



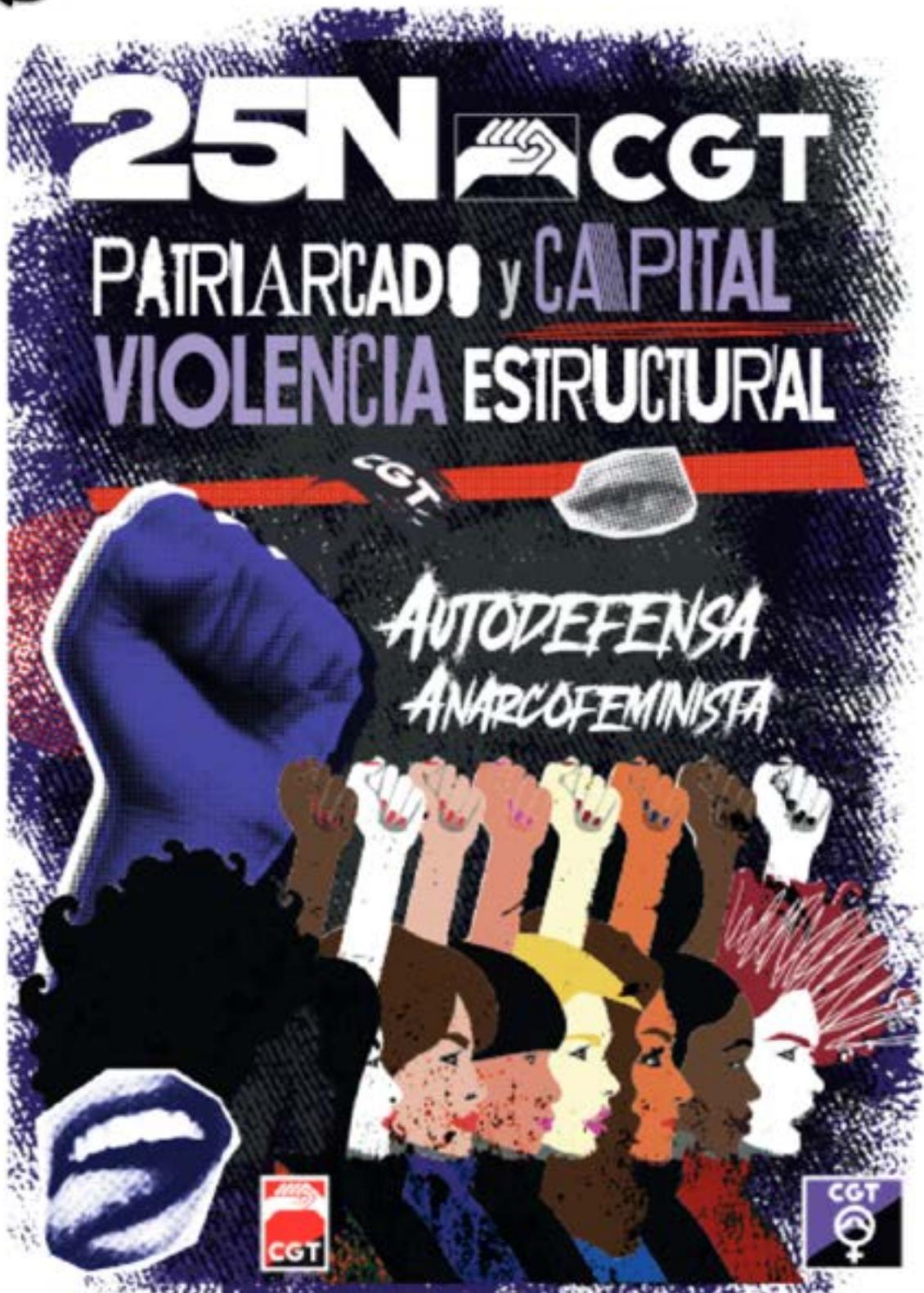
La revista de los y las trabajadoras del sector marítimo de CGT

NOVIEMBRE 2022 Nº90

# NOTICIAS MARÍTIMAS



Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



# con-tenido



### 03. BARLOVENTO

Día Internacional contra las Violencias Machistas

### 06. SALVAMENTO MARÍTIMO

Migratlantes

### 08. SALVAMENTO MARÍTIMO HUMANITARIO

El desafío del "Aita Mari" en el Mediterráneo Central

### 10. REMOLQUE PORTUARIO

CGT se reafirma como sindicato mayoritario en el sector de remolque

### 11. REMOLQUE PORTUARIO

Alba, la primera mujer remolcadora del Campo de Gibraltar en el Puerto de Algeciras

### 13. INTERNACIONAL: ESTIBA

Los estibadores de Liverpool, un icono para el sector, llegan a un acuerdo

### 16. BABCOK

Protesta de trabajadores de Babcock en el aeródromo de Mutxamel

### 18. TRANSPORTE MARÍTIMO

Nuevos ecoincentivos para optar por el transporte marítimo

### 20. PUERTO DE VALÈNCIA

El Puerto de Valencia autoriza la nueva terminal de viajeros de Balària

### 22. MARINA MERCANTE

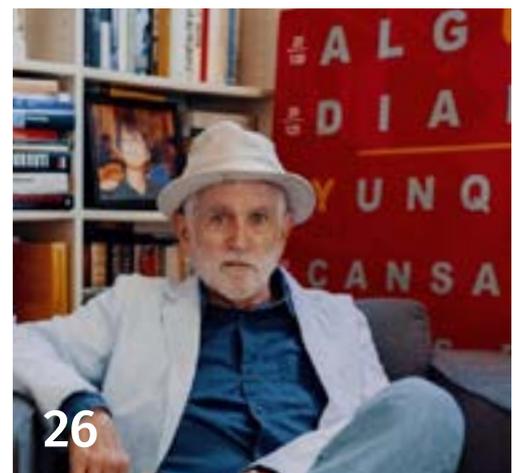
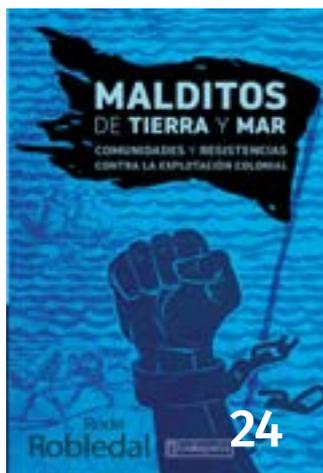
Noticias Breves

### 24. LIBRO DEL MES

Malditos de Tierra y Mar

### 26. TODO POR HACER

Fallece Mike Davis, un sociólogo inusual: «La desesperación es inútil»



Edita y Publica:

Sindicato Federal de Mar y Puertos de la FETYC-CGT

Avda. del Cid, 154 bajo C.P.46014 Valencia 681 65 98 35 - 96 383 44 40 cgtsectormar@cgt.es

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



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



# barlo- vento



## Día Internacional contra las Violencias Machistas

# 25N



Un año más, vamos a salir a la calle en el Día Internacional Contra las Violencias Machistas, y un año más las mujeres seguimos siendo asesinadas por el simple hecho de ser mujer.

Los escalofriantes datos estadísticos nos dicen que una mujer es asesinada cada 6 días en España, y con ellas familias destrozadas, hijas e hijos que han tenido que con-

vivir con el maltratador o incluso sufrir esta violencia.

Instituciones y partidos políticos de cualquier color, se van infiltrando en los movimientos feministas, con sus propias políticas e intereses partidistas, pero sin plantear ninguna propuesta para acabar con ningún tipo de violencia machista, luego se ponen la chaqueta feminista para que sus medios de comunicación difundan la foto, y nos sigan engañando explicando los grandes avances en derechos y libertades de las mujeres.

Mientras, la violencia ma-

Desde  
la CGT  
seguiremos  
y seguiremos  
apostando  
por la  
lucha

chista sigue firmemente enraizada en esta sociedad machista, patriarcal y capitalista.

Las mujeres y personas de géneros disidentes, seguimos sufriendo discriminación, persecución y acoso en el trabajo, en el acceso a bienes y servicios, en la calle, en las redes sociales y en todos los estratos de esta sociedad.

Ahí están los pinchazos en fiestas y discotecas,

para extender el miedo a las mujeres y sus familias, en un intento de apartarlas del espacio público y que vivan con miedo permanentemente.

Los abucheos, gritos e insultos desde una residencia universitaria elitista, defendida como un rito habitual por las mismas agredidas, perpetuando además de la violencia machista, la segregación por sexos y la discriminación clasista.

El derecho al aborto voluntario todavía depende del lugar donde vives y de los recursos que tengas. Un sistema sanitario que no respeta el derecho a decidir sobre nuestros cuerpos, una visión androcéntrica donde se practica violencia obstétrica y a menudo ni siquiera se nos informa ni se nos pregunta.

Violencia machista también es una pensión de miseria tras toda una vida cuidando a la familia, o ha-



ciendo trabajos de cuidados, que además siguen siendo los más precarios. Doblemente precarias por ser mujeres.

Un mundo global donde la violencia y la represión a las mujeres es constante, por razones políticas, por religión o por tradiciones patriarcales. Mujeres violadas en guerras interminables, mujeres y niñas secuestradas, vendidas y asesinadas. Países donde todavía se practica la mutilación genital femenina.

Pero no nos callamos, seguimos y seguiremos luchando, originando revoluciones como la que se está llevando adelante en Irán, tras el asesinato de Jina Amini, donde a pesar de la dura represión del gobierno iraní, la lucha sigue en la calle, aunque hayan matado a cientos de personas, entre ellas a la periodista, también kurda, Nagihan Akarsel.

Desde la CGT seguiremos y seguimos apostando por la lucha ante cualquier

tipo de injusticia, en nuestro lugar de trabajo, en la calle, en los centros educativos, en la sociedad... en todas partes, a través del apoyo mutuo, la autogestión, para poder conseguir una sociedad más justa donde todas, todos y todes podamos vivir en una sociedad igualitaria que respete los valores de la diversidad y la importancia de todos los seres humanos.





# Salvamento Marítimo

## Migratlantes

**TENERIFE HA ORGANIZADO 'MIGRATANTES', UN PROYECTO PARA DISEÑAR POLÍTICAS MIGRATORIAS DIGNAS**

Diario.es



Agencias

**L**as jornadas tuvieron lugar el jueves 25 de noviembre en la Casa Román de la UNED, en La Laguna, y también se han podido seguirse a través de Internet

Nuestro compañero Ismael Furió, trabajador de

Salvamento Marítimo fue uno de los participantes.

Ismael Furió puso de relevancia el trabajo diario, la dedicación y entrega de los y las trabajadoras de Salvamento Marítimo.

Tenerife acogerá este jueves la segunda edición del encuentro sobre migraciones atlánticas, Migratlantes. Decenas de expertos participarán este 17 de noviembre en las jornadas de este proyecto que pretende unir esfuerzos, conocimientos y buenas prácticas entre regiones fronterizas y "poner los

cimientos en una política que evite tragedias pero genere oportunidades".

El encuentro tendrá lugar a partir de las 9.30 horas en la Casa Román de la UNED, en La Laguna, y también podrá seguirse a través de Internet. Las personas que quieran asistir de manera presencial tendrán que inscribirse en la página web de Migratlantes.

Educación, gobernanza, literatura, cine, colonización, salud mental y el negocio de las fronteras son algunas de las temá-



ticas que se abordarán en esta segunda edición. Este año, Migratlantes también se desplazará hasta Lanzarote el próximo 24 de noviembre. Las ponencias de la mañana tendrán lugar en la Escuela de Enfermería de Arrecife y las de la tarde, en la Sala Saramago de la Fundación César Manrique, también en la capital de la isla.

El vicepresidente del Gobierno de Canarias, Román Rodríguez, ha valorado

que el encuentro “invita a reflexionar sin presiones ni prejuicios” sobre el fenómeno de la migración. Además, ha aprovechado la presentación de las jornadas para insistir en que las Islas no pueden hacer frente solas a la acogida de las personas que se desplazan hasta Europa en pateras y cayucos. En concreto, ha hecho referencia a los 2.300 menores no acompañados a los que atiende la comunidad autónoma.

También el alcalde de La Laguna, Luis Yeray Gutiérrez, ha destacado que “los municipios de Canarias que registran mayor número de llegadas de migrantes precisan recursos para afrontar esos

procesos de forma positiva”.

Por su parte, la coordinadora del proyecto de intercambio educativo entre Senegal y Canarias “Africasmus”, Mariama Dia, ha añadido que se debería facilitar una mayor igualdad en la movilidad, concepto sobre el que también se trabajará en el encuentro.

“Los españoles no tienen ningún problema para ir a Senegal, sin embargo, al revés sí. Necesitamos un marco institucional que permita viajar a ambas comunidades sin problema, porque con mayor igualdad, la migración sería más fácil”, ha detallado.



# Salvamento Marítimo Humanitario

## AITA MARI

### EL DESAFÍO DEL “AITA MARI” EN EL MEDITERRÁNEO CENTRAL

La Tinta



Santiago Torrado

**La extrema derecha crece y gana terreno en Europa mientras la crisis migratoria se agrava sin remedio. ¿Qué hacer frente a los Orbán y las Meloni, que pretenden ignorar los tratados internacionales y permiten que el Mediterráneo sea el más tenebroso cementerio submarino? En La tinta,**

**hablamos con el Simón Vidal, capitán del barco de rescate Aita Mari, perteneciente a la organización Salvamento Marítimo Humanitario.**

En lo que va de 2022, más de 88.000 personas provenientes de distintos puntos de África septentrional llegaron a Italia a bordo de embarcaciones precarias. Con la llegada al poder de Giorgia Meloni y su grupo extremista, el trabajo de las organizaciones de salvamento humanitario se enfrentan a un serio desafío, ya que se trata de uno de los países que mayor número

de migrantes recibe cada año.

En el marco del creciente peso político de la extrema derecha en Europa, el destino de miles de migrantes resulta cada vez más incierto. La tinta dialogó con Iván Vidal, capitán de una de las embarcaciones que patrullan el Mediterráneo en misiones de rescate.

El Aita Mari -que antes se llamaba Stella Maris Berria y era un atunero fabricado en Gipúzcoa- debe su nombre al marino vasco Jose María Zubía, conocido popularmente por su

labor como rescatista de naufragos a principios del siglo XX. Simón Vidal tiene 34 años y es, desde hace relativamente poco tiempo, el capitán del barco, perteneciente a la organización Salvamento Marítimo Humanitario (SMH).

### **—Simón, ¿qué es el Aita Mari?**

—“Es uno de los tres proyectos centrales que tiene SMH. Por un lado, tenemos un proyecto de educación para la transformación social, que consiste en brindar charlas en centros educativos y otros espacios, para sensibilizar y crear conciencia sobre el tema migratorio. También mantenemos un proyecto de atención sanitaria en el campo de refugiados de Quíos en Grecia -somos actualmente una de las únicas ONG que permanece en ese territorio- y, por último, el Aita Mari, que es este barco de rescate con el que patrullamos el Mediterráneo Central”.

### **—¿Qué implica el giro a derecha en Italia, teniendo en cuenta que es uno de los países con mayor afluencia migratoria?**

—Concretamente, han

creado un nuevo decreto, desde el 4 de noviembre, que prohíbe desembarcar a quienes no sean mujeres embarazadas, niños o personas heridas o enfermas. Eso genera muchas situaciones de estrés a bordo. La estrategia que despliegan es esa: ralentizar al máximo el proceso de acogida de personas, jugar al desgaste. Por eso es importante que nosotros sigamos allí, exigiendo que se cumplan los tratados internacionales a los que Italia está suscrita.

En todo caso, es verdad que al cambio de política lo hemos notado todos. En la zona, también operaban el Geo Barents de Médicos Sin Fronteras, el Ocean Viking de SOS Mediterráneo, entre otros, y se ha notado.

### **—¿Qué impacto creés que tiene el crecimiento político de formaciones abiertamente xenófobas y antimigrantes en Europa?**

—Personalmente, creo que es el fruto de la política del miedo. En medio de una situación generalizada de crisis, el miedo es una política que termi-

na llevando a los extremos. Una respuesta a este crecimiento es la importancia de educar, discutir, mostrar con visión crítica que el problema de nuestras sociedades no es el migrante que viene con toda la legitimidad del mundo a buscar una vida mejor. Hay que generar conciencia también desde los medios, que son un arma para controlar ciertas corrientes de opinión.

### **—Existe un discurso muy difundido para deslegitimar el trabajo de las organizaciones humanitarias, que las vincula al tráfico de personas. ¿Qué podés decir sobre esto?**

—Yo creo que quien ha visto el trabajo que hacemos no podría nunca decir que se trata de una actividad mafiosa. Es un argumento absurdo. Hay gente que se está muriendo en el mar para buscarse una vida mejor. Las mafias reales -y esto está profundamente documentado- están subvencionadas por Europa.



Remolque Portuario

# ELECCIONES SINDICALES

## CGT SE REAFIRMA COMO SINDICATO MAYORITARIO EN EL SECTOR REMOLQUE

Francisco Grima



Coordinador Estatal de Remolque

**C**GT gana las elecciones en el GRUPO BOLUDA, operador de remolque portuario del Puerto Bahía de Algeciras, consiguiendo el 100 % de la representación de los trabajadores en las

elecciones celebradas en Algeciras del GRUPO BOLUDA, actual operador de los servicios de remolque del Puerto Bahía de Algeciras, obteniendo 7 Delegados de Personal.

Con esta victoria CGT Mar y Puertos se consolida como el sindicato con mayor representación del sector del remolque portuario a nivel nacional, el cual es uno de los más estratégicos de la actividad portuaria.

CGT ha demostrado otra forma de realizar sindica-

lismo con la implicación de todo su colectivo en la lucha social. Entre los principales objetivos que la organización sindical se ha marcado se encuentra en obligado cumplimiento de la normativa socio-laboral de este sector y seguir avanzando en la conquista de derechos sociales, entre los que destacamos la apertura de una mayor oportunidad a la mujer trabajadora en el sector, el cual, ha sido históricamente desempeñado casi en su totalidad por hombres.



## Remolque Portuario

# PRIMERA MUJER REMOLCADORA

## ALBA, LA PRIMERA MUJER REMOLCADORA DEL CAMPO DE GIBRALTAR EN EL PUERTO DE ALGECIRAS

8 Directo



8

Redacción

**C**GT SAME y CGT Transportes Campo de Gibraltar hacen reconocimiento a la primera mujer remolcadora del Campo de Gibraltar con motivo al 25N: Alba, trabajadora en los remolcadores en el Puer-

to de Algeciras. Los delegados sindicales de CGT en el colectivo de remolcadores han luchado para que las mujeres tengan su lugar en esta profesión.

Alba se siente contenta de haber conseguido una ilusión que desde pequeña quería desarrollar. “Para mí es un orgullo romper esta barrera y estándares establecidos. Ser la primera mujer en trabajar en esta empresa de remolcadores del puerto de Algeciras me hace inmensamente feliz. Espero que vengan muchas más

mujeres, no solamente al puerto de Algeciras, sino a todos los puertos de España”, ha declarado a CGT Campo de Gibraltar. Ha afirmado también que sus compañeros de trabajo son geniales y que le han enseñado todo lo que necesitaba, estando muy agradecida con ellos.

Alba cuenta que su vida estuvo siempre relacionada con el mar. Su madre, que es su mayor referente, se dedica al sector marítimo. Su abuelo, su tío, su tía, gran parte de su familia se dedican a

ello. Para ella siempre fue importante el mar, pero nunca lo vio como su futuro laboral. No fue hasta que tenía diecisiete años cuando estudiaba 1º de Bachillerato y no le motivaba nada, no encontraba grado ni carrera que le gustase; hasta que su mejor amigo, que estudiaba Grado Superior de Mecánico Naval, le dijo ven-te a mi centro educativo y haz Patrón de Altura. Y así lo hizo. Desde que empezó las clases ella sabía que era donde quería estar. “Quiero ser patrona de un remolcador y dedicarme a esto toda mi vida”, ha concluido.



Resultado de las Elecciones Sindicales en la Autoridad Portuaria de Tarragona.

CCOO - 3

**CGT - 2**

UGT - 1

CSIF - 1

SPPB - 1

STR - 1.

Nuestra enhorabuena a los compañeros de CGT Tarragona.



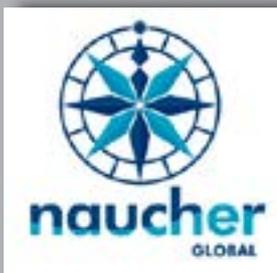


Estibadores

# Peel Ports

## LOS ESTIBADORES DE LIVERPOOL, UN ICONO PARA EL SECTOR, LLEGAN A UN ACUERDO

Naucher Global



Daniel Molero

Ayer por la tarde, (11 de noviembre de 2022), se firmó el acuerdo entre la empresa Peel Ports Group y los estibadores del sindicato Unite the Union del puerto de Liverpool, que lo ratificaron en asamblea,

y que deja atrás varias semanas de movilizaciones y huelgas en un enclave emblemático para los portuarios de todo el mundo. Como ya ha explicado NAUCHERglobal, se trataba de un conflicto salarial de los trabajadores contra el operador portuario Mersey Docks and Harbour Company Limited, propiedad de los primeros, y segunda empresa estibadora en Reino Unido.

Esta resolución ha sido posible, entre otros gracias al impulso interna-

cional que han tenido los portuarios ingleses de la mano de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y del Consejo Internacional de Estibadores (IDC) que, ayer, celebraban la “victoria” con un comunicado conjunto.

Así, según el presidente de la ITF, Paddy Crumlin, “se trata de una tremenda victoria no sólo para los estibadores de Liverpool, sino para los estibadores y trabajadores de todo el mundo”. Crumlin añadía que “la valentía y

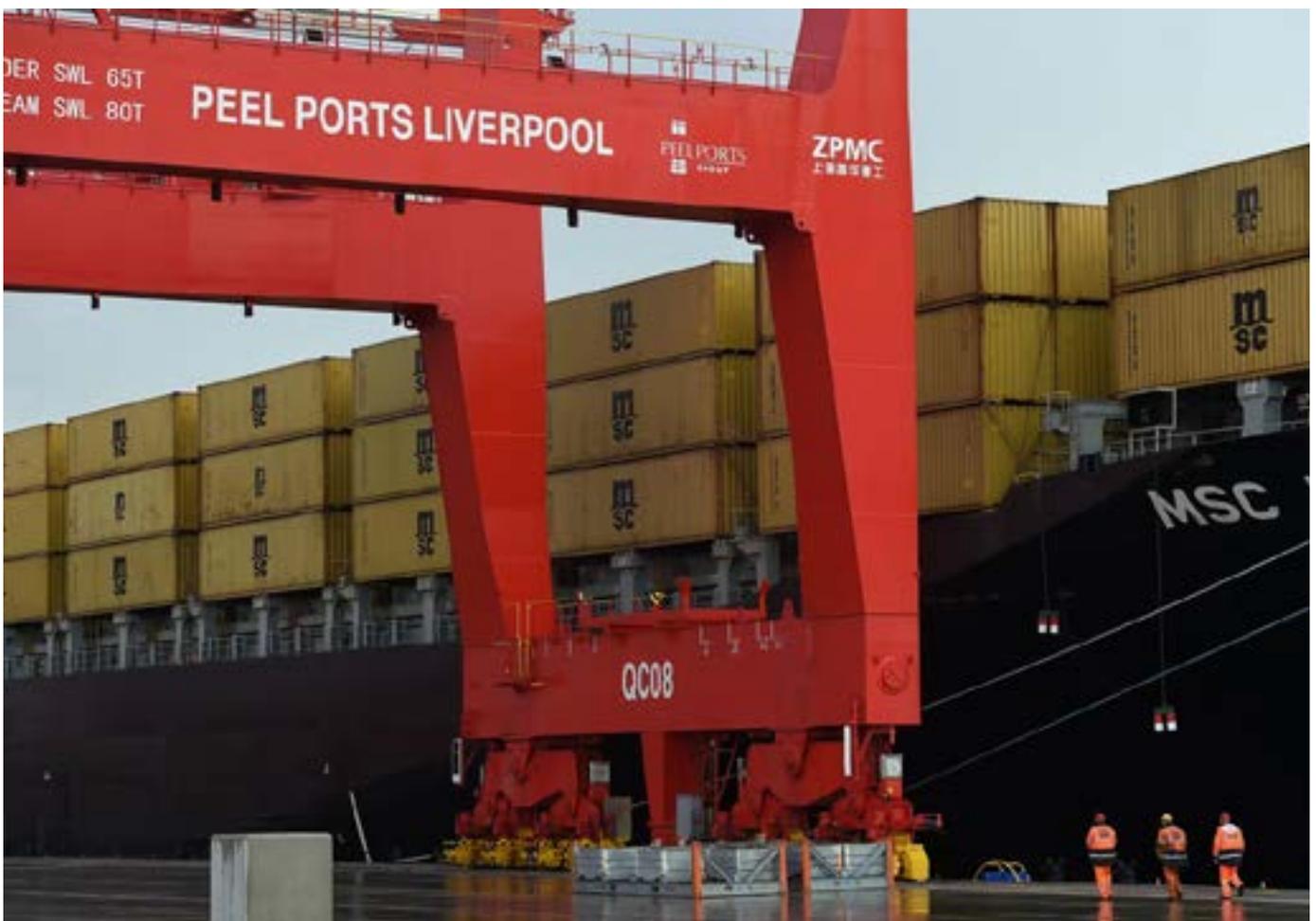
el compromiso de los estibadores de Liverpool de levantarse y luchar contra un empleador que parecía preocuparse más por sus accionistas que por sus trabajadores –durante la peor crisis sobre el coste de la vida de la historia reciente- inspirará a los trabajadores de todo el mundo a luchar por la justicia salarial y un nivel de vida decente”.

Por su parte, el coordinador general de IDC, Dennis Daggett, señaló que «los estibadores de Liverpool están a la cabeza de la lucha por la dignidad y el

respeto en el frente marítimo. La oferta inicial de Peel Ports faltó al respeto a estos trabajadores que han sido cruciales para mantener las cadenas de suministro del Reino Unido y del mundo durante la pandemia. El movimiento mundial de trabajadores portuarios habla hoy como una sola voz para celebrar esta victoria y felicitar a los trabajadores y a Unite the Union».

En este sentido, “la victoria en Liverpool se produce tras semanas de acción en el puerto después de que las bases votaran abrumadoramente a favor

de la huelga durante dos semanas a partir del 19 de septiembre de 2022, y tras las subsiguientes amenazas de pérdida de puestos de trabajo y falsas acusaciones sobre el salario de los trabajadores por parte de Peel Ports”. No obstante “a pesar de la amenaza de despidos, los estibadores de Liverpool se mantuvieron firmes en su determinación de asegurar su reivindicación salarial y se comprometieron a continuar la acción industrial con una huelga de dos periodos más” bajo el lema “salimos juntos, volveremos juntos y ganare-



mos juntos”.

El trabajo conjunto y discreto –no de cara a la galería- por parte de IDC e ITF, con el apoyo internacional real de las ambas organizaciones sindicales, las principales del sector de la estiba en Europa y a escala mundial, se centraron en las relaciones con las compañías navieras, fondos de pensiones e inversores de Peel Ports Group. Para el presidente de ITF “ha sido inspirador ver a las delegaciones internacionales en la línea de piquete y al sindicato de estibadores globalmente unido, actuando en los intereses de estos trabajadores”. Por su parte, el máximo responsable de IDC señalaba que “una vez más, Liverpool ha demostrado por qué es un icono para el IDC. La valentía, la unidad y la determinación mostradas por los estibadores del puerto de Liverpool es una lección que ningún sindicalista debería omitir. Es, sin duda, una

enorme victoria y un mensaje directo, alto y claro, a cualquiera que intente socavar los derechos de los estibadores en cualquier parte del mundo: se encontrarán con nosotros cara a cara. Y estaremos unidos».

Los estibadores del puerto de Liverpool han iniciado este lunes una nueva huelga de dos semanas, con motivo de la disputa que mantienen Peel Ports y el sindicato Unite, que no muestra signos de resolverse a corto plazo.

Peel Ports afirma haber ofrecido una subida salarial del 11%, el mayor incremento «de lejos» ofrecido por cualquier empresa portuaria en Reino Unido, que supondría un incremento del salario anual de los estibadores hasta las 43.275 libras.

Además, insiste en que ha mejorado su oferta salarial seis veces desde que comenzó el conflicto y

acusa a Unite de bloquear la participación del servicio de conciliación, Acas.

El puerto se ha enfrentado a un gran número de acciones sindicales en los últimos meses, lo que ha obligado a las navieras a redirigir sus escalas hacia otros puertos de la zona. No obstante, cabe recordar que el conflicto salarial también llevó a convocar una huelga en el puerto de Felixstowe en verano.

Desde Unite, consideran que «el comportamiento poco fiable de Peel Ports y sus intentos de amenazar a la fuerza laboral solo están intensificando la disputa».

En este sentido, criticó la decisión de la empresa de emitir un aviso formal de despido a 132 trabajadores desde que comenzaron las huelgas, en un momento en que Peel Ports había manifestado su deseo de expandirse.





# Conflictividad Laboral

# Babcock

## PROTESTA DE TRABAJADORES DE BABCOCK EN EL AERÓDROMO DE MUTXAMEL

### INFORMACIÓN



Victoria Mora

**Reclaman a la empresa de helicópteros de emergencia una subida salarial que no tienen desde 2015 y anuncian huelga si este miércoles siguen si una propuesta.**

Bajo la pancarta “Por unas condiciones laborales jus-

tas. Precariedad=Inseguridad”, más de un centenar de trabajadores de la empresa de helicópteros de emergencia Babcock, ubicada en el aeródromo de Mutxamel, se han concentrado en la mañana de este martes a las puertas de su empresa para exigir mejoras salariales y mejorar las condiciones de trabajo del personal administrativo y técnico.

Tal y como ya habían anunciado, a partir de este martes inician una serie de medidas de protesta para dar visibilidad a un problema

que, denuncian, se remonta a 2015. Todos los días laborales hasta el 25 de noviembre van a concentrarse durante veinte minutos desde las diez de la mañana. Y también secundan estos paros las sedes de la empresa de Albacete y Salamanca. Este es además un momento delicado puesto que la empresa está en proceso de venta la antigua Inaer puede pasar a manos del fondo Ancala Partners.

El presidente del comité de empresa, David Vicente, que pertenece a este último sindicato, explica que durante

20 minutos han permanecido a las puertas de la empresa 110 empleados de las instalaciones de Mutxamel, donde se encuentra la central de la empresa, para visibilizar su malestar.

Se movilizan porque denuncian que tienen congelados sueldos desde hace 7 años; y a la vez, ponen de manifiesto “múltiples incumplimientos del convenio de 2015”, por lo que exigen unas “condiciones dignas” para los trabajadores de esta empresa, concesionaria de la mayoría de servicios aéreos de emergencias en España. La compañía mutxamelera Inaer fue comprada en 2016 por Babcock International Group.

El representante del comité de empresa explica que para este miércoles la empresa ha emplazado a los trabajadores a una reunión a las 11 de la mañana. Aunque no tiene muchas esperanzas de que de ella salga el acuerdo que esperan, puesto que “ya hemos tenido muchas reuniones”. David Vicente señala que lo que esperan de la compañía es que negocie y plante propuestas, que teme que no van a poner sobre la mesa. “No tenemos ninguna propuesta económica

por lo que no podemos negociar”, adelanta.

Los empleados denuncian la pérdida de poder adquisitivo, al tener los sueldos congelados, lo que se ha agravado con la actual situación de subidas de precios y de crisis, “estamos estancados, a veces no nos da ni para echar gasolina”, lamenta el representante de los trabajadores.

### **“Un punto de inflexión”**

Los empleados no tienen grandes expectativas en la reunión de este miércoles y han decidido continuar con las movilizaciones porque a falta de una propuesta concreta prefieren mantener sus pasos porque “no nos fiamos”. Vicente adelanta que si el encuentro finalmente se estanca sin que haya ningún tipo de acuerdo, el objetivo es convocar la huelga que ya tenían previsto. “El miércoles va a ser un punto de inflexión. Y hablaremos entonces de empezar la huelga”, declara.

La empresa ofrece servicios de emergencia aérea y mantenimiento de aeronaves para operaciones de misión crítica como servicios de emergencia médica,

protección civil, búsqueda y rescate de mar y montaña, vigilancia de costas y pesqueros, lucha contra incendios, trabajos aéreos, formación y mantenimiento de aeronaves. En la base de Mutxamel cuenta con un helicóptero sanitario y en la Comunidad Valenciana con más de una docena de ellos.

En 2018 los trabajadores ya tuvieron un primer encontronazo con la mercantil por la propuesta de reducción de sus salarios, que finalmente lograron parar. Y ahora de nuevo han decidido hacer pública su protesta y presionar a la mercantil para exigirle las mejoras que reclaman.

El presidente del Comité de Empresa cree que el hecho de que la mercantil esté en proceso de venta a un fondo de inversión no debe ser un escollo para mejorar sus condiciones laborales. “La venta quieren formalizarla en diciembre y no pueden decir ahora que no tienen capacidad para negociar, es un cuento que ya no nos creemos, llevamos cuatro años intentando negociar y ya no tienen credibilidad”, sentencia el representante de los trabajadores de Babcock.



# Transporte Marítimo Ecoincentivos

## NUEVOS ECOINCENTIVOS PARA OPTAR POR EL TRANSPORTE MARÍTIMO

### TRANSPORTES PROFESIONALES



**Raquel Arias**

**E**l Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha publicado la primera convocatoria de los ecoincentivos marítimos dirigida a transportistas, cargadores y operadores logísticos que abonen el transporte marítimo. Esta

primera convocatoria afecta a seis puertos españoles situados tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico y que conectan con otros países de la Unión Europea. La convocatoria subvencionará los tráficos realizados desde el 21 de septiembre de 2022 hasta el 31 de marzo de 2023. El plazo para pedir las ayudas abarca desde el 1 de abril hasta el 30 de julio de 2023 a las 12:00 horas.

Los potenciales beneficiarios podrán embarcar los camiones en determinados servicios marítimos ope-

rados por las navieras Brittany Ferries, Suardiaz Atlántica, Flota Suardiaz, CLD Roro, Grimaldi Euromed SpA y Finnlines Oyi, que han sido elegidas entidades colaboradoras del programa a través de una primera convocatoria.

Podrán tener la condición de beneficiarios todas aquellas personas físicas o jurídicas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea que hayan realizado el pago del flete marítimo, ya se trate del cargador, del transportista o del operador de transpor-

te.

### **Requisitos para beneficiarse de los ecoincentivos marítimos**

- No estar incurso en ninguna de las prohibiciones previstas en el artículo 13.2 y 13.3 de la Ley 38/2003. El cumplimiento de los requisitos del apartado 13.2 e) se acreditará mediante los correspondientes certificados administrativos expedidos por los órganos competentes. La presentación de solicitudes conllevará la autorización del solicitante para que el órgano concedente pueda obtener de forma directa dichos certificados de manera telemática, en su caso. No obstante, el solicitante podrá denegar el consentimiento, debiendo aportar entonces las certificaciones correspondientes

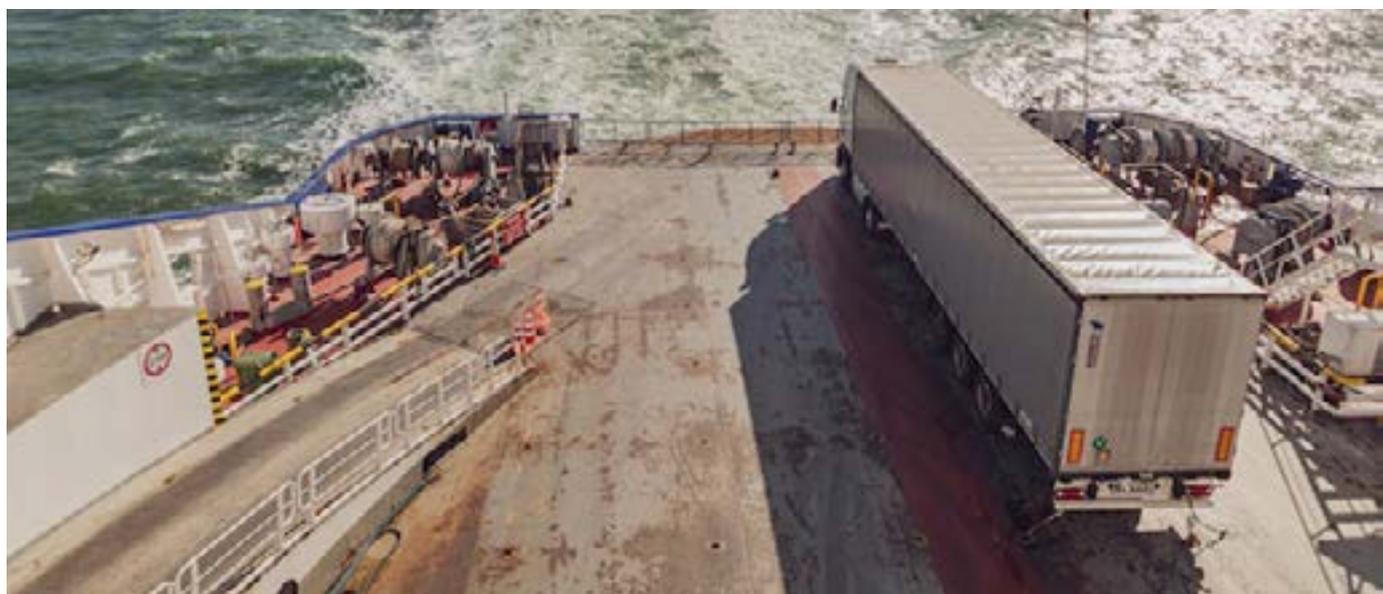
- No estar sujeta a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión Europea que haya declarado una subvención ilegal e incompatible con el mercado común

- No tener la consideración de empresa en crisis conforme a lo dispuesto en el artículo 2.18 del Reglamento (UE) n.º 651/2014, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y conforme a la definición establecida en las Directrices Comunitarias sobre Ayudas Estatales de Salvamento y de Reestructuración de Empresas no financieras en Crisis (2014/C 249/01)

La solicitud deberá cumplimentarse a través de la

sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, utilizando los formularios y modelos específicos de documentos establecidos, que estarán disponibles para su descarga en la propia web. El órgano competente para instruir el procedimiento de concesión de las subvenciones objeto de la presente orden será la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Por cada unidad embarcada y trayecto realizado se devengará un ecoincentivo, que se calcula en función del ahorro de los costes externos (gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, congestión, accidentalidad y ruido) generado dentro de España por usar el modo marítimo en lugar de la carretera.





# Puerto de València

# Balèaria

## EL PUERTO DE VALENCIA AUTORIZA LA NUEVA TERMINAL DE VIAJEROS DE BALÈARIA

Logi News



Redacción

**E**l consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Valencia (España) ha autorizado el otorgamiento a Baleària de una concesión para la construcción y explotación de la nueva terminal pública de pasajeros en su reunión de este 10 de noviembre.

El nuevo espacio se encuen-

tra entre el muelle de Poniente y el muelle Perfecto Palacio, en la zona que anteriormente ocupaba el astillero de Unión Naval de Valencia, y dispondrá de aproximadamente 100.000 m<sup>2</sup> de superficie.

Cabe mencionar que, la naviera prevé una inversión superior a los 37 millones de euros para desarrollar esta iniciativa, mientras que la Autoridad Portuaria aportará otros 61,8 millones de euros. Se estima que la ejecución de las obras comiencen en aproximadamente catorce meses en el caso del muelle Perfecto Palacio y en 18 meses para el muelle de la Grada.

Los responsables del enclave portuario valenciano consideran que gracias a este cambio la Autoridad Portuaria será un referente en sostenibilidad ambiental y social, accesibilidad y nuevas tecnologías, aportará valor a la fachada marítima y estará al servicio de la ciudad y la ciudadanía.

La terminal se empleará para atender las líneas regulares de pasajeros nacionales e internacionales, así como tráfico de cruceros y de carga rodada. Concretamente, la nueva terminal contará con cuatro atraques, de los cuales uno se utilizará para la escala de barcos de hasta 360 metros de eslora y un

muelle de 250 metros de longitud. Es más, se construirá un pantalán central de 215 metros para el atraque de ferries.

El proyecto dispondrá de cuatro atraques, con uno de ellos apto para la escala de barcos de hasta 360 metros de eslora y otro muelle de al menos 250 metros de longitud. Además, se construirá un pantalán central de 215 metros para el atraque de ferries.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Valencia ha otorgado a Siport 21 el contrato para realizar las labores de asistencia técnica que servirán para comenzar los nuevos estudios de viabilidad náutica en el puerto a través del uso de un simulador de maniobras en tiempo real.

**La naviera prevé una inversión superior a los 37 millones de euros para desarrollar esta iniciativa**



# MARINA

## Noticias Breves



### Ettore Morace vaticina fusiones y adquisiciones entre navieras

Tras su reciente intervención en la convención anual de Grimaldi y entrevistado por Nicola Capuzzo, editor de shippingitaly.it, Ettore Morace, CEO de Trasmed GLE y reconocido especialista en el mercado de los ferries, vaticina fusiones y adquisiciones entre navieras, consolidación sectorial, gigantismo naval también para buques ro-ro y ro-pax, rediseño de puertos y atraques, relocalización de la producción en Europa o Norte de África, avances de las nuevas tecnologías y el impacto sectorial de la guerra de Ucrania.

Ettore Morace, fundador de Malta Shipbrokers International y accionista de Liberty Lines, señala que la transición ecológica en el medio y lar-

go plazo es uno de los temas más candentes para la adecuación del sector y que la guerra de Ucrania en el futuro inmediato repercute en las opciones de inversión de las compañías navieras, en particular en el Mediterráneo.

Morace entiende que se perfila una tendencia hacia una progresiva consolidación del mercado, a pesar de que aún quedan muchas preguntas a las que los armadores deben encontrar respuestas.

“Todavía no existe una tecnología disponible, hubo una fase de combustible dual pero dada la volatilidad y el aumento exagerado del precio del gas natural licuado, todos los barcos están empleando combustibles tradicionales”.



### Grimaldi pone en foco en la transición energética y la reducción de emisiones a nivel global

Grupo Grimaldi cumple 75 años y lo ha celebrado con la organización de la 25 Convención Euromed bajo el lema ‘De Tierra a Mar’, una cumbre internacional organizada por el grupo napolitano que ha reunido este año a 800 actores internacionales de primer nivel del ámbito institucional, de las finanzas, la logística, los puertos y el transporte en Sorrento (Italia).

La convención ha estado centrada en el proceso de transición energética y en la necesidad de respaldarlo con una estrategia internacional válida en términos de reducción de emisiones.

Si bien el European Emissions Trading Scheme (ETS) tiene

el mérito de estimular incluso a países no europeos a aplicar medidas similares, la naviera italiana considera necesario “frenar el riesgo de regulaciones desiguales y fragmentadas que en última instancia perderían su eficacia”.

En este sentido, ha defendido la introducción de directivas globales por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) para lograr el objetivo de la descarbonización.

El consejero delegado de Grupo Grimaldi, Emanuele Grimaldi, ha recordado, durante su intervención en el evento, que en el último año el grupo naviero italiano ha registrado los mejores resultados de su historia.

# MERCANTE

Noticias Breves



## Trasmediterránea se suma a la limpieza de fondos marinos en Melilla

Trabajadores de Naviera Armas Trasmediterránea han participado como voluntarios en la limpieza de las playas de Aguadú y de Horcas Coloradas de Melilla.

Concretamente, la ciudad autónoma ha sido el punto de intervención donde se ha recogido la mayor cantidad de basura marina, con un total de 1.500 kilos de residuos extraídos.

Según ha precisado una nota de prensa, la actividad, enmarcada en la VIII Gran Limpieza Internacional de Fondos Marinos, ha tenido una acogida exitosa a nivel nacional.

De manera puntual, el pasado fin de semana

casi 2.000 voluntarios han retirado 5.300 kilos de residuos de los fondos marinos en unos 30 puntos de España.

De acuerdo con lo que se ha informado, “todos ellos se unieron por un fondo marino más limpio”, a la vez que “pudieron disfrutar de diversas actividades relacionadas con la educación ambiental”.

Asimismo, entre los residuos retirados durante la iniciativa destaca el plástico, las latas y las artes de pesca abandonadas.

Esta iniciativa forma parte de la campaña de ciencia ciudadana “1m2 por las playas y los mares” del Proyecto LIBERA, liderado por SEO/BirdLife y Ecoembes.

## La sostenibilidad y la descarbonización marítima en la conferencia anual de SPC Spain

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, ha celebrado la X edición de la Conferencia Anual de la asociación, que además celebra este año su 20º aniversario. Veinte años desde que la Comisión Europea pusiera en marcha la iniciativa que llevó a la creación de los Centros de Promoción del Shortsea Shipping en numerosos países europeos y que hoy se agrupan en la European Shortsea Network (ESN).

El acto dio comienzo con las intervenciones de bienvenida del director general de la Marina Mercante, Benito Núñez; el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena; y la presidenta de SPC Spain, Elena Seco. Posteriormente, la secretaria general de Transportes y Movilidad, Mª José Rallo, expuso cómo se

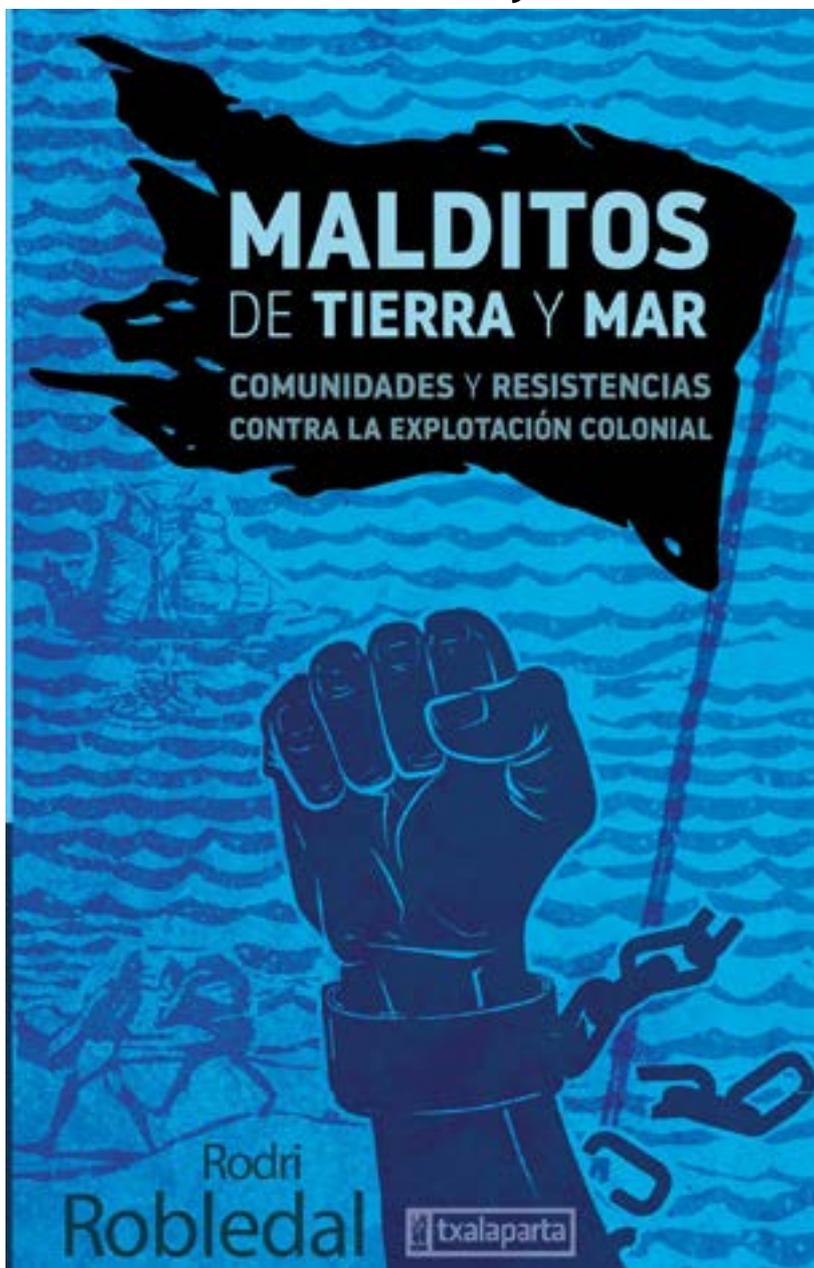
ha impulsado el transporte marítimo de corta distancia desde la Administración en estas dos décadas.

Tras estas intervenciones los asistentes pudieron disfrutar de tres mesas redondas en las que se analizaron el pasado, presente y futuro del sector TMCD. En la primera de ellas, moderada por Manuel Carlier, asociado de honor y expresidente de SPC Spain, se hizo un balance histórico de estos veinte años de promoción del TMCD. Mario Massarotti y Matteo Catani, consejeros delegados de Grimaldi Lines y Grandi Navi Veloci, respectivamente, analizaron los aciertos y dificultades del sector en la fachada mediterránea; mientras Juan Riva, presidente de Flota Suardiaz, y Christophe Mathieu, director general de Brittany Ferries, hacían lo propio con la fachada atlántica



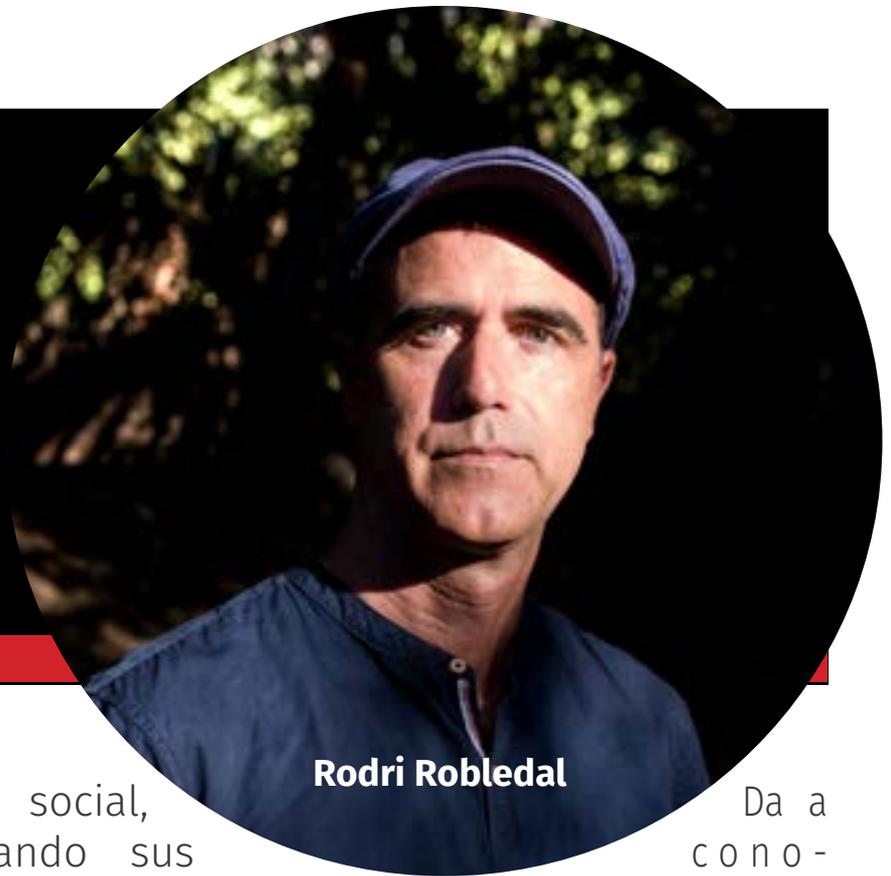
# Libro del mes

## Malditos de tierra y mar



**M**alditos de tierra y mar; Comunidades y resistencias contra la explotación colonial

Prisioneros enviados a colonizar tierras americanas que se rebelaron contra la explotación; bucaneros terrestres que se convirtieron en filibusteros tras ser reprimidos y arrinconados; afrodescendientes que resistieron a la esclavitud en barcos negreros o formando comunidades cimarronas; piratas apátridas que pusieron en jaque al triángulo comercial transoceánico; marineros que desertaron de las guerras y la disciplina de las autoridades navales.



**Rodri Robledal**

Malditos de tierra y mar. Comunidades y resistencias contra la explotación colonial expone las experiencias de algunos de los grupos humanos que, durante la Edad Moderna y principios de la Contemporánea, plantaron cara al sistema colonial y capitalista, tanto por tierra como por mar, en lo que se conoce como el mundo atlántico. No fueron pocos los oprimidos que en aquella época tejieron alianzas y aprovecharon la movilidad forzosa y las travesías marinas para propagar el rechazo a una sociedad basada en la desigual-

dad social, llevando sus proclamas, motines y revueltas a muelles, barcos, plantaciones e incluso campos de batalla.

**Rodri Robledal** 1970 Montevideo (Uruguay).

Es doctor en Historia Contemporánea por la Universidad de Barcelona, donde coordina los cursos “Bucaneros, cimarronas y marineros amotinados”, “Proletarios indomables, anarquistas y guerrilleros” y “Malditas, arrinconadas y luchadoras sociales”. También es profesor en la Universitat Popular Auto-gestionada y redactor de la revista Ekintza Zuzena.

Da a conocer algunas de sus pesquisas en el canal de YouTube Rodri Robledal y, recientemente, prestó testimonio en el documental de Max Ira Ràbia kontra la Màkina. Subversió, agitació i acció directa. BCN, anys’90. Además de publicar obras de ficción, cómics y ensayos sobre la guerrilla en Uruguay, ha participado en las obras corales Momentos insurreccionales: revueltas, algaradas y procesos revolucionarios (Viejo Topo, 2006), Entusiastas olvidados. Comprometidos con el verano libertario (Descontrol, 2016) y Diccionario de utopías intencionales (Silex, 2022).



Todo por hacer

Mike Davis

## FALLECE MIKE DAVIS, UN SOCIÓLOGO INUSUAL: «LA DESESPERACIÓN ES INÚTIL»



El pasado 25 de octubre **fa-  
llecio** el escri-  
tor, sociólogo,  
historiador y  
activista estadounidense,  
Mike Davis, a la edad de  
76 años, por un cáncer de  
esófago. Davis estuvo es-  
pecializado en urbanis-  
mo, problemas territoria-  
les y revueltas sociales y

es autor de varios libros,  
entre ellos **El desierto  
que viene: La ecología de  
Kropotkin**, Control urba-  
no: La ecología del miedo,  
**Ciudades muertas: Ecolo-  
gía, catástrofe y revuelta**  
y Ciudad de cuarzo, una  
profunda y crítica mirada  
a su ciudad natal de Los  
Ángeles.

En **agosto de 2022**, con  
solo dos meses de vida  
por delante, Mike Davis  
le dijo al periódico **The  
Guardian**: “Lo que nos  
hace seguir adelante, en  
última instancia, es el  
amor que sentimos el uno  
por el otro y el negarnos  
a inclinar la cabeza para  
aceptar el veredicto, sin  
importar cuán podero-



Un sindicato combativo, honesto y solidario

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



so parezca ser. Es lo que la gente común tiene que hacer. Tenemos que amarnos unos a otros. Tenemos que defendernos unos a otros. Tenemos que luchar". En esta entrevista, por cierto, se pronunció sobre el activismo en un mundo que se muere: «La desesperación es inútil».

Es más conocido por su libro de 1990 sobre Los Ángeles, **Ciudad de Cuarzo**. Este libro comienza con la descripción de una visita a las ruinas de la ciudad socialista de Llano del Río, fundada en 1914 en el desierto al norte de Los Ángeles. Allí, el **Primero de Mayo** de 1990, encuentra acampados a dos obreros de la construcción, veinteañeros de El Salvador, con la esperanza de encontrar trabajo en la cercana Palmdale. «Cuando les indiqué que estaban instalados en las ruinas de una ciudad socialista, uno de ellos preguntó si los ricos habían venido con aviones y los habían bombardeado». Le preguntaron qué hacía allí y qué pensaba de Los Ángeles. Marshall Berman, al reseñar su libro para The Nation, dijo que combinaba «al radical que quiere captar la totalidad de

la vida de su ciudad, y al guerrillero urbano que ansía que todo el maldito asunto estalle». Y el asunto estalló, dos años después de la publicación del libro, con los **disturbios tras la paliza de la policía a Rodney King** en Los Ángeles en 1992. Los blancos asustados corrieron a casa, cerraron las puertas y encendieron las noticias de la televisión. Mike, sin embargo, conducía en dirección contraria, con su viejo amigo Ron Schneck a su lado. Aparcaron, salieron y empezaron a hablar con la gente de la calle sobre lo que estaba pasando. Luego se fue a casa y escribió sobre ello.

Mike odiaba que le llamaran «agorero». Sí, Los Ángeles explotó dos años después de la publicación de Ciudad de Cuarzo (editado por Lengua de Trapo); los incendios y las inundaciones se intensificaron después de **Control Urbano, la ecología del miedo: más allá de Blade Runner** (editado por Virus Editorial) y, por supuesto, una pandemia mundial siguió a El Monstruo llama a nuestra puerta (editado por Capitán Swing). Pero cuando escribía sobre el cambio climático o

las pandemias víricas, no ofrecía una profecía; informaba sobre las últimas investigaciones.

Dijo que escribía sobre las cosas que más le asustaban. Control Urbano, ecología del miedo (1998) trataba de terremotos, incendios forestales, inundaciones y sequías a lo largo de un siglo. Un capítulo, «Razones para dejar que arda Malibú», se convirtió en un clásico, al argumentar que los presupuestos para incendios se gastarían mejor protegiendo los abarrotados barrios del centro de la ciudad, en lugar de proteger de incendios las megamansiones construidas en remotas laderas. Esto provocó su propia tormenta de fuego. Sus críticos, encabezados por un agente inmobiliario de Malibú, no pudieron refutar su argumento, así que se centraron en sus notas a pie de página, y tanto Los Angeles Times como The New York Times publicaron artículos sobre la controversia. Pero la controversia se desvaneció y el argumento se hizo más fuerte. «Durante la temporada de incendios», escribió el columnista del LA Times Gustavo Are-

llano en 2018, cuando los incendios rodeaban Los Ángeles y el cielo estaba lleno de humo durante semanas, «siempre pienso en... Razones para dejar que arda Malibú».

Os dejamos a continuación con un obituario de Mike Davis publicado por José Mansilla en El Salto. Se titula «Mike Davis, un sociólogo inusual (1946-2022)»

### **Mike Davis, un sociólogo inusual (1946-2022)**

Mike Davis no fue un sociólogo al uso. Antes de dedicarse de lleno a la carrera académica, había sido obrero metalúrgico y conductor de camiones y autobuses. Como él mismo contó en alguna ocasión, su retorno a los estudios estuvo influenciado, entre otras cuestiones, por la necesidad de construir pensamiento político crí-

tico y alejar a militantes, activistas y sindicalistas de aquellas respuestas rápidas y contundentes, muchas veces violentas, que tantas veces surgían automáticamente durante los conflictos sociales que presenció. Las clases populares no debían, por tanto, centrarse en soluciones inmediatas, sino pensar a largo plazo en cambios estructurales. Davis, por tanto, no era un profesor al uso, era un



trabajador, un obrero devenido en sociólogo, un intelectual que se interesó por la cuestión urbana, con base en las ciudades de su estado de origen, California, pero que también se acercó a la política internacional, al papel del imperialismo o a la crítica a la forma en que estaba desarrollándose la globalización capitalista. También escribió ficción, así como un sinnúmero de artículos, reseñas y breves notas militantes.

Su análisis sobre las posibilidades de aparición de una pandemia de alcance mundial, con la publicación del libro *The Monster at Our Door: The Global Threat of Avian Flu* en 2005, anticipó 15 años lo que supuso, con posterioridad, la llegada del covid-19 (de hecho, publicó una actualización de este libro con motivo de las novedades aportadas por el coronavirus, el cual tuvo traducción al castellano por Capitan Swing bajo el título *Llega el monstruo: covid-19, gripe aviar y las plagas del capitalismo*). En este texto ofreció, a aquellos interesados, un marco de razonamiento de la situación desde las ciencias sociales, en un momen-

to en que las respuestas ofrecidas por los poderes públicos de todo el globo estaban centradas en el desarrollo de las vacunas, el control sanitario y el aislamiento. El dedo de Mike Davis, señalando las políticas de recortes públicos y repliegue nacionalista de Donald Trump que impidieron controlar, por ejemplo, este tipo de casos allí donde surgirán, o el acento puesto en el desarrollo capitalista global bajo el que opera la industria agroalimentaria, resultaron de enorme interés para desmontar tópicos, bulos y aproximaciones superficiales a aquella realidad.

La gran obra de Mike Davis, *La ciudad de cuarzo. Arqueología del futuro de Los Ángeles*, de 1990, advertía también del desarrollo acéfalo de las ciudades guiadas por la lógica del beneficio. Partiendo del caso de la gran urbe californiana, Davis retrató en su libro un espejo deformado de lo que debería ser la realidad urbana, advirtiendo, además, que los movimientos sociales que en ella se desarrollan, tantas veces proyectados como vanguardia de políticas progresistas, pueden

albergar sentimientos y propuestas altamente reaccionarias. Algo que, hoy día, no puede sorprendernos.

*Planeta de ciudades miserias*, de 2006, otro de sus grandes libros, fue también una llamada de atención a la proliferación de un mundo urbano, esta vez periférico físico y simbólicamente (por primera vez era mayor el porcentaje de población que vivía en ciudades que en el medio rural, a nivel global), que veía alejarse la posibilidad de instituir políticas democráticas que evitaran el desarrollo desigual y la explotación, algo que Davis mostró, no como efectos colaterales inesperados, sino como la constitución misma de su ADN.

En definitiva, se ha ido Mike Davis, alguien que con su labor activista y con sus obras se mostró como un trabajador, un intelectual radical lejano a las políticas reformistas más propias de la política actual, un sociólogo inusual.