

CGT CONTRA LAS DESIGUALDADES

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

MAYO 2022 N°84

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

XIX

CONGRESO

CONFEDERAL

CGT

BigTree
1312

CGT en contra de les desigualtats - - CGT Escontra les desigualdades

CGT-LKN Ezberdintasunen aurka - - CGT Contra as desigualdades



9, 10, 11 Y 12 JUNIO 2022 ZARAGOZA

Confederación
General del
Trabajo

cgt.org.es

@CGT

rojoynegro.info

con-tenido

03. BARLOVENTO

Por un Sistema Público de Pensiones de Reparto y Solidario: No a sus negocios

06. PLATAFORMA ESTATAL DE REMOLQUE

Contra la represión sindical en el sector

08. CGT SE REUNE CON EL ISM

CGT por los derechos de los y las trabajadoras del sector

10. SALVAMENTO MARÍTIMO

Últimos rescates

12. ASTILLEROS ARMÓN

A Armón solo le interesan 20 de 120 trabajadores de Barreras

14. P&O

Despidos masivos

16. TRANSPORTE MARÍTIMO

Continúa la inestabilidad en el transporte marítimo mundial

18. TRANSMEDITERRÁNEA

Trasmed instala en sus barcos un sistema de purificación por ozono

20. MARINA MERCANTE

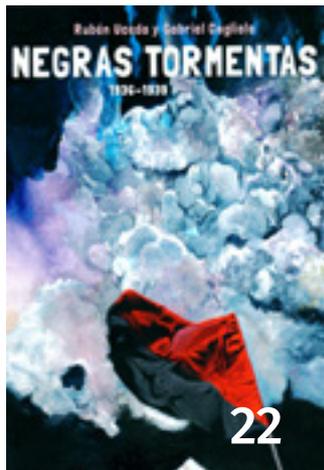
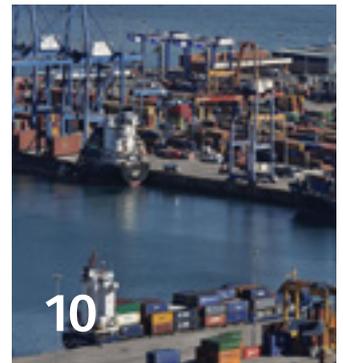
Noticias Breves

22. LIBRO DEL MES

Negras tormentas

24. TODO POR HACER

En Primavera florecen los conflictos laborales



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



POR UN SISTEMA PÚBLICO DE PENSIONES DE REPARTO Y SOLIDARIO: NO A SUS NEGOCIOS

Las Patronal del sector de la construcción y los sindicatos “institucionales” CCOO y UGT, sin esperar siquiera a la aprobación de la Ley que introduce los Planes de Pensiones de Empleo (PPE) por medio de la negociación colectiva, ya han pactado la creación de dicho PPE para todos los trabajadores y trabajadoras del sector.

Los planes de pensiones de Empleo, que el gobierno “más progresista de la historia” junto a patronales y sindicatos “institucionales” quieren introducir en todos los sectores de la economía, **no son otra cosa que la materialización del trasvase y expropiación de miles de**

millones de la caja común de la Seguridad Social, hacia los mercados financieros ya que se constituyen Fondos de Pensiones de capitalización con Entidades Privadas, además del beneficio que las gestoras de esos Fondos obtendrán.

Esta Ley rompe el principio de solidaridad y reparto en los cuales se basa nuestro Sistema Público de Pensiones, con estímulos ligados directamente con el individualismo y los beneficios fiscales para aquellas personas con mayor capacidad adquisitiva, fomentando y naturalizando la inequidad, la desigualdad y el mayor empobrecimiento de la mayoría de trabajadores y trabajadoras que

Los derechos se conquistan luchando

trabajan en sectores muy precarizados (hostelería, servicios, construcción, sector agrario, etc.).

A las personas asalariadas se les concede la reducción de la base imponible a tipo marginal en el IRPF (a un 30% en el empleado medio) con unos límites que se establecen en función de la contribución empresarial...manteniendo las desgravaciones en la base y diferenciando entre planes individuales y colectivos, para los primeros con una deducción de 1.500€ y para los colectivos (como son los Planes de Pensiones de Empleo) de 10.000€.

Pero lo más grave de este tipo de PPE, es que para las **empresas se reintroduce la no cotización de las contribuciones a la Seguridad Social en las aportaciones a estos planes**, que estuvo vigente hasta 2013, limitada ahora a 115 euros mensuales/1.380 euros por empleado/a (lo que supone un ahorro de casi 400 euros por trabajador/a).

El saqueo del Sistema Público de Pensiones es un mero trasvase de fondos públicos que debieran ir a la Caja Común de la Seguridad Social, hacia los fondos privados y a costa de bonificar más y más a las Empresas.

Y, además, condiciona la propia negociación colectiva, al trasvasar parte de los incrementos salariales a las aportaciones empresariales a los Planes de Pensiones de Empleo. El ejemplo del preacuerdo firmado en el sector de la construcción es un buen ejemplo... “Se acuerda la promoción, en su caso, de un **Plan de Pensiones de empleo sectorial** una vez se promulgue, y desarrolle, la Ley de regulación para el impulso de los planes de pensiones de empleo, por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por el Real Decreto Legisla-



tivo 1/2002, de 29 de noviembre, y se analice por las partes, así como siempre que en su regulación se recojan los incentivos comprometidos por el Gobierno.”

Se ha pactado un incremento salarial del 4,0% para el año 2022, 3,0% para el año 2023, y 3,0% para el año 2024, **de los que, cuando se formalice el indicado Plan de Pensiones, una parte se destinaría a aportaciones al Plan de Pensiones que se promueva.”**

Con esta reforma, hoy todavía anteproyecto de Ley en debate en el Parlamento, **se pretende que**

la mayoría de asalariados y asalariadas, entren en la lógica del mercado, suscribiendo un plan de pensiones de empleo, a mayor gloria de sindicatos mayoritarios y capital financiero y, a costa de saquear y expropiar recursos que debieran ir a la Caja Común de la Seguridad Social, para que todas las personas tengan el Derecho Fundamental a una pensión suficiente y digna.

CGT llama a la movilización de todas las personas trabajadoras en activo y a las personas pensionistas, para oponerse a este saqueo de nuestros recursos públicos y a la

defensa incondicional de nuestro Sistema Público de Pensiones de Reparto y Solidario y a no permitir el acceso al “buitre del mercado privado” en nuestros recursos públicos.

GOBIERNE QUIEN GOBIERNE, LAS PENSIONES PÚBLICAS Y SUFICIENTES, PARA TODAS, SE DEFIENDEN

NO A LOS PLANES DE PENSIONES DE EMPLEO

EN DEFENSA DE NUESTRO SISTEMA PÚBLICO DE PENSIONES DE REPARTO Y SOLIDARIO





Plataforma Estatal de Remolque

Por un Trabajo Digno

CONTRA LA REPRESIÓN SINDICAL EN EL SECTOR

Sector Mar y Puertos



CGT sector mar y puertos asiste al congreso de la plataforma estatal de remolque, en la que se acuerdan movilizaciones en caso de otorgar licencias de remolque a las empresas que incumplan la jornada laboral.

Desde **CGT SECTOR MAR Y PUERTOS**, reunidos en primera instancia su Secretaría Permanente con sus afiliados durante la asamblea de afiliados que tuvo lugar el pasado día 11 de Mayo en la sede de CGT sita en C.Alenza, 13,

acuerdan tomar acciones contundentes ante la vulneración de derechos fundamentales ante los casos producidos en el Puerto de Santander, al despedir a los trabajadores de flota de remolque simplemente por organizarse sindicalmente para defender sus derechos laborales, acción realizada por la empresa Remolques Unidos SL con la complicidad de las diferentes administraciones.

Seguidamente, el pasado 12 de Mayo, tuvo lugar la reunión de la Plataforma Estatal de Remolque. Desde CGT, como miembros de la Plataforma Estatal



de Remolque, junto con los demás representantes de los diferentes Puertos nacionales, instamos a las Autoridades Portuarias, a Puertos del Estado y a las Capitanías Marítimas dependientes de la Dirección

General de Marina Mercante, a que tomen las medidas pertinentes dentro de sus competencias para NO OTORGAR Licencias de Remolque a las empresas solicitantes

que incumplan la jornada laboral y, a la vez, le recordamos que existen diferentes empresas en la actualidad prestando servicios sin cumplir la legislación vigente, con lo cual le pedimos que actúen ante estas situaciones y no sean cómplices del desarrollo de la actividad de remolque incumpliendo la normativa laboral.

Por todo lo acontecido y para preservar los de-

rechos de los trabajadores del sector de remolque portuario, CGT Mar y Puertos acometerá las medidas adoptadas en la Plataforma Estatal de Remolque en las que no se descartan movilizaciones a nivel nacional para el mantenimiento y aplicación de la normativa Socio Laboral para los tripulantes de Flota.



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Instituto Social de la Marina

Trabajo Digno

CGT POR LOS DERECHOS DE LOS Y LAS TRABAJADORAS DEL SECTOR

Sector Mar y Puertos



Tras haber solicitado una reunión con el Instituto Social de la Marina (ISM), el pasado 12 de mayo CGT Mar y Puertos se reunió con la Directora del ISM para tratar varios puntos que CGT considera de importancia.

El primer punto que se trató fue el hecho de que hasta ahora, en algunas zonas del Estado Español, los marinos se tenían que desplazar varias veces para la realización de los reconocimientos médicos periódicos para el embarque. La Sra. Elena Mar-

tinez, directora del ISM, aclaró que había puestos sin poder cubrir y por eso recurrieron a realizar la extracción de sangre para la analítica a centros privados. También informó de que actualmente esos puestos vacantes ya están cubiertos y de que en breve ya se podrá volver a realizar todo el reconocimiento médico en la casa del mar.

Seguidamente, CGT Mar y puertos se refirió al mal estado y la mala gestión en varias Hospederías de la casa del Mar. Aún sabiendo que el ISM sólo tiene autoridad en las hospederías de Ceuta y Melilla, quisieron dejar claro, que

los marinos embarcados tienen la necesidad y el derecho de tener un sitio digno donde poder descansar al desembarcar.

También, CGT Mar y Puertos expuso la falta de la realización de los cursos de revalidación de algunos marinos, por falta de cursos impartidos por el ISM. El ISM niega esa falta y se compromete a realizarlos si CGT Mar y Puertos les envía una lista de personas que sigan sin haber realizado dichos cursos de revalidación.

Por eso, si hay personas a las que les falten los cursos, que envíen un correo electrónico a cgt-organizacion@marypuertos.org

poniendo su nombre, teléfono y los cursos de revalidación que le faltan.

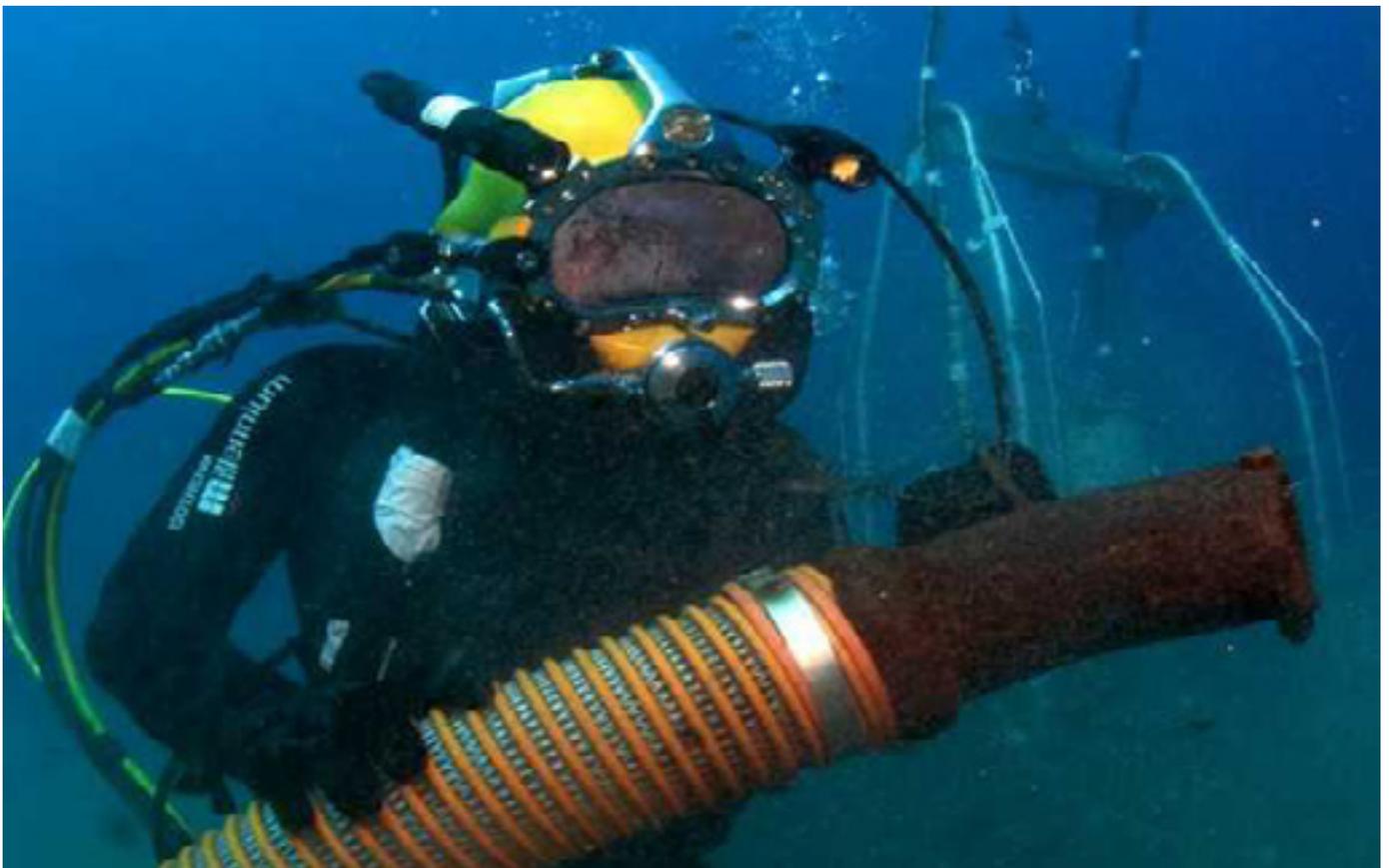
Para finalizar, CGT Mar y Puertos se pronunció sobre la injusticia que están pasando los buceadores profesionales al carecer en la actualidad de coeficientes reductores de jubilación.

Este colectivo tiene una profesión que implica peligrosidad o insalubridad, penosidad y toxicidad, agentes que con el paso de los años merman sus capacidades. Muy pocos llegan o llegarán tan solo a los 50 años buceando, de ahí que abandonen su

profesión para llegar a la edad de jubilación realizando otros trabajos o hayan fallecido antes de la edad de jubilación actual.

En la reunión se nos comunicó que en breve el gobierno concederá a estos profesionales un coeficiente de un 0,15, lo cual a CGT Mar y Puertos les parece insuficiente. El ISM está de acuerdo en esto y propondrá un aumento de coeficiente reductor a 0,30 para el colectivo.

CGT Mar y Puertos, seguirá luchando para mejorar las injusticias que siguen teniendo los trabajadores marinos.





Salvamento Marítimo

Rescate de personas

**L@S TRABAJADORAS DE SALVAMENTO MARÍTIMO
TRABAJAN SIN DESCANSO SALVANDO VIDAS**

Rescate 31/05/2022

Desembarcan en Lanzarote a 66 personas, seis de ellas menores

Salvamento Marítimo ha rescatado en las últimas horas a 66 personas de origen subsahariano (46 varones, 14 mujeres y 6 menores) que ha desembarcado durante la madrugada en el muelle de La Cebolla de la capital lanzaroteña.

A su llegada a tierra, tres mujeres y cuatro menores han sido derivados a centros sanitarios para someterse a observación, han precisado a Efe fuentes del 112.

Horas antes y a Gran Canaria llegaban a bordo de otra embarcación de Salvamento Marítimo una primera expedición conformada por 49 personas, que fueron localizadas en una patera a 110 kilómetros al sureste de Gran Canaria, entre ellas un bebé.

Según ha informado la sociedad estatal a través de su cuenta de Twitter, se trata de 44 hombres, cuatro mujeres y el pequeño.

A su llegada, a bordo de la Guardamar Calíope, al puerto de Arguineguín una mujer y un bebé fueron derivados a un centro sanitario para ser sometidos a observación.

Rescate 30/05/2022

Rescatan una patera con 49 personas a 60 millas de Gran Canaria

Salvamento Marítimo ha rescatado este lunes una patera en la que viajaban 49 migrantes rumbo al Archipiélago canario, según ha informado el organismo público. Sumando esta última embarcación, desde el pasado sábado han sido rescatadas seis pateras con 327 personas a bordo.

En esta ocasión, la patera la localizaron 60 millas al sureste de Gran Canaria. El Centro de Control de Salvamento Marítimo en

Las Palmas movilizó a la Guardamar 'Caliope'. Sus tripulantes procedieron al rescate de todos sus ocupantes (44 hombres, 4 mujeres y un bebé) y los está trasladando al puerto de Arguineguín, en el municipio grancanario de Mogán.

De las otras cinco pateras rescatadas durante el fin de semana, dos las localizaron al sur de Fuerteventura con 130 personas de origen subsahariano. Otra embarcación se dirigía a Lanzarote con 53 personas a bordo (34 varones 15 mujeres y 4 niños). A Gran Canaria llegaron 38 migrantes subsaharianos, entre ellos cuatro mujeres y un bebé, que venían en una neumática. Otra embarcación la interceptaron a 54 millas de Lanzarote con 58 personas, entre ellas un bebé.

Rescate 29/05/2022

Salvamento Marítimo auxilia una embarcación neumática con 18 migrantes a bordo

Efectivos de Salvamento Marítimo, con la Salvamar Enif, han auxiliado a unos 15 kilómetros frente a Barbate a 18 personas que se

encontraban a bordo de una patera desde hace cuatro días.

La alerta la generó el Servicio de Emergencias 112 Andalucía que remitió la comunicación al Centro de Coordinación y Salvamento de Tarifa. Entre los ocupantes había dos menores de edad y tres personas enfermas. Todos ellos fueron trasladados al puerto de Algeciras para que fuesen atendidos por el Equipo de Respuesta Inmediata en Emergencias (ERIE) de Cruz Roja.

Se trata de la segunda patera auxiliada por Salvamento Marítimo, en aguas del Estrecho. En la anterior se rescataron a cinco varones y dos niños de origen magrebí que habían partido en una patera desde Tánger.

Fuentes de Salvamento Marítimo han destacado que fue un informante el que llamó al Centro de Coordinación de Salvamento en Tarifa, detallando que una patera salía desde Tánger con dirección a las costas españolas.

El servicio de Salvamento Marítimo obtuvo la señal

de seis teléfonos pertenecientes a los integrantes de la patera, pero ninguno respondió a las llamadas. La Salvamar Enif con base en el puerto de Barbate, se encargó de la búsqueda de la patera en primera estancia, emitiendo una señal de aviso a los buques que navegaba por la zona.

Finalmente, el buque MSC Sarah se puso en contacto con el centro de Salvamento Marítimo dando información sobre la posición de la patera, que fue rescatada finalmente por la Salvamar Arcurus. Posteriormente los siete rescatados fueron trasladados al recinto portuario algecireño.

Por otro lado, el catamarán 'Port Cros' ha quedado sin gobierno por la pérdida de su timón tras sufrir una interacción con varias orcas a 17 millas al Suroeste del Faro de Trafalgar. Se trataba de un catamarán de 24 metros de eslora y con tres tripulantes a bordo. El Centro de Coordinación de Salvamento en Tarifa movilizó la Salvamar Enif, que lo remolcó al puerto de Barbate.



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



Construcción Naval Astilleros Armón

A ARMÓN SOLO LE INTERESAN 20 DE 120 TRABAJADORES DE BARRERAS

Juan Carlos Diaz Lorenzo

Puente de mando

Pendiente de que finalmente se ejecute vía judicial la venta de Astilleros Barreras a Astilleros Armón, el nuevo propietario abre el apetito con el anuncio de la construcción de dos nuevos buques: un oceanográfico para Islandia y un arrastrero para Argentina. No se dice nada, al menos de momento, aunque hay dudas, de la adjudicación de un train-ferry para Italia.

Todavía hay más sombras que luces ante la nueva etapa del centenario astillero de la ría de Vigo, que se espera se vayan despejando. Según publica el periódico atlantico.net, la “nueva” Barreras retomaría la actividad con solo 20 de sus 120 trabajadores y su intención consiste en disponer de una factoría mucho mayor, pendiente de que se encuentre una solución a un inconveniente físico referido a una nave que se interpone entre Barreras y Armón en Beiramar.

En el baile de propues-

tas y buenas intenciones, Armón dice que invertirá entre cuatro y seis millones de euros entre seis y quince meses a partir de la adjudicación. Los trabajadores miran de reojo. Tienen frescas las promesas incumplidas de los anteriores gestores. Que solo se garantice la continuidad de 20 de los 120 trabajadores de Barreras levanta sospechas y ya tienen experiencia en palabras que se las lleva el viento.

Armón ha presentado la oferta económica más

alta por Barreras, quince millones de euros, pero, como señala atlantico.net citado a fuentes sindicales, “también es la que más perjudica al empleo, ya que solo garantiza la continuidad de 20 trabajadores de los 120 que son”.

De ahí la confianza de que la jueza que lleva el caso “sea más sensible con la parte social y apueste por los empleos”, precisa UGT, quien considera “incedente que no se cuenta con una plantilla cargada de profesionales cualifi-

cados”, advierte el presidente del comité de empresa, Sergio Gálvez. La realidad, a priori, es que cien trabajadores pueden quedarse en la calle.





Despedidos masivos

P&O Ferries

REINO UNIDO ANUNCIA DRÁSTICAS MEDIDAS Y NUEVAS LEYES POR DESPIDO MASIVO DE MARINOS DE P&O FERRIES

Redacción

PortalPortuario

El gobierno del Reino Unido anunció un conjunto de nuevas medidas para proteger a la gente de mar, tras la decisión de P&O Ferries de despedir sumariamente a 800 trabajadores a principios de marzo. El secretario de transporte, Grant Shapps, confirmó que presentará una nueva legislación para prohibir que los transbordadores que no pagan a sus trabajadores el Salario Mínimo Nacional

(NMW) atraquen en puertos británicos.

Significa que todo el personal del ferry que trabaja dentro y fuera de los puertos británicos, y cuando esté en aguas del Reino Unido, obtendrá el NMW, "cerrando una brecha legal entre el Reino Unido y el derecho marítimo internacional que P&O Ferries explotó sin piedad", según el gobierno dirigido por Boris Johnson.

Para garantizar que la gente de mar esté protegida de inmediato, la secretaria de transporte ha dado instruc-

ciones a los puertos para que rechacen la entrada a los transbordadores que no paguen a los trabajadores el NMW a partir del 30 de marzo, replicando de inmediato el efecto que tendrán las nuevas leyes cuando se presenten en las próximas semanas.

Además, HMRC continuará apuntando a su actividad de cumplimiento, investigando a los operadores de transbordadores que sospechen que no pagan el salario mínimo a sus trabajadores. Her Majesty's Revenue and Customs es un departamento no minis-

terial del Gobierno del Reino Unido responsable de la recaudación de impuestos.

Grant Shapps comentó al respecto que “podemos presumir de algunos de los estándares marítimos más altos del mundo, pero durante demasiado tiempo algunos empleadores han logrado evitar mostrar a los trabajadores el respeto más básico. El comportamiento de P&O ha consternado a la nación y quiero dejar absolutamente claro que no toleraremos sus acciones ni permitiremos que nadie más siga su ejemplo, y este paquete de medidas actuará como un fuerte elemento disuasorio”.

El secretario de transporte también ha pedido al Servicio de Insolvencia que el director ejecutivo de P&O Ferries, Peter Hebblethwaite, sea inhabilitado como director y alejado de su cargo. Por otra parte, Shapps le solicitó a la Agencia Marítima y de Guardacostas (MCA) que revise sus políticas de cumplimiento, verificando que sean

adecuadas para su propósito ahora y en el futuro. La MCA está realizando inspecciones a los transbordadores de P&O y hasta ahora dos barcos, el European Causeway y el Pride of Kent, han sido detenidos después de fallar las inspecciones de seguridad.

“No comprometeré la seguridad de ningún barco y P&O no podrá apresurar a las nuevas tripulaciones a capacitarse y esperar que naveguen; este trabajo está en curso”, puntualizó el funcionario de Estado.

Por su parte, el secretario comercial Kwasi Kwarteng, señaló que “el uso de tácticas de empleo agresivas por parte de P&O ha sido completamente inaceptable y estamos tomando medidas drásticas contra los empleadores que cometen flagrantes faltas en la protección de los derechos de sus trabajadores. Al garantizar que el personal de ferry que trabaja dentro y fuera de los puertos británicos reciba el salario mínimo nacional, este nuevo paquete protegerá

a los trabajadores del Reino Unido de ser explotados despiadadamente por los empleadores, al mismo tiempo que se asegurará de que recibían un salario justo por día”,

El gobierno ha pedido a la Organización Marítima Internacional (OMI) que celebre una cumbre internacional para discutir los derechos de los trabajadores en el mar y revisar el statu quo sobre las tarifas salariales básicas de la gente de mar en todo el mundo.

El Secretario de Transporte también escribió a Francia, los Países Bajos, Irlanda y Dinamarca para proponer acuerdos bilaterales que garantizarían que las rutas entre los países se conviertan en ‘corredores de salario mínimo’ donde los ciudadanos de cualquiera de los países deben recibir un salario mínimo acordado. Esto significa que cuando se viaja por el Estrecho Corto, a la gente de mar siempre se le paga un salario mínimo acordado.





Transporte Marítimo

Puerto de Shangai

CONTINÚA LA INESTABILIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

Redacción

 cadena de suministro

Dejando a un lado el impacto de la invasión de Ucrania por parte de Rusia en el mercado de los graneleros y la amenaza que supone

para la seguridad alimentaria mundial, Xeneta ha querido **evaluar las consecuencias de los cierres en China** por el Covid, las interrupciones en las cadenas de suministro, las negociaciones de la estiba en los puertos de la costa oeste de Estados Unidos y la espiral de beneficios de las navieras.

Maersk, por ejemplo, obtuvo unos resultados récord en el primer trimestre de 2022, con **un crecimiento del 55% en sus ingresos** hasta los 19.300 millones de dólares, mientras que el Ebitda se duplicó hasta los 9.100 millones y el 'cash flow' llegó a los 6.000 millones.

Por su parte, Hapag-Llo-



yd ha finalizado el mismo periodo con **unos ingresos de 9.000 millones de dólares**, un Ebit de 5.300 y unos beneficios de 4.700. Desde la naviera esperan igualmente unos sólidos resultados para el segundo trimestre.

Los datos se explican por **el aumento de las tasas de carga** hasta los 2.774 dólares/TEU frente a los 1.509 dólares/TEU del primer trimestre de 2021. Además, tal y como explican desde la naviera alemana, los volúmenes han sido similares a los del año anterior, a pesar de los cierres en China y los problemas en las cadenas de suministro.

Además, han logrado obtener semejantes beneficios a pesar del fuerte gasto en contenedores y al **aumento del 60% en el precio del combustible** frente al primer trimestre del año anterior, por lo que se espera que en el segundo trimestre se superen las expectativas iniciales.

En el caso de HMM, entre enero y marzo ha obtenido **unos beneficios de 2.400 millones de dólares**, un 103% más que en 2021,

mientras Yang Ming ha registrado un incremento del 71% en sus ingresos hasta los 3.800 millones, con unos beneficios de 2.200 millones.

No obstante, cabe apuntar que los precios empiezan a reflejar **la ralentización del comercio en China**, habiéndose reducido las tasas entre Shanghái y Los Ángeles en 528 dólares en los últimos 60 días, y en 1.982 dólares las de las líneas entre Shanghái y el norte de Europa.

Reapertura de Shanghái y negociaciones de la estiba en EEUU

Maersk ha explicado que empezarían a aceptar reservas para el mercado 'reefer' en China a mediados de junio. La reapertura ordenada de Shanghái desde el 20 de mayo está contribuyendo a reactivar la cadena de suministro en el país, si bien **se tardarán entre cuatro y ocho semanas** para recuperar la normalidad en las operaciones portuarias en China, pero esto supondrá que muchas terminales de Estados Unidos y la UE se llenen de envíos procedentes de la zona.

Por otra parte, han comenzado las **negociaciones de la estiba en 29 puertos** de la costa oeste de Estados Unidos, pues el convenio actual finaliza el 1 de julio. Esta situación preocupa al sector marítimo mundial, a pesar de que ambas partes se han comprometido a mantener el espíritu de cooperación.

Desde Xeneta, señalan las graves **consecuencias que podría tener** para el mercado tanto un nuevo cierre en China como una huelga de la estiba en la costa oeste de Estados Unidos.



Tecnología

Trasmediterránea

TRASMED INSTALA EN SUS BARCOS UN SISTEMA DE PURIFICACIÓN POR OZONO

La compañía Trasmed y la empresa valenciana Hi-Tech Ozone han acordado implantar alta tecnología de control ambiental en espacios interiores para la protección de viajeros y trabajadores de la naviera española.

La citada tecnología, desarrollada durante dos años por la multinacional Orange e implantada con éxito en espacios públicos y privados, destaca por su eficiencia y eficacia en el tratamiento higienizador de entornos altamente

sensibles ocupados por viajeros y trabajadores de la compañía, constituyéndose como un verdadero medio de protección contra la transmisión de virus, bacterias y hongos en espacios cerrados, incluido el SARS-CoV-2, convirtiendo la zona en un entorno absolutamente seguro.

La desodorización y a la aportación de oxígeno de esta tecnología, compuesta por sensores de última generación, previene también la sensación de mareo de los pasajeros. El ozono es un agente

fuertemente oxidante con probados efectos fungicidas, bactericidas y viricidas: según la Organización Mundial de la Salud (OMS) es uno de los desinfectantes más eficientes para todo tipo de microorganismos.

Sin embargo, y al igual que la práctica totalidad de los biocidas conocidos, la utilización de técnicas de ozonización no es inocua, pudiendo tener consecuencias adversas para la salud en caso de que no se controle el tiempo y los límites de exposición

del ser humano. “Este es el reto al que hemos tenido que enfrentarnos y que hemos superado tras más de 30 años de trabajo: explorar una tecnología que, cumpliendo los estándares normativos en presencia y ausencia humana, sea inocua para el ser humano y eficaz en la eliminación de virus, bacterias y hongos”, explica Laura Segura, socia de Hi-Tech Ozone.

Recogida de datos y control remoto en tiempo real

La tecnología implementada para ambientes interiores denominada “Free virus zone by Ozone TM” consiste en los equipos

de generación de ozono y en el portal de gestión, desarrollados por Ozone Research Institute. A ellos se añade la capa IoT de sensorización y control desarrollada por Orange para la recogida de datos, toma de decisiones, inicialización/apagado automático de los equipos, control manual remoto y visualización de los parámetros ambientales en tiempo real. Todo ello respeta y garantiza la utilización de ozono de forma segura dentro de los valores límite de exposición autorizados para espacios con presencia humana por normativa nacional e internacional.

Dicha tecnología, recientemente inscrita en el Registro de Patentes y Marcas en España y en la Unión Europea, permite la visualización remota de los parámetros ambientales en tiempo real con una frecuencia personalizable en la toma de datos, permitiéndose el control de los equipos, también en tiempo real, cumpliendo sobradamente los estándares y normativas vigentes actualmente en la Unión Europea.



MARINA

Noticias Breves



El puerto de Tenerife consolida la relación con Grimaldi Lines

El presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Carlos González Pérez, regresa de un viaje a Nápoles, donde se ha reunido con la cúpula del poderoso grupo naviero italiano Grimaldi. Un viaje que ha tenido como objetivo afianzar la buena relación existente y ampliar coberturas futuras a corto plazo, que revaliden la opción del puerto tinerfeño como la más idónea para las necesidades operativas de la flota que opera en la plataforma tricontinental.

Se ha hablado de reducción de tasas, tanto para buques como para mercancías, que podrá ampliarse en un cinco por ciento a partir de 2023. La configuración del estado final

de tasas resulta de especial importancia para Grimaldi, de modo que pueda seguir confiando en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Otro factor relevante se refiere a los planes de electrificación para la desconexión de los motores auxiliares durante las escalas en puerto. Grimaldi Lines es una de las compañías navieras pioneras a nivel mundial en los procesos de descahornización y eliminación de ruidos durante las escalas, para lo cual está dotando a su flota de los medios necesarios y esa senda seguirán las nuevas construcciones en curso. En ese sentido, es de advertir que la bonificación en la tarifa por este concepto asciende al 50%.



Adjudicada a Naviera Armas Trasmediterránea el contrato de la línea Cádiz-Canarias

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha adjudicado formalmente a Naviera Armas Trasmediterránea el contrato de la línea Cádiz-Canarias tras ser la oferta "mejor valorada" al cierre del concurso oficial.

El contrato adjudicado tiene una duración de dos años y se extiende desde el 1 de junio de 2022 hasta el 31 de mayo de 2024, ambos inclusive y prorrogable, según ha informado la naviera en nota de prensa

La naviera, atendiendo a la oferta presentada, continuará con el servicio del buque ropax 'Ciudad de Valencia', en servicio desde agosto de 2020, que dispone de acomodación para

604 pasajeros en 151 camarotes cuádruples más otros cuatro camarotes clase Premium y dos camarotes para pasajeros de movilidad reducida (PMR).

Además de tres salas de butacas tipo 'pullman' para 189 pasajeros y una de ellas clase VIP, recepción, tienda, food-lounge autoservicio, dos zonas lounge bar, guardería, conexión WiFi, dos ascensores, así como una amplia terraza y solárium en la cubierta siete y otros servicios.

También oferta camarotes pet friendly y la posibilidad de una aplicación informática para ver en tiempo real a las mascotas, que tienen habitáculo dotado de aire acondicionado.

MERCANTE

Noticias Breves



Trasmediterránea restablece la línea de pasaje Almería-Nador

Naviera Armas Trasmediterránea reanudará hoy el servicio de pasajeros entre los puertos de Almería y Nador, un servicio que la naviera no prestaba desde hace más de dos años, con motivo del cierre de las fronteras marítimas por parte del gobierno de Marruecos, informa la Autoridad Portuaria almeriense. Se restablece, asimismo, la línea Algeciras-Tánger Med.

El ferry "Juan J. Sister" zarpo del puerto de Almería con dirección a la citada ciudad marroquí, tanto con pasajeros como vehículos en régimen de pasaje. En los dos últimos años, si bien Naviera Armas Trasmediterránea ha mantenido la línea con Nador, el servicio era solo para

el transporte de mercancías en vehículos con conductor.

Con la reanudación del servicio de pasajeros con Nador por parte de Trasmediterránea, queda restablecido al cien por cien el transporte de pasajeros con la ciudad marroquí, servicio que ya retomó Balearia a mediados de abril.

En 2019, último año antes de la pandemia y del cierre de fronteras de Marruecos y Argelia, por el puerto de Almería pasaron más de 950.000 pasajeros. De este pasaje, el puerto de Nador copó más del 50% del movimiento de viajeros con salida y llegada en la dársena almeriense: en total viajaron 507.620 personas.



Trasmed presenta el 'nuevo' Ciudad de Mahón

La naviera Trasmed, perteneciente al grupo Grimaldi, ha presentado este sábado el nuevo Ciudad de Mahón, el buque comercial antiguamente llamado Volcán de Tijarafe, tras el proceso de renovación interior y exterior.

El barco tiene 143 metros de eslora, alcanza una velocidad máxima de 24,5 nudos. Dispone de 56 camarotes y 486 butacas, con una capacidad total para 972 pasajeros y 300 coches.

En la presentación del buque atracado en el Cos Nou del puerto de Maó, han asistido el alcalde Héctor Pons, la consellera de Movilidad del Consell, Francesca Gomis; el delegado de la Autoridad Portuaria de Balears en Menorca, Vicente Fullana, y el comandante

de la Comandancia Naval de Maó, Guillermo Coll, entre otras autoridades y empresarios menorquines, acompañados por el capitán del buque, José Manuel Ortuondo, el CEO de Trasmed GLE, Ettore Morace, el director Comercial de Trasmed, Miguel Pardo, así como con Margalida Camps y Arturo Orfila, en representación de la delegación de Trasmed en Menorca.

Por su parte, el director comercial de Trasmed, Miguel Pardo, ha manifestado que «Menorca, y Maó concretamente, siempre han sido un destino de especial interés para la compañía y por ello nos esforzamos, desde el primer día, en cubrir las necesidades de nuestros clientes menorquines».



Libro del mes

Negras tormentas



Esta novela gráfica narra y re-crea desde una perspectiva libertaria el proceso de la guerra, la revolución social y la contrarrevolución, a través de las inquietudes y vicisitudes de sus seis protagonistas, militantes anónimos y reconocidos de CNT y Mujeres Libres. Protagonistas que viven el amor y el odio, las victorias y las derrotas, así como las contradicciones de poner en práctica los ideales.

A lo largo de sus páginas se despliega un alegato contra las guerras en las que el pueblo siempre pone los muertos. Al tiempo que refleja cómo una inmensidad de gentes supieron autogestionarse sobre la base del apoyo mutuo, la solidaridad y el federalismo.

Es necesario contar estas historias de la revolución social, con sus posibilidades y sus fracasos, porque son parte esencial



de una memoria colectiva que ha estado casi siempre cubierta por mantos de olvido y prejuicio.

Esta vuelta al pasado que propone Negras tormentas no es un acto de nostalgia, sino un ejercicio de reconocimiento para sabernos en la historia, aprender y emocionarnos.

Rubén Uceda (Madrid, 1972) se inicia como garabatero evasivo a lo largo y límite de los soporíferos tiempos escolares. Superada esa etapa, y apartado ya de las pizárricas paredes de la doctrina docente, recorre diversas vivencias en iniciativas a contracorriente del orden impuesto, regresando esporádicamente y con desdén al garabatismo coleguero. Al tiempo trata de

reconducir sin lustre una escasa actividad ilustrativa en provecho de causas dignas. Pero es cuando cruza inciertos umbrales, en el salto de lo urbano a lo rural y de lo terciario a lo primario, cuando logra al fin concentrarse durante un estimulante periodo de noches y medianoches, para versionear en comic un puñado de escritos catársicos de su época precampesina. El resultado de aquello es la autoedición del álbum Vahídos, una especie de amalgama de relatos, difícilmente hilables, dentro del más puro género escondido de la ficción anarcosocial.
Consciente de que la pasión por la narración gráfica no sirve para ganarse la vida, pero sí para

vivirla, en un golpe de oportunidad, metamorfosea su plena dedicación como trabajador agro-autogestionario hacia la de trabajador forestal-asalariado, consiguiendo a corto plazo recuperar una considerable parte de su dedicación en trabajo muerto, para el trabajo vivamente comiquero. El primer resultado de ello es el álbum El Decapital, una suerte de episodios satiricohumorísticos, acerca del reino en la tierra de un tal Dios Mercado.



EN PRIMAVERA FLORECEN LOS CONFLICTOS LABORALES



Llega la primavera, el buen tiempo, algunas lluvias y el fin de la obligación de llevar mascarillas en interiores y, con ella, como si fueran flores silvestres, empiezan a florecer conflictos laborales. Las medidas excepcionales para hacer frente a la pandemia van decayendo, pero el recorte de derechos laborales que sufrimos durante estos últimos años parece que se mantiene, sobre todo en sectores como el del teletrabajo. A esto hay que sumarle que varias sindicalistas han sido condenadas en el último mes por ejercer su militancia en defensa de los derechos de la clase trabajadora.

Es evidente que condenas que atentan contra el derecho a la libertad sindical se ven amparadas por el contexto social de avance de la extrema derecha en el que nos encontramos sumidas y, en consecuencia, de evidente retroceso en el discurso de los derechos de las trabajadoras. Esto se evidencia con reivindicaciones surrealistas como el de los caseteros de la Feria de Abril, que pedían libertad para explotar a gusto y que fue acogido de buen grado por una buena parte de nuestra sociedad.

Urge recuperar un discurso de clase, que defienda los derechos más básicos de las trabajadoras, y que cale en la sociedad. De contrario, nos encontra-

remos con más casos de explotación laboral y de represión contra quienes luchan contra la misma.

En la Feria de Abril, explotaciones mil

El mes de abril comenzó con una polémica un tanto inesperada, por lo terriblemente gratuita y surrealista que es su origen: los caseteros de la Feria de Abril anunciaron la convocatoria de un paro durante las famosas fiestas sevillanas porque la reforma laboral, aprobada por el Gobierno y parte de sus socios el pasado mes de diciembre¹, hacía “inviabilidad” su actividad durante las ferias.

En primer lugar, justificaron su postura en que la reforma laboral imponía la jornada diaria de 8

horas e impedía los “horarios prolongados” que requieren las fiestas. Esto, por supuesto, es más falso que un billete de tres euros. Primeramente, porque la jornada de 8 horas no es una novedad de la última reforma de turno, sino una conquista social que se logró hace 103 años, tras 44 días de una intensa huelga en la fábrica de La Canadiense². Y, por otro lado, porque el Estatuto de los Trabajadores regula que entre una jornada de trabajo y otra deben mediar, al menos, 12 horas de descanso, desde nada menos que 1980. Es decir, esto tampoco se trata de una novedad introducida por Yolanda Díaz.

En segundo lugar, los caseteros alegaron que la reforma laboral tampoco les permite contratar temporalmente al personal que trabaja en las ferias. Una vez más, esto es una falsedad como la copa de un pino, pues si existe una causa de temporalidad, el Estatuto de los Trabajadores permite la contratación temporal. Y esto tampoco es algo nuevo: los contratos se presumen indefinidos, salvo que exista una causa de temporalidad, desde hace 40 años.

Lo que las palabras de los señoritos andaluces hiperprivilegiados que cuentan con una licencia para operar una caseta de la Feria de Abril nos

muestran es que en esta festividad hispalense no solo sufren todos los años la explotación los pobres corceles que participan a la fuerza del Paseo de Caballos y los toros que mueren en La Maestranza; sino que también son duramente explotadas las trabajadoras y los trabajadores de las casetas.

Los señoritos mostraron su indignación porque la ley no les permite obligar a sus trabajadoras a currar durante más de 8 horas (otra cosa es que las partes, de mutuo acuerdo, puedan pactar algunas horas extra, siempre que se respeten los periodos de descanso) y, en vez de contratar a más personal para partir los tur-



nos, aprovecharon para echar sus excrementos sobre el Gobierno progre al que odian. Y esto nos lleva a las anarquistas, que hemos criticado más duramente que nadie la aprobación de la reforma laboral que se ha pactado entre los partidos progresistas, la patronal, los sindicatos y parte de la derecha liberal, a tener que señalar que no es cierto, que estos señores están aprovechando que el Guadalquivir pasa por Sevilla para hacer política y tratar de hundir al Ejecutivo en base a titulares anunciando que “la izquierda quiere cargarse la Feria de Abril”.

Como no podía ser de otra manera, la extrema derecha de Vox – un partido compuesto por jueces, abogados del Estado y otros altos funcionarios

que conocen perfectamente la legislación laboral – no tardó ni dos horas en comprar el relato a los caseteros, arremeter contra la reforma de Yolanda Díaz y asegurar que nuestras sagradas fiestas tradicionales corren peligro con el Gobierno de Perro Sánchez.

Por supuesto, al final no hubo ningún paro y los sevillanos pudieron beber fino y rebujitos a gusto. Muchos caseteros viven prácticamente todo el año de lo que ganan en la semana que dura la Feria y no pensaban poner en riesgo sus jugosas ganancias por una absurda reivindicación política. En cualquier caso, lograron su cometido y convencieron a algunas personas que las reformas sociales de la “izquierda” (con muchas comillas) suponen

la pérdida de puestos de trabajo.

Pero más lamentable que la actitud de los caseteros, fue la de los medios de comunicación, que de manera acrítica difundieron el bulo, sin contrastar la información, de que la reforma laboral no permitiría el libre desarrollo de la actividad de las casetas. Incluso los medios supuestamente afines al Gobierno no hicieron su trabajo y repitieron como papagayos el mensaje de la ultraderecha. Únicamente TVE rectificó, cinco días después, y reconoció que no había contrastado la información. Pero tan solo lo hizo en un tuit, cuando todo el daño ya estaba hecho y la fake news se había diseminado.

