

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

SEPTIEMBRE 2022 N°88



NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

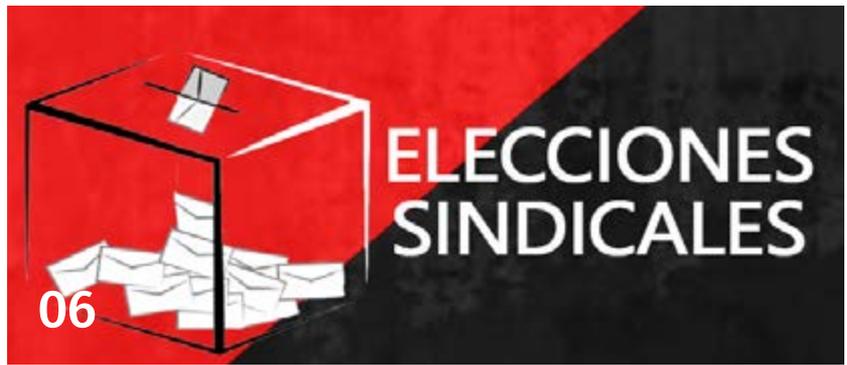
POR LA SUBIDA DE LAS
PENSIONES
Y SALARIOS CON EL IPC REAL

12:00 H
DE NEPTUNO A CALLAO
¡TODOS Y TODAS ESTAREMOS EN MADRID!



MANIFESTACIÓN 15 DE OCTUBRE

con-tenido



03. BARLOVENTO

Ningún ser humano es ilegal, ni mucho menos debería perder la vida intentando migrar

06. ELECCIONES SINDICALES

Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante de la CGT

08. SALVAMENTO MARÍTIMO

Astilleros Zamakona construye el primer buque de Salvamento Marítimo equipado para operar con drones

12. TERMINAL FERRY DE BARCELONA

Competencia analizará la compra de Terminal Ferry de Barcelona por parte de Grimaldi

14. SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Transportes selecciona a seis navieras para el programa de subvenciones para ecoicentivos

16. PUERTO DE VALÈNCIA

El Defensor del Pueblo pide al Ministerio un informe sobre la ampliación del puerto de València

18. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

20. LIBRO DEL MES

La España precaria

22. TODO POR HACER

El camino que nos conduce desde la normalidad hasta colapsos y ecofascismos no empezó ayer



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



Ningún ser humano es ilegal, ni mucho menos debería perder la vida intentando migrar



**Secretariado Permanente
Comité Confederal**

Asistimos a un nuevo asesinato de un Estado por sus fronteras. Una migrante subsahariana ha muerto por disparos efectuados por la policía marroquí en la playa de Akhfennir, en Tarfaya (Marruecos) hace un par de días. Los agentes abrieron fuego sobre un grupo de 35 personas, totalmente indefensas, cuando intentaban subir a una infraembarcación para abandonar la costa del país.

Según testigos, la joven asesinada no fue la única víctima de la violencia policial del régimen alauita. La policía de Marruecos había organizado un importante dispositivo con el objeto de impedir la salida de migrantes desde este lugar y emplearon toda su fuerza para lograrlo, hiriendo gravemente a otras personas, algunas de las cuales se encuentran todavía en hospitales y se teme por sus vidas.

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha lamentado profundamente el asesinato a sangre fría de esta joven y se suma al apoyo y denuncia realizados por otras organizaciones que velan y trabajan por los derechos de las personas migrantes en

**Ningún
ser
humano
es
ilegal**

diferentes territorios, tanto dentro como fuera del Estado español.

CGT manifiesta que migrar es un derecho humano y que ninguna persona es ilegal. Los seres humanos han migrado siempre y continuarán haciéndolo, sobre todo si en los territorios donde han nacido sus recursos son saqueados y arrasados, en sus tierras se fomentan conflictos armados o se continúa acentuando la emergencia climática como consecuencia de la acción del hombre sobre el planeta. Estas personas tienen derecho a sobrevivir. Pero sobre todo, el hecho de intentar salir de lugares donde solo conocen muerte y miseria no puede ser castigado.

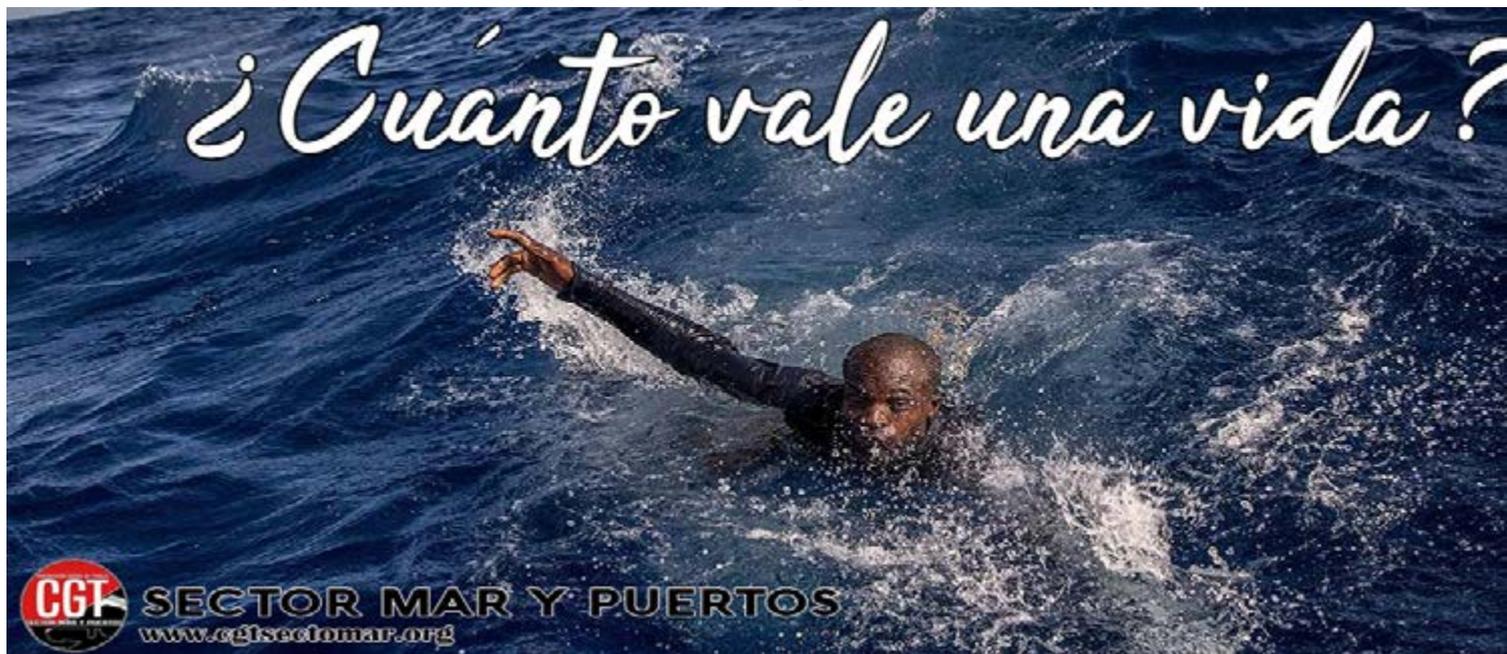
En el Estado español co-

nocemos bien esta realidad porque miles de personas intentan llegar a Europa cada año a través de las diferentes rutas migratorias de la Frontera Sur, una de las más mortíferas del planeta. Solo en la ruta del Atlántico (la que lleva a las islas Canarias) y la ruta del Mediterráneo (en el sur de Andalucía, en el estrecho de Gibraltar y en el mar de Alborán) han muerto y desaparecido miles de personas empobrecidas cuando intentaban buscar una oportunidad de construir un futuro digno en Europa.

Los diferentes Gobiernos de la UE y los propios entes “democráticos” de la Comunidad Europea, lejos de atajar esta realidad desde la solidaridad con personas migrantes

y refugiadas, han blindado sus fronteras y han invertido millones de euros –más de los que nos costaría la ayuda humanitaria- en un cuerpo paramilitar llamado FRONTEX. A todo ello hay que sumar las políticas neoliberales asumidas por los Estados miembros que han puesto en el centro sus intereses como países a la seguridad de millones de seres humanos que cada día se ven forzados a migrar como única salida a la situación que padecen en determinadas zonas geográficas del mundo.

Lo que ha ocurrido en Marruecos no es por desgracia el único caso. En nuestra memoria hay decenas de saltos a las vallas de Ceuta y Melilla –coronadas de concertinas hasta hace



muy poco y aumentadas en metros recientemente por el actual Gobierno español para impedir el acceso de personas a territorio nacional-, pero también la represión del Tarajal en 2013 sobre 15 migrantes subsaharianos por parte de la Guardia Civil, o los recortes en servicios esenciales para el rescate de seres humanos como el Salvamento Marítimo, único cuerpo de rescate público y civil de Europa -y de casi todo el mundo- cuyos trabajadores vienen salvando la vida de decenas de miles de personas migrantes y refugiadas desde hace décadas.

Además, desde CGT también ponemos de manifiesto la falta de compromiso que ha demostrado el actual Gobierno de coa-

lición de PSOE y Unidas Podemos. Ambas formaciones no han dudado en utilizar el drama migratorio a la hora de hacer política. En la oposición decían una cosa, pero cuando han tocado poder se han olvidado de la promesa de asegurar vías legales para que estos seres humanos no pierdan la vida en la mar. Por no hablar de las importantes inversiones económicas que este Gobierno -el más progresista de nuestra historia "democrática"- ha realizado en material para FRONTEX (a través de la colaboración que este ente tiene con los Cuerpos y Fuerzas de Represión del Estado español), y para Marruecos, país que no respeta los derechos humanos y que asesina impunemente a seres humanos indefen-

sos como estamos viendo.

CGT exige una vez más el fin de las negociaciones con Estados asesinos, como el marroquí, y de la impunidad de quienes en nombre de Estados democráticos, como el nuestro, colaboran con los primeros, permitiendo masacres como el de esta joven. CGT exige también la puesta en marcha de acciones o medidas que de una vez protejan a las personas migrantes y refugiadas cuando estas decidan abandonar sus territorios por voluntad propia u obligadas por otras circunstancias.

¡Todas las vidas importan!

¡No más muertes de migrantes en nuestras fronteras!





ELECCIONES SINDICALES

Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante de la CGT

Redacción



Antonio Pérez Collado

El Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante de la CGT (**STMM-CGT**) gana las primeras elecciones sindicales en **TRASMED.GLE** Flota con un gran resultado.

Agradecer a los tripulantes de flota de Tramed el apoyo y la ilusión que nos

mostraron en nuestras visitas.

Intentaremos estar a la altura de vuestra confianza y defenderemos los intereses laborales de tod@s los compañeros para mejorar las condiciones sociolaborales de las tripulaciones de Tramed.GLE.

En Julio de 2021 el grupo naviero italiano Grimaldi cerraba la compra del negocio de Tramediterránea entre las islas Baleares y la Península a la naviera canaria Armas y subrogaba con esta compra a tripulantes de Tramediterránea y Armas para operar los buques

encargados de cubrir esas líneas.

El grupo italiano asumía esta actividad a través de su nueva filial en España, Tramed GLE.

Así nacia la que, por potencial, musculo financiero y dominio del sector se convertirá con total seguridad en la compañía referente dentro del sector en España.

Desde su sede en la terminal de Valencia, su CEO y máximo responsable en España, Ettore Morace gran conocedor del cabotaje español. Se comprometió a abanderar toda la

flota con pabellón español y así lo hizo en los primeros meses de su llegada al cargo. He insistió en realizar unas elecciones sindicales y poder afrontar y negociar un convenio Trasmed propio.

Tras algo más de un año, las elecciones se celebraban el pasado día 7 de septiembre y finalizaban con un gran resultado para el **STMM-CGT**.

Me satisface comunicar el resultado obtenido en las Elecciones Sindicales de TRASMED.GLE con la victoria del STMM-CGT.

Este resultado nos da la mayoría dentro del nuevo comité de Trasmed.

De un total de **23 delegados** en la FLOTA DE TRASMED. GLE el **STMM-CGT a obtenido un total de 11 delegados**.

Agradeceros a tod@s el apoyo y el esfuerzo para obtener un resultado que nos sirva y nos acerque a conseguir mejoras laborales futuras.

SALUD Y ACIERTO

RESULTADOS TOTALES POR DELEGADOS	
STMM-CGT	11
UGT	5
CCOO	5
COORDINADORA	2

RESULTADO POR BARCO

C. DE GRANADA	
OFICIALES	SUBALTERNOS
UGT 1	UGT 1
	CCOO 1
	STMM-CGT 2

C. DE ALCUDIA	
OFICIALES	SUBALTERNOS
UGT 1	UGT 0
	CCOO 1
	COORDINADORA 2
	STMM-CGT 2

C. DE MAHON	
OFICIALES	SUBALTERNOS
UGT 1	UGT 1
	CCOO 1
	STMM-CGT 2

C. DE BARCELONA	
OFICIALES	SUBALTERNOS
STMM-CGT 1	STMM-CGT 4

C. DE PALMA	
OFICIALES	SUBALTERNOS
	CCOO 2
	STMM-CGT 1



Salvamento Marítimo

Operar con Drones

ASTILLEROS ZAMAKONA CONSTRUYE EL PRIMER BUQUE DE SALVAMENTO MARÍTIMO EQUIPADO PARA OPERAR CON DRONES

Crónica Vasca



Redacción

Los Astilleros Zamakona trabajan en la construcción de un nuevo buque tipo remolcador de altura, especializado en salvamento de la vida humana en la mar. El barco de Salvamento Marítimo (Sasemar), el cual aún no tiene nombre, es el primer

buque que podrá operar con drones en búsquedas en la mar, lo que lo hace único en su flota.

El barco de Sasemar se está construyendo en la planta de Santurtzi, en el puerto de Bilbao, la botadura está prevista para febrero de 2023 y la entrega definitiva en octubre de ese mismo año. Además, ha supuesto una inversión de 52,5 millones de euros. Su construcción está enmarcada en el Plan Nacional de Salvamento 2021-2024 –de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marí-

timo–, que se aprobó en diciembre pasado y tiene como objetivo la modernización de los medios, con el fin de dar un servicio eficaz y eficiente.

Lo que le hace único dentro de la flota, es que es el primer buque que podrá operar con drones en búsquedas en la mar. Incluye una cubierta de vuelo para drones de hasta 9 metros y un hangar con capacidad simultánea para dos drones, con lo que se mejora la capacidad de manejo de todas las situaciones a las que se hace frente en Salva-

mento Marítimo.

El nuevo remolcador tiene 82,35 metros de eslora y 18 de manga, y su zona de habilitación tendrá capacidad para alojar a 16 miembros de la tripulación y 26 de operaciones especiales. El nuevo buque incluirá, entre otros, un sistema de mejora del comportamiento en la mar mediante tanque pasivo, un sistema de posicionamiento dinámico DP-2, tracción a punto fijo –board pull– de 200 tone-

ladas y un sistema de lucha contra incendios.

Optimización del consumo energético

También es destacable que, en línea con el segundo eje del Plan Nacional, la relativa a la descarbonización y sostenibilidad de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo, se ha buscado la optimización de los consumos energéticos del barco mediante una planta propulsora

para navegaciones ECO, su propulsión será dual diésel-eléctrica, cumpliendo con el reglamento de emisiones Tier III, y también dispondrá de una conexión eléctrica a puerto adaptada.

Actualmente, los Astilleros Zamakona tienen siete pedidos en cartera en sus dos plantas de Euzkadi con entregas previstas para 2022 y 2023, dos de ellos en su planta de Pasaia y cinco en la de Santurzi.



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



Salvamento Marítimo Humanitario

Aita Mari

LA ONG QUE IMPULSA EL BARCO DE RESCATE AITA MARI MUESTRA SU PREOCUPACIÓN ANTE SU INMINENTE SALIDA AL MEDITERRÁNEO CENTRAL.

Tercera Información



tercera
INFORMACIÓN.ES

Redacción

El presidente de Salvamento Marítimo Humanitario (SMH), Iñigo Mijangos, ha mostrado su preocupación tras el resultado de las elecciones italianas. “Con la configuración del nuevo gobierno

es muy probable que los barcos de rescate lo tengamos mucho más complicado para salvar vidas”. Mijangos ha querido recordar que el programa de Hermanos de Italia propone «luchar contra las actividades de las ONG que favorecen la inmigración clandestina», algo que podrían atribuir a barcos como el Aita Mari y que a pesar de ser “rotundamente falso, suele ser una excusa para criminalizar nuestro trabajo. Un trabajo”, ha querido recordar, “que es obligación de los gobiernos europeos según

las leyes internacionales”.

El presidente de SMH ha reconocido que los últimos años el trabajo de este tipo de ONGs no está siendo fácil. “Ahora mismo hay 4 miembros de la tripulación del barco Iuventa que se enfrenta en Italia a 20 años de cárcel acusados de tráfico de personas cuando han salvado más de 14.000 vidas. Además, la elbarcación alemana Sea Watch 3 fue bloqueada la semana pasada en este país sin ningún tipo de justificación”.

La asociación teme que

con el nuevo gobierno se impida la entrada a puerto de las personas rescatadas, algo que contravendría la legislación internacional que obliga a trasladar a los náufragos en el mar a un puerto seguro o que aumente la espera en el mar para la asignación de puerto. “En la última misión tardaron 9 días en darnos puerto. Una estrategia que solo pretende desgastar a las ONGs y que provoca un sufrimiento extra que no merecen las personas que llevan meses o años sufriendo todo tipo de vulneraciones en sus largas rutas migratorias y que se ven obligados a permanecer más de 1 semana en condiciones muy difíciles y duras en los barcos”.

Finalmente, el presidente de SMH ha hecho un llamamiento al resto de gobiernos europeos y en especial al español ante su inminente salida al mediterráneo central el próximo mes de octubre: “Es imprescindible que los gobiernos europeos se unan para proteger a los barcos de rescate y les faciliten su labor en vez de obstaculizarla y criminalizarla. Ante las posibles complicaciones que puedan surgir, esperamos tener el apoyo del gobierno español en la novena misión de Aita Mari que tendrá lugar en breves semanas y que solo pretende defender el derecho a la vida de todas las personas”.

“La seguridad de los barcos de rescate está en riesgo tras las elecciones italianas”





Terminal Ferry de Barcelona Grimaldi

COMPETENCIA ANALIZARÁ LA COMPRA DE TERMINAL FERRY DE BARCELONA POR PARTE DE GRIMALDI

El Mercantil



Redacción

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) realizará “un análisis en profundidad (segunda fase) de la adquisición en exclusiva de Terminal Ferry de Barcelona por parte del Grupo Grimaldi”. El

organismo ha recordado que Terminal Ferry de Barcelona gestiona, mediante concesión, una de las dos terminales públicas de carga rodada y pasajeros que hay en el puerto de Barcelona. Competencia ha indicado que la operación planteada, derivada de la compra de activos a Naviera Armas, “supone que Grimaldi adquiera en exclusiva el control de dicha terminal y se convierta así en el único gestor de las dos terminales de carga rodada y pasajeros que existen en el enclave portuario”.

La CNMC considera que la naviera italiana “podría estar en condiciones de elevar los precios y empeorar las condiciones de acceso a otras navieras que necesitan utilizar las terminales del puerto de Barcelona”. De esta forma, “el impacto de la operación podría extenderse a los mercados verticalmente relacionados del transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las rutas Península-Baleares y Catalunya-Baleares, respectivamente, donde también está presente Grimaldi”.

Por tanto, “tendría la capacidad y el incentivo de utilizar el acceso para reforzar su actual posición en dicho mercado, aplicando a las navieras competidoras condiciones de acceso menos favorables en términos de horarios, frecuencias o precios”, argumenta el organismo regulador.

Competencia ha señalado que, ante los problemas que presenta la operación, “Grimaldi ha presentado una serie de compromisos que suponen renunciar a una parte de su actual concesión en

el puerto de Barcelona”. El organismo regulador ha consultado “a terceros operadores la propuesta de Grimaldi, pero las respuestas obtenidas no han permitido concluir si se trata de un compromiso idóneo y suficiente”, ha indicado. Además, añade, “se desconoce con exactitud cuándo sería efectivo dicho compromiso”. Por todo ello, ha apuntado, “la CNMC ha decidido iniciar la segunda fase (análisis de concentraciones) del procedimiento en el expediente con el objetivo de analizar en profundidad los riesgos mencionados”.

El grupo italiano no ha presentado una serie de compromisos que suponen renunciar a una parte de su actual concesión en el puerto de Barcelona





Sostenibilidad y medio ambiente Grimaldi

TRANSPORTES SELECCIONA A SEIS NAVIERAS PARA EL PROGRAMA DE SUBVENCIONES PARA ECOICENTIVOS

El Mercantil



Redacción

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha activado el programa de ecoincentivos al transporte sostenible con una dotación presupuestaria de 120 millones de euros que se distribuirán,

en los próximos años, entre el modo marítimo y ferroviario en función de la demanda. La primera fase de la convocatoria del programa de ecoincentivos para impulso del transporte marítimo de mercancías, que cuenta con un crédito inicial de 60 millones de euros, distribuidos equitativamente en tres anualidades que, en su caso, se ajustará en función de la demanda real.

Este programa de subvenciones viene regulado por la Orden Ministerial

391/2022, de 26 de abril que aprueba las bases reguladoras para la concesión de las subvenciones en concurrencia no competitiva y el procedimiento y la convocatoria para la selección de las entidades colaboradoras que participarán en la gestión. Así, en una primera convocatoria tras haberse publicado la Orden, el 27 de mayo se cerró el plazo de presentación de solicitudes por parte de las navieras para obtener la condición de entidades colaboradoras. El 26 de agosto se publicó la Orden TMA/821/2022 de

concesión de la condición de entidad colaboradora.

Esta orden resuelve la concesión de la condición de entidad colaboradora dentro del programa de eco-incentivo para el impulso del transporte marítimo de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia – financiado por la Unión Europea – NextGenerationEU . De las siete solicitudes presentadas, seis navieras han

sido seleccionadas. Las escogidas han sido: Brittany Ferries Bilbao, Suardiaz, Flota Suardiaz, CLDN Roro, Grimaldi y Finnlines.

Convenio de colaboración

A partir de este momento, se formalizará un convenio de colaboración con las navieras seleccionadas. Una vez firmados los convenios, se publicará la convocatoria para los potenciales beneficiarios del primer periodo elegible que comenzará al día siguiente de su publica-

ción en BOE y finalizará el 31 de marzo de 2023. La convocatoria incluirá la relación de los servicios de transporte marítimo de mercancías elegibles y el ecoincentivo asignado a cada uno de ellos. Una vez abierta la convocatoria se podrá acceder a la misma a través de Sede Electrónica.



Puerto de València

Ampliación del Puerto

EL DEFENSOR DEL PUEBLO PIDE AL MINISTERIO UN INFORME SOBRE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE VALÈNCIA

València Plaza



Redacción

El Defensor del Pueblo, **Ángel Gabilondo**, ha reclamado al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que se pronuncie y presente un informe “concluyente” que exponga “motivadamente su criterio” sobre la ampliación norte del puerto de València.

Así se recoge, según ha indicado la Comissió Ciutat-Port

en un comunicado, en una respuesta a una queja presentada por la Asociación de Vecinos y Vecinas de Nazaret, en la que la institución considera “imprecisa” la contestación de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y señala que el pronunciamiento del órgano ambiental “debe de ser concluyente”.

La Asociación de Vecinos y Vecinas de Nazaret --que forma parte de la Comisión Ciutat-Port-- se quejó al Defensor del Pueblo por la pretensión de la Autoridad Portuaria de València de trasladar la terminal de cruceros desde el dique norte a los astilleros de la Unión Naval,

junto al barrio de Nazaret.

En su escrito, la entidad vecinal destacaba que ese traslado “no estaba previsto en el proyecto inicial” de ampliación norte del puerto y, por lo tanto, “no estaba amparado” por la declaración de impacto ambiental (DIA) de 2007. En este sentido, denunciaba que los grandes barcos son una “grave fuente de contaminación atmosférica y acústica” y reivindicaba su “derecho a respirar aire limpio”.

En su respuesta a la Asociación de Vecinos y Vecinas de Nazaret, y después de analizar el informe remitido por la Autoridad Portuaria de

València, Gabilondo ha resaltado que “hay que cumplir con el mandato que el artículo 45 de la Constitución dirige a los poderes públicos, es decir, el de velar por la utilización racional de todos los recursos naturales con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente”.

La institución ha destacado tres elementos que “no pueden ignorarse”: el tiempo transcurrido desde la evaluación ambiental del proyecto (2007), el hecho que las obras todavía no se han ejecutado totalmente y, además, que el proyecto inicialmente

evaluado ha sido modificado.

“Pronunciamiento concluyente”

Por todo ello, el Defensor del Pueblo ha asegurado que, “para cumplir con el mandato constitucional, hace falta un pronunciamiento concluyente” sobre dos cuestiones: “si los elementos y las condiciones sobre los que se efectuó la evaluación ambiental continúan siendo los mismos y si las modificaciones introducidas en el proyecto pueden generar nuevos impactos, lo que haría necesaria alguna clase de evaluación reglada o la modificación de la DIA”.

Así, aunque la institución ha apuntado que “la legislación hace descansar gran parte del peso de la evaluación ambiental sobre el promotor del proyecto y sobre el órgano sustantivo”, ha subrayado que “el órgano ambiental no puede permanecer pasivo ante el alcance de las modificaciones introducidas”.

La Comissió Ciutat-Port ha reclamado la paralización de la ampliación norte por el “gran impacto” que tendrá sobre toda el área metropolitana de València, así como sobre el parque natural de la Albufera y las playas del sur de la ciudad.



MARINA

Noticias Breves



Baleària y Armas Trasmediterrànea, entre las 20 navieras de pasaje más importantes del mundo

Dos navieras españolas dedicadas al transporte de pasajeros de línea regular por vía marítima, Baleària y Naviera Armas Trasmediterrànea, figuran entre las 20 empresas más importantes del mundo en este sector, en cuanto a capacidad de pasaje y metros lineales de carga rodada, según el informe anual publicado por la revista especializada Shippax Market.

Dicho estudio, que recoge datos hasta el pasado 1 de abril, sitúa a Baleària en el puesto 17 en capacidad de pasajeros, con un total de 14.422 plazas, y octava en metros lineales de carga, con 21.645. Armas Trasmediterrànea

ocupa la posición 19 en pasaje, con 13.861 plazas, y 16 en metros lineales con 14.975. Baleària además ocupa la posición 13 mundial, en cuanto a cifras de arqueado bruto de su flota, con 293.165 GT.

El liderazgo mundial en ambas categorías está en manos de dos navieras italianas, Onorato Armatori se sitúa primera del mundo en cuanto a capacidad de pasaje, con 46.207 pasajeros; y Grimaldi Group, lidera los metros lineales de carga rodada, con un total de 86.506 metros.



“Cap de Barbaria”, el nuevo ferry eléctrico de Baleària

“Cap de Barbaria”, el paraje natural protegido de Formentera, ha sido escogido por Baleària como nombre para su próximo ferry eléctrico.

Destinado a unir dos Pitiusas a principios de verano de 2023, este ferry será botado el próximo 28 de septiembre en los astilleros Armón de Vigo, y contará con la atleta Andrea Romero como madrina.

Con 82 metros de eslora y 15,5 de manga, el nuevo ferry de la ruta Ibiza-Formentera promoverá un viaje ecoeficiente y sostenible. Navegando hasta una velocidad de 14 nudos, podrá transportar 14 camiones y 350 pasajeros con un consumo de energía muy ajustado, sin emitir gases contaminantes en puerto gracias a su propulsión eléctrica

alimentada por baterías.

Gracias a esta tecnología y su diseño optimizado, el “Cap de Barbaria” será el buque con menor consumo y emisiones de la flota de la compañía, manteniendo la capacidad de carga que requiere la ruta. Además, estará preparado para en un futuro convertirse en un laboratorio de pruebas para el uso de hidrógeno verde. En cuanto al pasaje, se han primado los espacios exteriores enfocados al mercado de verano. Además, el “Cap de Barbaria” será fundamental para el suministro de servicios esenciales a Formentera. El diseño doble ended y una propulsión eléctrica azimutal de 360 grados le permitirán una gran agilidad en las operaciones de carga y descarga y en las maniobras, lo que compensará su velocidad economizada.

MERCANTE

Noticias Breves

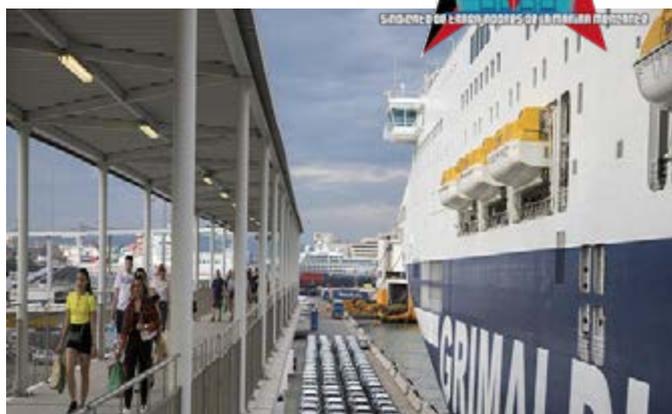


“SuperFast Levante” inicia su flete entre India y Europa

El buque rolón de bandera española “SuperFast Levante” –capitán, Javier Palomar– inició el pasado viernes en el puerto de Algeciras su primer viaje del flete por cuenta de Nordex. Un contrato de dos años de duración para traer palas y otros componentes de aerogeneradores desde India (que no desde China, como se había dicho inicialmente), vía canal de Suez, en un servicio que incluirá escalas en Bilbao y Rostock, según informan fuentes sectoriales.

Como se puede apreciar en la imagen, en el citado buque se le han practicado algunas reformas en cubierta para que pueda

cumplir con los términos de su próximo cometido. Cada viaje redondo tendrá una duración estimada de tres meses.



El Puerto de Barcelona impulsa el suministro eléctrico de ferries

La Autoridad Portuaria de Barcelona (España) ha comenzado un procedimiento de licitación del contrato correspondiente a la redacción, ejecución y prestación del servicio para poner en marcha un piloto de suministro eléctrico a ferries.

Los responsables del enclave quieren dotar a dos atraques de la terminal de Trasmediterránea con todo lo necesario para hacer posible el suministro de energía eléctrica a los buques valiéndose de la conexión a la red general con energía de origen renovable. Se trata de un proyecto que forma parte del plan de electrificación del puerto para que éste sea climáticamente neutro para el año 2050.

El contrato implica la re-

dacción del proyecto, que supone toda la instalación desde el punto de conexión con la distribuidora hasta las cajas de conexión en borde-muelle, estudios de seguridad y salud, así como de gestión de residuos y el resto de documentación técnica, además de la tramitación de la correspondiente licencia de obras.

En lo que supone su ejecución, las labores incluyen la obra civil y el tendido de cables, ejecución de las obras del centro de maniobra, construcción de subestación eléctrica, el tendido de cableado de alimentación, la instalación de cajas de conexión en borde muelle y el suministro de sistema de gestión de cables que facilite la conexión de los buques, así como la puesta en marcha de la instalación.



Libro del mes

La España precaria

El #Metoo de las desoladoras condiciones laborales y vitales de nuestro tiempo

Salarios de miseria, horas extra sin remunerar, pluriempleo y jornadas parciales, falta de tiempo para conciliación familiar u ocio, ansiedad –tantas veces devenida en depresión–, accidentes laborales, consumo de anfetaminas para rendir, indefensión ante los abusos empresariales, temporalidad, ofertas de trabajo surrealistas, sobrecualificación, falsos autónomos... La vorágine de precariedad sigue y sigue, mientras la obnubilante cultura del «tú puedes con todo», la romantización de la pobreza y la ideología del emprendimiento contribuyen a taponar las posibles vías de escape. Señas de identidad de nuestro tiempo y sino de varias generaciones, ¿y si la inestabilidad e inseguridad padecidas no son fruto del fracaso personal, sino de un modelo que apuesta





por los beneficios empresariales a costa de exprimir al máximo a los trabajadores?.

Si hay algo claro es que los bajos salarios y la falta de seguridad laboral matan. Tan claro como que la precariedad laboral acaba afectando a la salud mental de muchísimas personas. «Hay gente que toma sustancias para aguantar en su trabajo», comenta De la Fuente. «La primera vez que escuché hablar del consumo de drogas fue para un artículo. Hablé con varios médicos y uno de ellos me explicó que solía verlo en trabajadores precarios que necesitaban sacar mucho trabajo en poco tiempo y con largas jornadas laborales. Esto me hizo investigar sobre las drogas y las diferentes sustancias

que se utilizan para poder aguantar jornadas maratónicas y encontré una práctica conocida como microdosificación, que consiste en tomar cada pocos días cantidades muy pequeñas de LSD para, de alguna forma, fomentar sus habilidades, muy entre comillas».

En efecto, en España (y según datos del Ministerio de Sanidad) una de cada diez personas toma psicofármacos a diario. Lo más triste es que muchas de ellas los consumen por estrés laboral o por el hecho de no encontrar un trabajo. Nadie debería medicarse para aguantar las condiciones laborales de un puesto de trabajo y nadie debería tener que hacerlo porque no haya manera de

encontrar uno», añade.

Alejandra de la Fuente habla desde una de esas generaciones que nacieron con la batalla perdida, una voz joven que pone al descubierto el depauperado modelo laboral que sufrimos: relatos, historias y realidades –a veces de terror– que hablan de todos nosotros, de nuestra vida en la jungla laboral y su influencia fuera de ella.

Un texto estremecedor, que aborda las esferas implicadas en la articulación del actual mundo del trabajo y disecciona las características de las empobrecidas condiciones de vida en la España del siglo XXI.



Todo por hacer Sobre el Ecofascismo

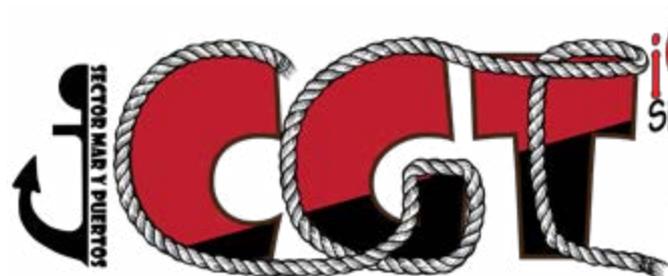
EL CAMINO QUE NOS CONDUCE DESDE LA NORMALIDAD HASTA COLAPSOS Y ECOFASCISMOS NO EMPEZÓ AYER



El próximo 5 de septiembre sale a la venta el ensayo Ecofascismo: Una introducción, de Carlos Taibo (Catarata, 2022). En él, Taibo (político y autor de Rusia frente a Ucrania, Ante el Colapso, Anarquistas de Ultramar, Walter Benja-

min: La vida que se cierra, Colapso, etc.) explica que el ecofascismo es una apuesta en virtud de la cual algunos de los estamentos dirigentes del globo –conscientes de los efectos del cambio climático, del agotamiento de las materias primas energéticas y del asentamiento de un sinfín de crisis

paralelas– habrían puesto manos a la tarea de preservar para una minoría selecta recursos visiblemente escasos. Y a la de marginar, en la versión más suave, y exterminar, en la más dura, a lo que se entiende que serían poblaciones sobrantes en un planeta que habría roto visiblemente sus lí-



Un sindicato combativo, honesto y solidario

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



mites. En esa perspectiva, el ecofascismo no sería un proyecto negacionista vinculado con marginales circuitos de la extrema derecha, sino que surgiría, antes bien, en el seno de los principales poderes políticos y económicos. Aunque tendría como núcleo principal a las elites occidentales, a ellas podrían sumarse otras radicadas en espacios geográficos diversos. El ecofascismo hundiría sus raíces, por lo demás, en muchas de las manifestaciones del colonialismo y el imperialismo de siempre, que en adelante tanto podrían apostar por el exterminio, ya sugerir-

do, de quienes se estima que sobran como servirse de poblaciones enteras en un régimen de explotación que recordaría a la esclavitud de hace bien poco. En más de un sentido el ecofascismo sería, en fin, una forma de colapso.

A modo de adelanto editorial, publicamos a continuación un pasaje del libro que nos ha cedido generosamente el autor.

El camino que nos conduce desde la normalidad hasta colapsos y ecofascismos no empezó ayer. Algunos de los hitos que lo han jalonado han sido los atentados del 11 de

septiembre de 2001, con la parafernalia antiterrorista acompañante; la crisis de 2007-2008, con la eclosión del capitalismo financiero y bancocrático, y la pandemia registrada a partir de 2020, con la entronización de otro capitalismo, como es el del comercio digital y el de las grandes farmacéuticas. Por añadidura, en los últimos tiempos se han ido acumulando noticias que parecen emplazarnos en una suerte de antesala del colapso. Recordaré que en estas horas se hacen valer cortocircuitos en muchos de los flujos industriales, comerciales y financieros, se revelan problemas de su-





ministro de materias primas energéticas y han subido espectacularmente los costos de movimiento de las mercancías. El ciclo se cierra con las secuelas, impredecibles, de la guerra ucraniana. Por detrás es fácil apreciar una aceleración muy notable de muchos procesos y, con ella, una creciente dificultad a la hora de encararlos, con la intuición, en la trastienda, de que acaso no estamos en la antesala del colapso, sino en el colapso mismo.

Las cosas así, lo menos que puede decirse es que en muchos de los estamentos de poder del planeta ha ganado terreno la idea de que el cambio climático y el agotamiento de las materias primas energéticas son realida-

des muy graves que afectan a la lógica entera del sistema y reclaman respuestas. Una de ellas, que no tiene un peso marginal, es el ecofascismo. La propuesta correspondiente obedece, en una de sus dimensiones fundamentales, al designio de recuperar un dominio pleno e incontestado en provecho del capital, en general, y, en su caso, de unos capitales sobre otros. En ese terreno, el ecofascismo parece llamado a ratificar muchas de las reglas del imperialismo de siempre, en el buen entendido de que ahora el designio en cuestión exhibe, junto con otras, una importantísima matriz ecológica. En ese marco los habitantes de los países ricos -y las elites de muchos lugares que no responden a esta descripción- están poco dispuestos a renunciar a niveles de consumo y de status social, y en modo alguno se muestran solidarios con los integrantes de las generaciones venideras, con muchos de los pobladores del Sur del planeta y con los miembros de las demás especies con las que sobre el papel compartimos este último. Una fórmula que retrata lo anterior de ma-

nera gráfica es la que recuerda que los turistas ejemplifican la «buena globalización», en tanto los refugiados representan el lado amenazador de aquella.

Parece obligado subrayar, por otra parte, que el ecofascismo nace de la condición de un capitalismo incipiente. Si durante décadas la corriente dominante en el capitalismo realmente existente ha sido aberrantemente cor-toplacista, y a poco más aspiraba que a multiplicar de forma espectacular los beneficios en un período muy breve, sin ningún proyecto mayor de futuro, hoy se perciben con claridad los rasgos de un capitalismo nuevo que, consciente de lo que en el terreno ecológico se nos echa encima, sí tiene un proyecto de futuro. Ciertamente es que ese proyecto exhibe al tiempo un carácter criminal tanto en lo que hace a los objetivos -marginación y exterminio- como en lo que respecta a las herramientas. Al fin y al cabo el sustantivo que se incorpora al término ecofascismo se justifica en buena medida de resultados de la mentada naturaleza criminal

del proyecto en cuestión, que invita a concluir que tal proyecto no constituye una respuesta ante el colapso, sino, antes bien, una forma singular de este último. Una de las señales de la fortaleza del proceso que me ocupa es un progresivo engrosamiento de las funciones represivas propias de la institución Estado, que como siempre se halla al servicio de las clases dominantes. Otra asume la forma de un renacimiento de organizaciones como la OTAN, que anuncia un horizonte planetario de militarización, crecimiento en el gasto en defensa, negocios para la industria de armamentos, autoritarismo, represión de las disidencias, injerencias e intervenciones. Aunque en semejante escenario parece haberse instalado la conclusión de que, para hacer frente a la crisis ecológica en sus múltiples manifestaciones, es preciso aceptar el asentamiento de fórmulas autoritarias del más diverso cariz, no queda más remedio que afirmar con rotundidad que esas fórmulas se encaminan a ratificar una estrategia de dominación más allá de la ecología y sus reglas, con franco ahondamiento de

la crisis social, de las separaciones y de la represión.

Conviene, aun así, que nos alejemos de aquellas visiones que entienden que la suerte está echada y que el resultado de la partida no puede ser otro que la entronización, con unos perfiles u otros, del proyecto ecofascista. Hay quien piensa que el gran capital, las corporaciones, las bolsas, los gobiernos que los amparan y los aparatos represivos y mediáticos de los que se han dotado están en el origen de todas las tensiones que se registran en el planeta. Si el argumento tiene, ciertamente, su fundamento, no nos obliga, sin embargo, a tirar la toalla. Por lo pronto, esas instancias no son tan inteligentes y capaces como pudiera parecer. Aunque son impecables los análisis de Naomi Klein en lo que respecta a la capacidad que el capital muestra en lo que atañe a utilizar en provecho propio las catástrofes naturales, en la gestión correspondiente en modo alguno faltan las disfunciones y los errores. Esto aparte, las instancias que ahora me interesan a menudo compiten des-

carnadamente entre sí, circunstancia que abre hendiduras, de nuevo, en el edificio de su poder. Aunque hoy todas ellas están marcadas indeleblemente por la lógica del capital, las pulsiones imperiales revelan también elementos de diferencia y de competición que dibujan un panorama cualquier cosa menos plácido. Para cerrar el círculo, en fin, el colapso parece inequívocamente llamado a cruzarse de por medio y a debilitar de forma sensible la capacidad de poderes tradicionales que dependen en demasía de energías y tecnologías que van a escasear. Así las cosas, está servida la conclusión que señala que un sistema incapaz de evitar su colapso a duras penas puede presentar esta circunstancia como una virtud, por mucho que se apreste a sacar partido de la situación en cuestión.

Más allá de lo anterior, la crisis sin fondo del capital tiene que ser aprovechada por resistencias que cabe esperar que sean muy distintas de las que en tantos lugares cobraron cuerpo en el siglo XX. Aunque es posible que esas resistencias hayan

de aguardar al poscolapso para plasmarse en plenitud, lo suyo es que prestemos oídos a su condición presente. Su apuesta debe asentarse, antes que nada, en un rechazo, desde la democracia directa y la autogestión, de los procedimientos autoritarios inherentes al ecofascismo. Ese rechazo se desplegará desde lo que en unos escenarios serán espacios autogestionados de nueva creación y en otros comunidades ancestrales, de tal suerte que se reunirán —ojalá— pulsiones anticapitalistas y flujos precapitalistas. En muchos casos esas reali-

dades lo que procurarán será preservar y recuperar, antes que introducir algo nuevo. Hablo de instancias que remiten inmediatamente al concepto de comunidad. Aclararé, en fin, que no defiendo los espacios autónomos y las comunidades primitivas sin más: postulo su coordinación y su voluntad de sublevación.

No tengo dudas en lo que hace a la naturaleza de la terapia que deben desplegar esas instancias de resistencia. En ella tienen que reunirse la aplicación de frenos de emergencia que permitan salir

del imaginario miserable del crecimiento, la apuesta por una redistribución radical de la riqueza y la defensa de formas de organización social y colectiva que dejen atrás el capitalismo. Si se trata de garantizar que la especie humana siga existiendo, importa, y mucho, saber cómo y en qué condiciones. Al respecto debe hacerse valer el recordatorio de que buena parte de la historia de esa especie se ha vinculado con formulas de autogestión y de apoyo mutuo, de tal manera que no hay motivos para concluir que esas reglas han desaparecido



para siempre. Es verdad, eso sí, que en el escenario posterior al colapso las tensiones no faltarán. Lo más probable es que adquieran carta de naturaleza, en espacios geográficos a menudo próximos entre sí, realidades muy dispares que en unos casos reflejarán la pervivencia de los poderes tradicionales y en otros el ascendiente de opciones alternativas como las que aquí defiendo, sin cerrar, claro, el paso a otros horizontes, con un corolario insorteable: la diversidad de resistencias, de comunidades y de historias de la que hablo hace difi-

cil creer en la consolidación de algo que huela a una soberanía planetaria. Pero el teatro del poscolapso, que por muchos conceptos será el de una tragedia global, bien puede borrar de un plumazo muchos de los problemas que hoy nos acosan en materia de propiedad privada y de deuda.

Cuenta Horvat que con ocasión de un terremoto que se reveló durante la pandemia, el gobierno croata emitió dos mensajes manifiestamente contradictorios. Por un lado,

la población debía abandonar las casas –para hacer frente a las consecuencias previsibles del terremoto- y por el otro tenía que permanecer en ellas –para plantar cara a la pandemia y respetar las medidas de distancia social-. La locura en curso obliga a aseverar que los mismos que han creado los problemas se disponen a salvarse a costa, una vez más, de sus víctimas. En ese atolladero, y tal y como lo recuerda el propio Horvat, “en lugar de ‘regresar a lo normal’, deberíamos encarar lo ‘normal’ como el verdadero problema”.



POR LAS SUBIDA DE LAS
PENSIÓN



La CGT hace un llamamiento a todas las personas para manifestarse en Madrid el 15 de octubre.

El 15 de octubre tenemos motivos para exigir pensiones públicas suficientes para las personas pensionistas de hoy y las de mañana.

Un primer motivo muy claro: el 57,66% de todas las personas pensionistas, casi 5,5 millones, perciben pensiones por debajo del Salario Mínimo y de éstas, más de la mitad son mujeres, y, aún más grave, casi 1,5 millones de mujeres perciben una pensión anual que va de los 2.400€ a los 7.400€. Llamamos "brecha de género" a la discriminación, la explotación y el machismo.

Un segundo motivo deleznable: se nos obliga a jubilarnos a los 67 años, pero, si no hemos cotizado hasta 36 años (2022) no tenemos derecho al 100% de la base reguladora, calculada sobre los 25 últimos años, y de pretender jubilarnos antes por patologías que hayan dañado nuestra salud física y mental, se nos penaliza con coeficientes reductores que menguan las ya exiguas pensiones tras las constantes depreciaciones de los salarios desde los años 90 del siglo pasado.

El tercer motivo es tramposo, mentiroso y clasista: nuestro sistema de Seguridad Social con pensiones públicas y suficientes para todos y todas, empezó a ser desmantelado por el "mercado capitalista" (capital financiero, la Banca, los Fondos de Inversión y los Seguros privados), introduciendo el sistema de aseguramiento privado (planes y fondos de pensiones privados) desde los años 90 del siglo pasado, transformando un sistema público, solidario y suficiente para todas las personas, un Derecho inalienable, en una mera mercancía.

Las distintas reformas habidas y ejercitadas por gobiernos de todos los colores, desde el año 1985, hasta las dos últimas la del 2021 y la que cerrarán a finales de este año, solamente han seguido una lógica perversa: convencer a la población de que nuestro Sistema Público de Seguridad Social es inviable y que es el "mercado" quien debe cubrir nuestras necesidades a través de los seguros privados y/o fondos de pensiones.

Los varios "cientos" de motivos más (utilización de miles de millones públicos para los negocios privados; el robo y expropiación de salarios para incrementar las rentas empresariales y del capital; la inflación que nos roba y nos expropia cada día y nos convierte la vida en más inestable y el futuro aún más incierto; etc.), son cientos de razones para exigir Derechos básicos ya para todos y todas.

DEFENDAMOS LOS DERECHOS ESENCIALES:

PENSIONES PUBLICAS SUFICIENTES PARA TODOS Y TODAS

SALARIOS Y PENSIONES DIGNAS YA.

DERECHO A SER CUIDADAS Y A CUIDAR

El 15 de octubre nos vemos en Madrid.