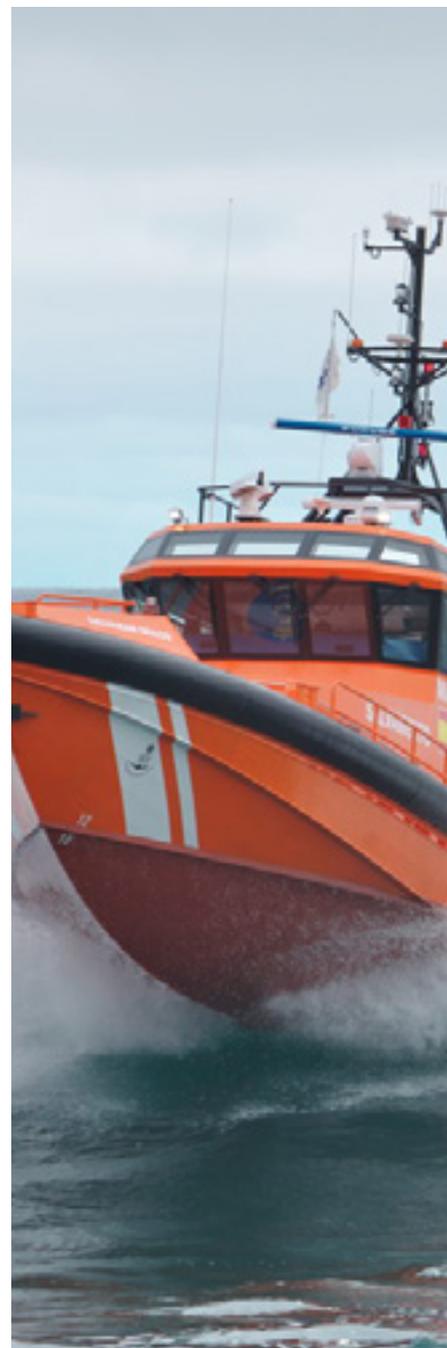
chor, así como una sonda de barrido lateral en 3D con alcance de hasta 1200 metros. También cuenta con un equipo de comunicaciones por satélite Inmarsat fleet one.

Asimismo, dispone de mejoras respecto a las anteriores, como una distribución más eficiente y un acceso mejorado a la cámara de máquinas, optimizando la capacidad de acometer mantenimientos programados, al tiempo que se consigue una visibilidad desde el puente de 360º, lo que mejora notablemente las capacidades de búsqueda.

La nueva Salvamar Draco tiene una autonomía de 400 millas náuticas (unos 740 km) a una velocidad de 28 nudos y cuenta con 2 motores MAN de 1.400 CV. Esta embarcación de intervención rápida pesa 39 toneladas y tiene una capacidad de tiro durante los remolques de SEIS toneladas.

Las Salvamares intervie-

nen en la mayoría de las emergencias atendidas por Salvamento Marítimo gracias a su rápida respuesta y versatilidad.




germinal abogados

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



Puerto de Bilbao

Estibadores

LA ESTIBA DE BILBAO BUSCA UN ACUERDO RÁPIDO QUE EVITE LA ENTRADA DEL ADMINISTRADOR CONCURSAL

Adrián Legasa

**CRÓNICA
VASCA**

El objetivo era evitar llegar a este punto, pero empresas y sindicatos de Bilboesti-ba no lograron entenderse a tiempo y parar la entrada en concurso de acreedores. La asociación que agrupa a las cuatro empresas estibadoras de Bilbao ha presentado en los juzgados la documentación que acredita su endeudamiento para solicitar la apertura formal del proceso concursal, pero hay un cierto consenso en el sector en que se debe buscar una

solución rápida, a poder ser en los próximos días, que evite añadir más incertidumbre a un puerto que arrastra muchas sacudidas en los últimos años.

El último golpe fue el paro de los transportistas que sacan la mercancía del puerto, que se prolongó durante tres semanas al calor del conflicto en el sector a nivel nacional y forzó un acelerón en las salidas de carga por ferrocarril. Recuperada la normalidad en ese punto la instalación portuaria vizcaina busca sofocar el otro gran fuego pendiente, el de los esti-

badores. Las tensiones con este colectivo vienen de muy atrás, pero la huelga de dos meses a finales de 2020, en plena pandemia, fue un punto de inflexión. Los propios sindicatos reconocen, como señalan las empresas y la propia Autoridad Portuaria, que la pérdida de tráfico por aquel conflicto ha agravado seriamente la situación de la estiba en Bilbao y puesto en riesgo el futuro del empleo.

Los estibadores desconvo-caron la huelga entonces tras alcanzar un compromiso de mediación por parte del Ministerio de Trabajo

que desembocó en una hoja de ruta que, a día de hoy, sigue sin plasmarse en un acuerdo para renovar el convenio. A mediados de febrero el presidente del Puerto, Ricardo Barkala, avanzó que el acuerdo estaba cerca, y un mes después señaló que el final del conflicto debe producirse en el mes de abril. La fecha de entrada en concurso de acreedores se superó finalmente el pasado día 7 sin una solución.

El administrador, a escena

Se pone en marcha así la maquinaria judicial, cuyo primer movimiento debe ser el nombramiento de un administrador concursal, lo que podría ocurrir la próxima semana. Y el que un tercero tome las riendas de la situación, con toda la información que rodea a empresas y trabajadores sobre la mesa, tiene una serie de implicaciones que los principales actores prefieren evitar. Un proceso de este tipo no tiene marcados unos plazos temporales fijos, de forma que algunos concursos llegan a durar años. Pero una vez sentado al volante el administrador está facultado para tomar las decisiones que considere encaminadas a adel-

gazar la deuda, y esa poda puede perjudicar a las dos partes. Si hasta ahora las reuniones eran semanales, Bilboestiba y sindicatos mantienen contactos diarios con el objetivo de evitar que el proceso concursal empiece a quemar etapas.

Encarrilado un punto de encuentro con el principal sindicato, Coordinadora, todas las miradas están puestas sobre los delegados de UGT, la segunda central de la estiba en Bilbao. Ni ELA ni LAB, con dos y un delegado cada uno, parecen dispuestos a asumir el ajuste salarial que conlleva la hoja de ruta de Coordinadora, que incluye la renuncia de los estibadores a parte de su salario entre 2022 y 2024. Esta reducción económica, que permitiría a Bilboestiba ahorrar 850.000 euros anuales en ese trienio, gusta a las empresas (Bilboestiba está integrada por Toro y Betolaza, Bergé, CSP y SLP), pero es una medida difícil de encajar por los sindicatos. A partir de 2025, con la situación financiera saneada, Bilboestiba estaría dispuesta a asumir subidas importantes.

Como compensación a este recorte hasta 2024, UGT viene buscando la inclusión en el acuerdo de algún tipo

de compromiso para atar a la plantilla fija a los cerca de cien eventuales que vienen trabajando desde hace años en el Puerto por la vía de ETT. Pero esta es una puerta que siempre se ha mantenido cerrada por parte de Bilboestiba, que emplaza a acuerdos futuros con cada empresa en función del nivel de carga de trabajo. A estas alturas no parece que los eventuales vayan a entrar en el acuerdo por el convenio, lo que compromete la posición de UGT.

Precisamente ayer una parte importante de este colectivo de temporales, unos 40, volvía a trabajar al puerto después de dos meses en el dique seco. Este es un grupo de estibadores que trabajan desde hace años en la estiba pero son contratados de forma intermitente a través de ETT, en muchos casos con contratos de día. Ya hay tres sentencias judiciales que reconocen que la relación laboral de estos trabajadores debe ser indefinida, y hay más demandas pendientes de juicio. Se trata de un fleco que, aunque no se resuelva en el marco general del convenio, debe atajarse para consolidar la paz social en la instalación portuaria.



Despedidos 7 trabajadores “Low Cost”

P&O Ferries

DESPEDIDOS SIETE TRIPULANTES “LOW COST” DE P&O FERRIES

Juan Carlos Diaz Lorenzo

Puente de mando

La prensa del sur de Inglaterra informa de que siete tripulantes “low cost” contratados por una agencia de embarque designada por P&O Ferries, han sido despedidos después de que regresaran a bordo borrachos. Un portavoz de la compañía confirma que “violaron nuestras estrictas pautas sobre el consumo de alcohol y fueron despedidos

con efecto inmediato”.

Agrega el citado portavoz que “la seguridad de nuestros pasajeros y tripulantes es nuestra principal prioridad y aplicamos una política de tolerancia cero con respecto al consumo de alcohol durante el servicio”, según recoge el digital kentonline.co.uk.

Las protestas por el reclutamiento de tripulantes “low cost” tras el despido masivo de 800 tripulantes, no cesan. Pese a ello, los barcos de P&O siguen amarrados,

tres de ellos en el puerto de Dover desde hace algo más de un mes de la polémica decisión que ha tenido una fuerte contestación y rechazo general, incluso a nivel político y gubernativo.

La noticia del despido se ha conocido esta noticia los manifestantes tomaban las calles de Dover, en una nueva protesta contra P&O Ferries, convocada por el sindicato RMT. Diversos conductores se sumaron con sus camiones y vehículos a modo de “barricada rodante”.



Darren Procter, secretario nacional de RMT, manifestó que «espero que P&O y DP World reconozcan que han hecho un desastre absoluto». Y mientras crece el rechazo contra la decisión de P&O, cada vez más se pide “un operador decente” que reemplace a la citada naviera, “un producto que no podemos permitirnos”, dice Rob Williams dirigente del Sindicato Nacional de Delegados Sindicales.



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



Un sindicato combativo, honesto y solidario



Organización Internacional del Trabajo Trabajo Digno

EL CONGRESO APRUEBA EL CONVENIO MUNDIAL DE LA OIT PARA PROMOVER EL TRABAJO DIGNO EN LA PESCA

Redacción



El Congreso de los Diputados ha aprobado este jueves el convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) acordado

por 437 naciones en 2007, para garantizar condiciones dignas de empleo y de vida a bordo de los buques pesqueros.

El pleno de la Cámara Baja ha votado favorablemente el citado convenio de la OIT, que incluye acciones como la lucha contra la competencia desleal o «dumping» social en el

sector pesquero, y que hasta la fecha solamente han ratificado una veintena de países.

Ningún diputado se ha opuesto y 26 se han abstenido sobre la ratificación del acuerdo, que supone un paso más para que España complete su aprobación definitiva.



El convenio completa y unifica las diferentes normas internacionales del sector y promueve el trabajo «decente» en el ámbito pesquero, el que desarrollan su actividad laboral 38 millones de personas en todo el mundo, según datos del Ministerio de Trabajo y Economía Social.

El objetivo es fomentar la calidad del empleo en las flotas y su aprobación implica que España se adhiera a los estándares laborales más elevados para los pescadores.

Mejorar las condiciones de vida a bordo

El convenio plantea una mejora de las condiciones de vida de los tripulantes de los buques en lo que respecta a los requisitos mínimos del trabajo, contratación, condiciones mínimas del alojamiento y la alimentación, protección de la seguridad, la salud laboral y la atención médica.

También tiene como fin facilitar la lucha contra el trabajo forzoso, la trata de personas y otros abusos, especialmente en navíos con banderas de países con sistemas de inspección con menor capacidad de actuación.

Hasta el momento una veintena de países han ratificado el Convenio 188: Angola, Antigua y Barbuda, Argentina, Bosnia y Herzegovina, Congo, Dinamarca, Estonia, Francia, Kenia, Lituania, Marruecos, Namibia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Senegal, Sudáfrica y Tailandia.

Por otra parte, el Congreso de los Diputados ha aprobado las enmiendas hechas en Roma en 2014 al convenio para el establecimiento de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo





Puerto de Málaga

Operación Estrecho

EL PUERTO DE MÁLAGA SE PREPARA PARA UNA OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO «HISTÓRICA»

Ignacio Lillo

SUR

El Puerto de Málaga se prepara para una Operación Paso del Estrecho (OPE) este verano que, salvo cambios de última hora, se espera que sea histórica. La Autoridad Portuaria ha activado un concurso para dotar de instalaciones de descanso y atención a los viajeros marroquíes, que volverán a Málaga después de dos años sin poder viajar, ya

que la última OPE hasta la fecha tuvo lugar en 2019, y después se produjo el cierre de fronteras a causa de la pandemia y de la crisis diplomática con Marruecos.

Desde la rada malagueña, los viajeros podrán cruzar a Melilla mediante dos líneas: la regular, a cargo de Baleària, que ganó recientemente el concurso de servicio público. Y la de Trasmediterránea, que sigue operando ya de forma privada. Por tanto, la clave del éxito será la posibilidad de viajar con los

coches, algo que, según el Ejecutivo, se podrá hacer a partir del próximo lunes, 18 de abril.

«La OPE en general sí va a ser histórica, aunque todavía no sabemos los detalles porque el comité de coordinación todavía no se ha reunido y no sabemos las condiciones ni si la frontera de Melilla con Marruecos estará abierta para todo tipo de vehículos y de pasajeros; para nosotros esa es la clave y lo que va a determinar que en Málaga haya más o menos pasajeros», explica

el presidente del Puerto, Carlos Rubio.

Pendientes de la frontera

«En Algeciras y Almería (que tienen conexión directa con puertos marroquíes) va a ser histórico, pero en Málaga dependemos mucho de las condiciones de la apertura de la frontera», reitera Rubio. En principio, se da por hecho que el paso estará abierto, pero aún no se conoce exactamente en qué términos; de ahí que el presidente portuario prefiera ser cauto en cuanto a las previsiones de viajeros este verano.

En cualquier caso, la Autoridad Portuaria ya tiene en marcha un concurso para que sus instalaciones estén preparadas, ante la posibilidad de que el volumen de usuarios sea similar o superior al que hubo en 2019. Entonces, el operativo especial discurrió desde el 15 de junio hasta el 15 de septiembre, con un total de 142.955 viajeros. Esta cifra supuso un incremento de casi el 15% respecto al año anterior (124.981). Además, cruzaron 29.949 vehículos, un incremento de casi el 32%.

El citado contrato permitirá montar dos carpas en la entrada del muelle de San Andrés, donde se ubicará de nuevo el área de espera antes de embarcar; así como aseos y zona de servicios, una capilla y estancias para los voluntarios de Cruz Roja. «Todo eso va a estar preparado; esperamos que la frontera de Melilla se abra con normalidad y que tengamos una buena OPE».

Conexión con Nador

Otra cuestión importante, derivada del pleno restablecimiento de las relaciones diplomáticas con el país vecino, es la posibilidad de que se abra en breve la frontera comercial con Melilla, que como en el caso de los viajeros se cerró en 2019 y que supondrá un aumento del tráfico de mercancías entre las dos costas del Mediterráneo.

Actualmente, no existe ninguna conexión directa desde Málaga con Marruecos, aunque Rubio adelanta que se está negociando para que haya próximamente una línea con Nador. Por tanto, las

nuevas circunstancias en la convivencia entre ambos países pueden servir para relanzar futuras líneas comerciales, que favorecerán a nivel logístico a los muelles de la capital.

El Ministerio del Interior anunció el pasado lunes el inicio de los preparativos para poner en marcha este próximo junio la Operación Paso del Estrecho, para facilitar el tránsito por vía marítima a los ciudadanos marroquíes residentes en el extranjero durante el periodo estival. En el operativo está previsto que participen cerca de 17.000 agentes de la Policía Nacional y Guardia Civil, y al menos 70 asistentes sociales y traductores.

La OPE se suspendió con el estallido de la pandemia, hace dos años, cuando las autoridades marroquíes cerraron las fronteras para evitar la propagación del coronavirus. Aunque, posteriormente, la clausura se mantuvo como protesta ante la posición de España respecto al Sáhara Occidental.

MARINA

Noticias Breves



El “Eco Livorno” refuerza el servicio de carga rodada de Tramed con Palma

El buque “Eco Livorno”, uno de los híbridos más grandes del mundo, efectuó, el sábado 23 de abril, una escala excepcional en el puerto de Palma. El motivo fue la descarga de más de 1.000 vehículos de alquiler debido a una punta de demanda de este tipo de transporte en la isla.

Así pues, este buque del Grupo Grimaldi, procedente de Italia y con destino a Valencia, se ha sumado a la ruta Barcelona-Palma reforzando, así, el transporte de carga rodada de Tramed.

“Una vez más, el Grupo Grimaldi pone a disposición de la filial Tramed la eficiencia y capacidad de su flota para asegurar un servicio eficiente y sosten-

nible al segmento de automoción entre la península y Baleares”, declaró Ettore Morace, CEO de Tramed.

Cabe destacar, explicó Morace, “que Tramed gestiona, actualmente, la práctica totalidad del mercado de automoción hacia y desde Baleares gracias a la colaboración con los principales operadores logísticos del sector”.



Líneas Huelva-Canarias aumentan un 107% los pasajeros en primer trimestre año

Las rutas marítimas que discurren entre Huelva y Las Palmas de Gran Canaria, Tenerife y Lanzarote, declaradas de Interés Público, han cerrado el primer trimestre de 2022 con un aumento del 107,26 % en volumen de pasajeros respecto al mismo período del año anterior.

Según los datos del puerto de Huelva estas líneas regulares registraron entre enero y marzo un total de 12.253 viajeros, lo que supone 6.341 más que el año pasado, en el que la cifra de pasajeros se situó 5.912.

En cuanto al número de vehículos trasladados el número ha pasado de los 3.286 de los tres primeros meses de 2021 a los 7.324 de este 2022, lo que supone 4.038

más, es decir, una subida del 122,88 por ciento.

Estas líneas fueron declaradas en febrero por el Consejo de Ministros de Interés Público, estableciéndose Obligaciones de Servicio Público sobre las mismas consistentes en mantener una frecuencia mínima de un viaje semanal en cada una de ellas.

Esta declaración supone la inclusión de la ruta en los mecanismos de intervención administrativa existentes para la conexión marítima de las islas Canarias con la península, lo que permitirá que esta ruta se incluya también en su caso en las próximas licitaciones de contratos de navegación de conexión de la península con el archipiélago.

MERCANTE

Noticias Breves



Seis bancos otorgan financiación “ecosostenible” a Balearia

Balearia ha firmado la primera “financiación sostenible” en el sector marítimo en España con un préstamo de 80 millones de euros, en el que se ha vinculado el tipo de interés –dice la naviera– a dos indicadores de impacto medioambiental: el número de “buques ecosostenibles” y el número de buques que disponen de conexión eléctrica a puerto, conocido también como “cold ironing”.

CaixaBank ha liderado este préstamo sindicado, actuando como coordinador de la financiación, asegurador y agente de sostenibilidad. En la operación también han participado Abanca, Banca March, BBVA, Cajamar y San-

tander. Los buenos resultados de Balearia en 2021, con unos beneficios de 49 millones de euros, también han contribuido a la concesión de este préstamo.

Se consideran “buques ecosostenibles” aquellos propulsados por gas, hidrógeno o baterías eléctricas, al ser las tecnologías con menores emisiones que los combustibles convencionales o limpias. Bien es verdad, como ha reconocido la propia naviera, que el uso del gas natural resulta ahora inviable, debido a la carestía del producto, por lo que desde hace meses sus buques navegan a fuel y gasoil, a la espera de que reviertan los precios actuales

Naviera Armas plantea reфинanciar su deuda y cambia su estructura societaria

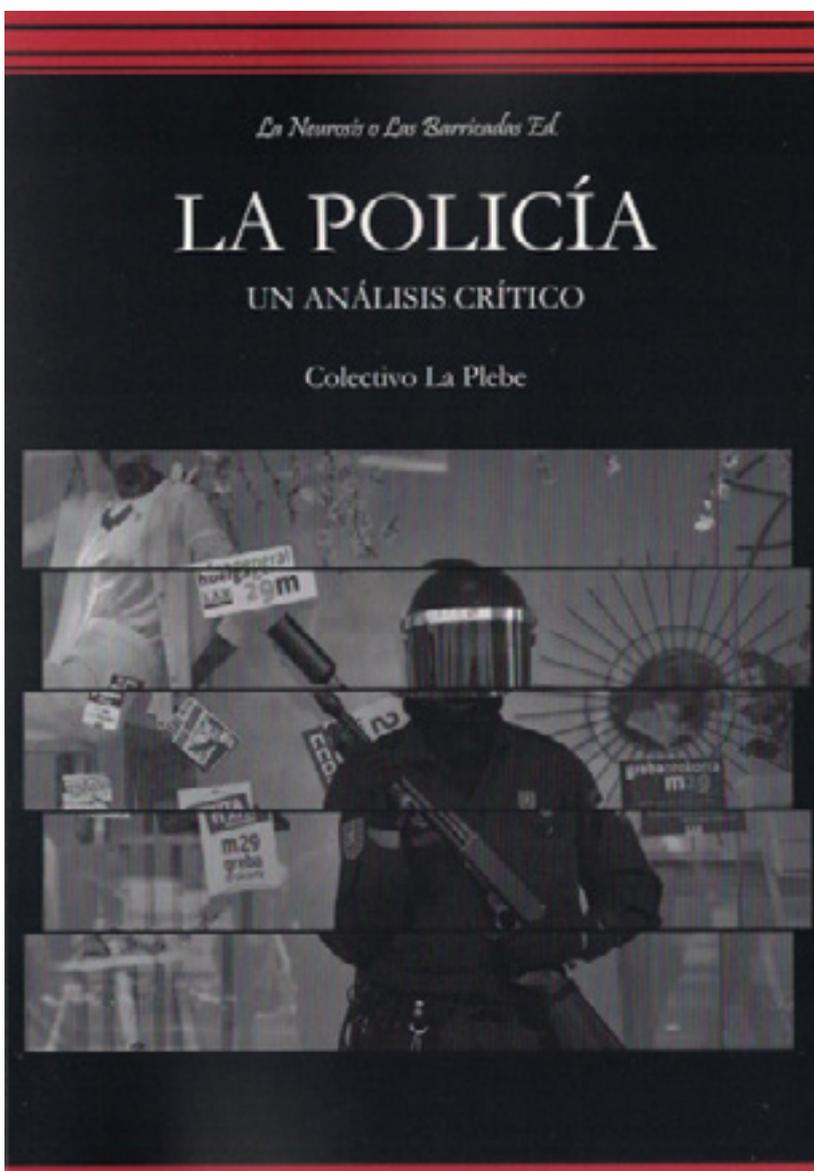
Nuevos pasos de Naviera Armas tras su reestructuración. El grupo marítimo ha convocado a sus accionistas para el próximo mes de mayo a una junta extraordinaria en la que someterá a votación distintas propuestas encaminadas a la reorganización societaria tras el acuerdo con sus bonistas. La compañía propondrá el cese de todos los miembros del consejo y la petición de nueva financiación a entidades privadas o públicas. La compañía con sede en Gran Canaria sufrió la crisis del coronavirus y se vio forzada a tantear en un primer momento un rescate a la SEPI y terminó vendiendo parte de sus activos al grupo italiano Grimaldi.

Fuentes de la compañía trasladan que se va a disolver el órgano de gobierno actual de Naviera Armas SA -quedarán al frente dos administradores mancomunados-, ya que la sociedad holding es ahora Bahía de las Isletas. El movimiento, según las mismas fuentes, sería “puramente mercantil” y estaría enmarcado en la reestructuración del grupo, en la que también se ha constituido una estructura de sociedades en Luxemburgo (doble LuxCo) dentro del organigrama societario.



Libro del mes

Colectivo La Plebe



Este texto pretende contribuir a llenar un curioso vacío: el estudio de los cuerpos policiales. Es cierto que la cultura audiovisual, sobre todo a través del cine y las series de televisión, ha convertido a la policía en una institución con una presencia enorme en la cultura que consumimos. Por otro lado, resulta llamativa la escasa producción de estudios científicos sociales sobre esta institución. ¿No existe interés por el estudio de los cuerpos del orden? ¿Es su hermetismo el motivo de esta escasez de estudios? ¿O es posible que se trate de un objeto incómodo de estudio por su poder? Resulta difícil saber si estas razones u otras han sido determinantes en esta sequía académica. No obstante, el Colectivo La Plebe se ha propuesto poner un grano de arena para ofrecernos un acercamiento que combine sencillez



y seriedad. Porque cuanto más poder acumula una institución más necesario es poner sobre ella la lupa de la crítica para dejar al descubierto la realidad:

Si tuviéramos que elegir un adjetivo para definir este siglo en el que nos ha tocado vivir, sería el de cínico. Y es que poca gente parece creer, con un mínimo de sinceridad, en las grandes instituciones históricas como la Iglesia, los partidos políticos, la justicia, etc. El descrédito no está restringido a esos referentes, sino que ha socavado el prestigio de muchos campos profesionales que, en otro tiempo, parece que gozaron de cierto respeto, como el periodismo, la abogacía, la docencia, etc. Por eso, todos podrían

mirar con recelo a la policía, que ha conseguido una imagen que para sí quisieran otros organismos. Pero, ¿qué ha ocurrido para que una organización que ha ejercido tanta violencia contra las capas más débiles de la sociedad a lo largo de su historia haya mejorado considerablemente su reputación?

Las páginas del libro que tienes entre tus manos analizan con rigor y amenidad las herramientas culturales que han operado en las últimas décadas para producir ese cambio. Al mismo tiempo, encontrarás una descripción crítica de los rasgos propios de la realidad policial, su visión de la justicia, la percepción que tienen

de sí mismos, etc. No se trata solo de entender cuál es la función social de la policía, sino de entender algunos de los mecanismos que operan en esto que llamamos democracia y que impiden avanzar hacia un mundo donde la conjunción de igualdad y libertad abra nuevos horizontes de justicia social.



ALGUNOS APUNTES SOBRE EL PARO DE TRANSPORTES

TEl pasado mes de marzo, un paro de transportistas se extendió por todo el país. Lo que comenzó sin demasiado eco mediático (sobre todo desde ciertos medios de comunicación cercanos a la izquierda parlamentaria) y siendo convocado por una plataforma sin muchas referencias previas, ha terminado generando el enésimo dolor de cabeza al gobierno y conatos de desabastecimiento en muchos lugares. Marchas lentas, paros forzados en algunas empresas por falta de materias primas o incapacidad para sacar pedidos fuera la fábrica, o supermercados sin leche, son

algunas de las imágenes más visibles que ha dejado este conflicto. Si bien el paro **fue desconvocado a primeros de abril**, el melón puede volver a abrirse a la mínima, por lo que entendemos que merece una pequeña reflexión.

Días antes de que comenzase el paro, ya había rumores sobre cómo sería. La mayoría de los transportistas con los que hemos tenido contacto estaban más bien expectantes, y si bien entendían que algunas de las reclamaciones eran válidas, no se sentían recogidos en “La Plataforma”. En las empresas cuya actividad depende del tráfico de mercancías la situación era de calma tensa; pocos meses antes,

el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) había convocado una huelga sin mucho éxito, y si bien esperaban lo mismo de esta, muchas cayeron en hacer acopio por adelantado de los suministros que pudieran necesitar.

Frente a esta situación las ganas de debatir crecían porque una sentía la necesidad de posicionarse. Aquí van algunos esbozos de las conversaciones sobre este tema que han ido surgiendo en distintos círculos. Lejos de sentar cátedra solo pretendemos hacer pensar y exponer tanto las contradicciones como algunas conclusiones a las que hemos podido llegar. Allá van.

Los primeros rumores:

Huelga por el precio de los combustibles

Cuando un transportista te cuenta lo que paga por llenar el depósito te caes de culo. Está claro que en algunos desplazamientos el beneficio está mermando y mucho. Mi primer pensamiento era, salvando las distancias, que esta problemática nos afecta a un porcentaje muy grande de trabajadores/as, de los cuales un 30% aproximadamente se desplaza a su lugar de trabajo en su propio vehículo.

La subida generalizada de precios (ya no sólo del combustible) es un asunto extraño, nos pone con el agua al cuello, pero al mismo tiempo, quizá se

siente algo tan etéreo que no consigue impulsar las movilizaciones. Es posible que uno de los motivos sea el gobierno más progresista de la historia (nótese la ironía) que mantiene a sindicatos y simpatizantes de izquierdas paralizados y aparentemente conformes. Desde luego el nivel de paralización al que hemos llegado da miedo, pensar '¿cómo encender la chispa?' y no tener ni idea nos hace asomarnos al abismo. Esta inacción que literalmente nos mata evidencia, a nivel de clase trabajador, la atomización y falta de conciencia que nos acompaña. Somos cáscaras vacías que maldugan, curran y desconectan, quizá demasiado

literalmente, entre fútbol y reels de Instagram.

Una vocecita nos susurra al oído que cada coche que no circula son kilos de contaminación que dejan de emitirse. Pero intentemos acallarla. No usar el coche es, en ocasiones, un privilegio de clase mientras otros transportes menos dañinos mantengan tarifas prohibitivas. Por no hablar de las carencias del transporte público.

Entonces, ¿qué decir de este paro?

La huelga es la herramienta por excelencia de la clase trabajadora, pero ¿qué pasa cuando el individuo es propietario de su propio medio de produc-



ción? Muchos de los transportistas que han sostenido esta movilización son autónomos, miembros de cooperativas o directamente empresarios (principalmente, pequeños empresarios). En general, la mayoría posee su propio camión, de modo que más bien estamos hablando de paros patronales. Sin embargo, ¿son esta miríada de microempresas capaces de competir con los grandes grupos empresariales del transporte? ¿Por qué no subir las tarifas de sus portes para compensar los aumentos del precio del combustible? Así funcionan las leyes del mercado, ¿no? ¿O es que esto les haría aún más complicado competir con esas grandes empresas para las que además muchos de ellos están subcontratados? Al final sólo les queda estirar más y más a sus trabajadores o aumentar sus niveles de autoexplotación al mismo tiempo que se reclaman ayudas estatales. Y aún así, no deja de ser un parche, pues si estas ayudas acaban llegando también a las grandes empresas, volverán a decantar la balanza hacia las lógicas del mercado, hacia quien tiene mayores posibilidades

de ofrecer servicios más variados y baratos.

Más allá de esto, quizás otro tema a poner sobre la mesa es cómo todas estas subidas de precios, ya sea el combustible, la luz o el gas, tienen que acabar siendo paliadas, o más bien, suavizadas por las ayudas estatales. Nuestra precariedad aumenta, los precios suben, la compra sube, los alquileres suben, todo se desmadra, y sólo queda que el gobierno salga apaciguar fuegos, porque apagarlos nunca los apaga, mientras se pactan con sindicatos contenciones salariales, o subidas muy por debajo de la inflación. Nuestros salarios se estacan, pero los beneficios empresariales no paran de crecer año tras año. Sin embargo, nos son estos beneficios empresariales los que se invierten en paliar nuestra precariedad, sino nuestras cotizaciones. Quizá tendríamos que pararnos a pensar qué engranajes arrastran estos salvavidas que nos lanza el Estado. Los beneficios de las grandes empresas no dejan de crecer mientras el Estado no deja de endeudarse con políticas sociales: con su limosna

alejan el fuego del capitalismo salvaje que gobierna el mundo, esas migajas logran que aguantemos un poco más, que tengamos un poquito más de paciencia con el sistema que estrangula, pero no ahoga.

Volviendo al tema que nos atañe aquí: si pensamos que la problemática de los transportistas también es, en parte, la nuestra, si asumimos la importancia de lo que está en juego... entonces, ¿cómo posicionarnos? Sabemos que si la huelga hubiese estado organizada por conductores asalariados la hubiéramos apoyado sin dudar; sin embargo, poco o nada debería preocuparles el precio del carburante (no más que a cualquiera de nosotras). En otras demandas menos sonadas podrán sentirse más recogidos, pero la tónica general de las reclamaciones ha sido la incongruencia: según leíamos noticias y entrevistas más difícil parecía que pudieran verse representados en los mismos objetivos.

Aquí dejamos estas reflexiones, que si bien han sido algo inconexas y faltas de conclusiones tangi-



11 MAYO 10:30 HORAS

ASAMBLEA GENERAL

C/ ALENZA, 13 2º 28003 MADRID

SECTOR MAR Y PUERTOS

