



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

DICIEMBRE 2022 Nº91

NOTICIAS MARÍTIMAS



Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



SOLIDARIDAD



LUCHA



DIGNIDAD



**20
23**

OBRERA

**CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
SECTOR MAR Y PUERTOS**

con-tenido

03. BARLOVENTO

CGT muestra su apoyo a las antimilitaristas represaliadas en la cumbre de la OTAN de Madrid y condena la criminalización de la protesta

06. SALVAMENTO MARÍTIMO

convocatoria de oferta de empleo público para tripulantes de flota de salvamento marítimo

10. BUZOS PROFESIONALES

La situación de la jubilación para los/as buzos profesionales.

12. FRED. OLSEN

Fred. Olsen y sus trabajadores de tierra y flota firman convenios colectivos para los próximos 5 años

14. NAVIERA ARMAS

La compleja situación en la que se encuentra Naviera Armas, que arrastra una elevada deuda

18. MARINA MERCANTE

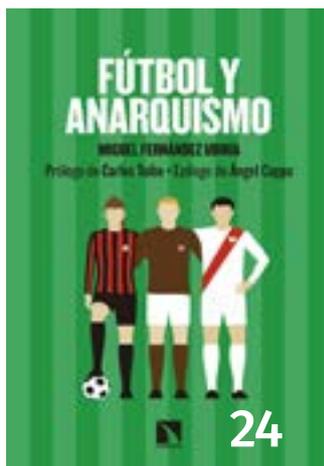
Noticias Breves

20. LIBRO DEL MES

Fútbol y anarquismo

22. TODO POR HACER

La lucha por un sistema de salud universal y comunitario



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 cgtssectormar@cgt.es

www.marypuertos.org



www.salvamentomaritimo.org



barlo- vento



CGT muestra su apoyo a las antimilitaristas represaliadas en la cumbre de la OTAN de Madrid y condena la criminalización de la protesta



**Secretariado Permanente
Comité Confederal**

El pasado 28 de junio de 2022, un grupo de antimilitaristas procedentes de diferentes puntos de todo el Estado, participaron en una acción no violenta, ante la Escuela de Guerra del Ejército, en el marco de las movilizaciones de protesta contra la celebración de la Cumbre de la OTAN en Madrid. 28 de ellos fueron retenidos

a efectos de identificación y recientemente han sido sancionados con 16.800 € en multas, en aplicación de la “Ley Mordaza”.

En la acción directa, promovida por Desarma Madrid, participaron activistas y militantes de diversas organizaciones como Alternativa Antimilitarista - MOC, Ecologistas en Acción, Mujeres de Negro contra la Guerra Madrid, Yayoflautas Madrid, BDS Madrid, Fridays For Future, CSOA La Enredadera y CGT. Vestidos con “amenazantes babis escolares, se reunieron para pintar consignas a favor de la paz y en contra de

Dele-
gación
de Go-
bierno
recu-
re una
vez
más a
la Ley
Mordaza

la OTAN en esta instalación militar, desplegar dos pancartas y realizar bailes y cánticos infantiles alusivos” y así reconvertir simbólicamente la Escuela de Guerra en Escuela de PAZ.

Según describe el expediente sancionador “la fachada, así como su puerta principal, presentaban numerosas pintadas con los siguientes lemas: OTAN NO. EJÉRCITO ABOLICIÓN. PAZ NO A LA GUERRA. Al pie de los concentrados estaba desplegada una pancarta que rezaba “LA GUERRA EMPIEZA AQUÍ,

PARÉMOSLA AQUÍ”. Hechos que según la Delegación de Gobierno pueden ser constitutivos de una infracción administrativa, por “daños o deslucimiento de bienes muebles o inmuebles de uso público”, de acuerdo a Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de Protección de la Seguridad Ciudadana.

Es importante destacar que la responsable del procedimiento sancionador es la propia Delegación de Gobierno, mientras que el Ministerio de Defensa ha renunciado a

presentar denuncia. Entre los sancionados se encuentra nuestro compañero y actual secretario de Acción Social de CGT MCL-MEX, Santiago de la Iglesia.

Con su actuación, la Delegación de Gobierno recurre una vez más a la Ley Mordaza y la buro represión, para reprimir a los movimientos sociales, en el marco de la celebración de la cumbre de la OTAN en Madrid durante los días 29 y 30 de junio, en los que dicha ciudad fue literalmente tomada por



un despliegue policial sin precedentes.

Al mismo tiempo, la Desobediencia Civil y la Acción Directa no violenta, tan propia del movimiento antimilitarista, vuelven a mostrar su eficacia, para denunciar la subordinación del “Gobierno más progresista de la historia”, a los intereses de la OTAN y la industria militar, en pleno contexto de guerra en Ucrania, Yemen, Palestina, Kurdistán y en tantos otros lugares.

Mientras que asistimos a

la aprobación del mayor aumento del gasto militar de los últimos 40 años, con un incremento del 25,8% en los PGE. Que, sumando otras partidas ministeriales relacionadas, equivale a la cuantía de casi todos los ministerios de vocación social juntos, superando con creces lo que el Gobierno supuestamente recaudará con el famoso impuesto a “los ricos”, la banca y las eléctricas.

Desde CGT hemos denunciado esta situación en diferentes ocasiones, y aler-

tado ante la preocupante deriva militarista y represiva del Estado. Por ello mostramos nuestro total apoyo a las antimilitaristas represaliadas, a las que respaldamos en todas las actuaciones que se pongan en marcha para hacer frente a este nuevo caso de criminalización de la protesta y represión social.

¡Si tocan a una nos tocan a todas!





Salvamento Marítimo

EMPLEO PÚBLICO

CONVOCATORIA DE OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO PARA TRIPULANTES DE FLOTA DE SALVAMENTO MARÍTIMO

Ismael Furió



Secretario General Sector Mar y Puertos

Este mes de diciembre ha tenido lugar la primera convocatoria global de oferta de empleo público para la cobertura de tripulantes de flota, a través de la cual se van a ofertar 262 plazas por concurso de méritos - oposición.

Aunque sea el procedimiento habitual de cobertura de puestos en la administración, en el caso de la flota de Salvamento Marítimo esta convocatoria supone la consecución de una serie de acciones sindicales que comenzaron en el año 2012 y que tras 10 años han supuesto el inicio de la integración de las tripulaciones de Salvamento Marítimo como empleados públicos.

Hasta el año 2012 las tripulaciones de la flota de Salvamento Marítimo eran

gestionadas por Remolmar, una empresa privada de capital público que era la adjudicataria de las encomiendas de Gestión de Sasemar, el ente público encargado de Salvamento Marítimo.

Durante ese mismo año el gobierno decidió adoptar medidas de reducción de gasto público y procedió al cierre y amortización de varias empresas similares en todo el estado entre ellas Remolmar. Este cierre se planteó como una absorción de bienes muebles e inmuebles de

Remolmar por parte de Sasemar así como la integración del personal de administración y la liquidación de algunos de sus principales directivos con suculentas indemnizaciones y pre jubilaciones, las tripulaciones contratadas por Remolmar no corrimos la misma suerte quedando en un limbo que en un principio no definía tan siquiera qué encaje tendríamos en la administración o llegándose a plantear hasta incluso si era posible esta integración. Gracias a la enorme labor realizada durante muchos años anteriores por los entonces miembros comité de flota y a contar con un convenio colectivo firmado en el año 2008 de una solidez y estabilidad fuera de lo común en el sector se consiguió que el ministerio de transportes y movilidad decidiera integrar a las tripulaciones en la plantilla de Sasemar pero bajo la figura de "personal a extinguir".

A partir de ese momento

una de las prioridades de la sección sindical de CGT en el comité de flota fue modificar esta situación, conseguir la integración de las tripulaciones como empleados públicos en Sasemar y dotar a la flota de un convenio colectivo firmado por la administración que garantizase la normalización de la plantilla dentro de Sasemar. Se llevaron a cabo reuniones con la C.E.C.I.R (Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones) organismo del Ministerio de Hacienda encargado de las retribuciones y gastos del personal de la administración que permitieron recuperar adeudos de las pagas extras y aumentos de salario congeladas a los empleados públicos los 3 años anteriores como consecuencia de las medidas de reducción del gasto público impuestas por el gobierno y que injustamente se aplicaron al personal de flota pese a no serlo. Tras una negociación con la dirección se optó por

retirar la denuncia correspondiente al año 2012 a cambio de iniciar de inmediato negociaciones sobre aquellos artículos a modificar en el convenio de Remolmar aún en ultra actividad que facilitase su aprobación por Función Pública lo que permitiría firmar el primer convenio colectivo de flota.

Este paso supuso 2 arduos años de negociación colectiva y acciones sindicales diversas para plasmar el primer borrador de los artículos a modificar en el siguiente convenio colectivo. Convenio que fue presentado para su aprobación por parte de la C.E.C.I.R y fue rechazado. Ante tal negativa del ministerio se comenzó una campaña de denuncia pública que visualizara esta situación y que permitiera cambiar la opinión de los responsables. Tras años de llevar a cabo diferentes acciones, innumerables denuncias en redes sociales y prensa, reuniones con diferentes partidos políticos, además de cam-



GA
germinal abogados

Más de 20 años de experiencia en la defensa de los trabajadores, tanto en lo individual como en lo colectivo

DESPACHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO

Teléfono: 681 65 98 35 www.germinalabogados.net

pañías de denuncia ante la falta de tripulantes en las unidades que se encuentran en zonas de frontera donde la llegada de embarcaciones precarias con personas migrantes llegó a desbordar las tripulaciones, tras preavisos de huelga y una larga lista de denuncias a inspección de trabajo se consiguió una segunda revisión por parte del ministerio del borrador del convenio el cual tras varios años más perdidos en modificaciones, preguntas y protocolos farragosos vio definitivamente la luz en el

año 2019 aprobándose el primer y actual convenio colectivo de flota de Sase-mar 2019 – 2023.

Este convenio supuso un paso muy importante tanto en mejoras para los tripulantes como en facilitar la integración de las tripulaciones en la administración, ya que uno de los escollos insalvables era precisamente la firma de un convenio colectivo con la administración que regularizase la relación laboral de los tripulantes de flota con la normativa aplicable a los empleados

públicos y que permitiese así la convocatoria de ofertas de empleo público.

Tras la firma de este convenio procedimos inmediatamente a solicitar la creación de una comisión negociadora que preparase las bases para una oferta de empleo público y paralelamente se reforzó la campaña de demandas y acciones sindicales para la creación de puestos de tripulaciones de refuerzo en las zonas de frontera. Tras conseguir una visualización mediática impor-



tante de estas carencias algunos partidos políticos comenzaron a interesarse por esta problemática aceptando finalmente E.R.C trasladar la petición de la sección sindical de CGT a una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado y consiguiendo que se aprobase una partida presupuestaria que dotara de tripulantes de refuerzos a las bases que realizaban rescates de personas migrantes durante un año. En los siguientes presupuestos se consiguió que se plantease una segunda enmienda que finalmente aprobó la creación de plazas de refuerzo con carácter fijo para todas las unidades de frontera.

Durante este año ,con la aprobación de las medidas de regularización del sector público se ha aprobado la convocatoria de oferta de empleo público para todas las plazas eventuales que se han generado desde la integración en el año 2012 además de las plazas aprobadas como tripulaciones de refuerzo el pasado año, dando lugar a una convocatoria de 284 plazas que regularizarán una importante parte de la plantilla de la flota y

pondrá en marcha el proceso de regularización en las tripulaciones de Sasemar.

Las acciones desarrolladas por los diferentes delegados de CGT en el comité de flota, la coordinación y planificación a largo plazo, la infinidad de horas de reuniones y asambleas para decidir el enfoque de las acciones sindicales a llevar a cabo, el enorme apoyo recibido por compañeras y compañeros de CGT que sin tener relación laboral con Sasemar nos ofrecieron su ayuda incondicional, la solidaridad y apoyo de muchas compañeras y compañeros de flota han hecho posible que se llegue a la consecución de esta situación y que nos sintamos con fuerzas renovadas para seguir defendiendo nuestros derechos pese a las dificultades que cada día mas ofrece el marco de relaciones laborales y los sindicatos fieles a sus patronos que lejos de colaborar han supuesto otro gran escollo en este proceso.

El anarcosindicalismo ha demostrado ser más necesario que nunca para la defensa de los dere-

chos de las tripulaciones de Sasemar, el asamblearismo y el apoyo mutuo han sido una de las claves en la toma de decisiones de este proceso, la independencia de cualquier opción política nos ha permitido negociar y reunirnos con diferentes partidos, entidades y prensa de diferentes signos con total libertad y sin vasallaje a ninguno de ellos. Por estos motivos desde la sección sindical de CGT en el comité de flota queremos dejar claro que el anarcosindicalismo asambleario ha sido una vez más una herramienta de plena eficacia en este proceso sindical tan arduo y complejo.

Por último agradecer el encomiable trabajo de los compañeros de CGT en el comité de flota, del actual y de los miembros del comité de flota en Remolmar, que desde hace 15 años hasta hoy han hecho posible que se materialice esta regularización.



Buzos Profesionales

COEFICIENTES REDUCTORES

LA SITUACIÓN DE LA JUBILACIÓN PARA LOS/AS BUZOS PROFESIONALES.

Félix Potenciano Aguilera



Coordinador Estatal de Piscifactorías y Acuicultura Mar y Puertos de CGT

El Congreso de los Diputados aprueba la Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera, la cual otorga al colectivo de buzos profesionales un insuficiente 0,15 de coeficiente reductor para la jubilación.

El día 7 de septiembre del 2022 tuvo lugar en el Congreso de los Diputados, el primer paso del proceso legislativo de la Ley donde se efectuó una comparecencia ante la Comisión de Agricultura Pesca y Alimentación, solicitando CGT Mar y Puertos un 0,40 de coeficiente reductor para la jubilación del colectivo de buzos profesionales, obteniendo el apoyo de todos los grupos parlamentarios presentes, quedando reflejado dicho apoyo con un aumento de los coeficientes presentado en las enmiendas de

cada Grupo Parlamentario. A excepción del Grupo Parlamentario Socialista que mantuvo el 0,15 de coeficiente, el mismo que marca el texto del Proyecto de Ley de pesca sostenible e investigación pesquera, siendo publicadas las enmiendas en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el día 21 de octubre del 2022.

Cuando las expectativas eran prácticamente inmejorables, el día 2 de diciembre, en la fase de Ponencia, el Ministerio de la Presidencia, Relacio-

nes con las Cortes y Memoria Democrática veta todas las enmiendas de los diferentes grupos parlamentarios que hacían referencia a los coeficientes reductores para la jubilación al amparo de lo establecido en el artículo 134.6 de la Constitución y conforme a lo dispuesto en el artículo 111 del Reglamento del Congreso de los Diputados, puede suponer un aumento de gasto o disminución de ingresos presupuestarios, por lo tanto el gobierno no presta la conformidad. Documento fechado el 28 de noviembre del 2022.

Debido al trabajo sindical, el día 7 de diciembre se detecta entre las 389 enmiendas que tiene el Proyecto de Ley, la enmienda 256 que no ha sido vetada y solicita un 0,30 de coeficiente para los/as buzos profesionales, esta enmienda se pone en conocimiento de diferentes fuerzas políticas.

El día 13 de diciembre, el Gobierno remite un ex-

horto sobre el tema de la enmienda 256 solicitando el veto, se entiende que es un error, que la justificación del resto de los vetos es coincidente con esta enmienda.

Por último, el 22 de diciembre se vota en el Pleno del Congreso la Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera, quedando aprobada y pendiente de su paso por el Senado, concediendo al colectivo de buzos profesionales un injusto, insuficiente e indigno 0,15 de coeficiente reductor quedando condenados de igual manera, a no poder finalizar su trayectoria laboral en la profesión o a jubilarse con una dignidad física aceptable.

¿TRABAJAR PARA VIVIR

O VIVIR PARA TRABAJAR?

COEFICIENTES REDUCTORES

EL TRIBUNAL SUPERIOR DE CANTABRIA RATIFICA LA ILEGALIDAD DE LA JORNADA LABORAL DEMANDADA POR CGT

El pasado 9 de diciembre el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria desestimó el recurso de la empresa de remolcadores de Santander RUSA SANTANDER S.L.

El Tribunal Superior de Justicia Cántabra vuelve a dar la razón al sindicato CGT en la que los trabajadores de la empresa de remolque RUSA SANTANDER S.L trabajan dentro de una jornada laboral ilegal.

Además en dicha sentencia confirma a CGT Mar y Puertos como sindicato más representativo del sector de remolque portuario a nivel nacional, con lo cual, queda legitimado para personarse en cualquier litigio colectivo del sector en el panorama nacional.

Actualidad Marítima y Portuaria
Diario Digital desde 2009



Convenio Colectivo

FRED. OLSEN

FRED. OLSEN Y SUS TRABAJADORES DE TIERRA Y FLOTA FIRMAN CONVENIOS COLECTIVOS PARA LOS PRÓXIMOS 5 AÑOS

El Tambor.es



Redacción

El pasado día 20 de diciembre en Tenerife la naviera Fred. Olsen ha firmado con los representantes de las personas trabajadoras los convenios colectivos de flota y de tierra (oficinas) por cinco años, comprendiendo así el periodo desde el 1 de enero de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2027.

Cabe destacar que, además de las mejoras salariales, se mantienen los importantes beneficios sociales que disfrutaban los trabajadores del Grupo.

Asimismo, se mejoran las condiciones incorporadas en el Acuerdo de Teletrabajo, siendo este un modelo productivo y eficiente, tal y como se ha demostrado en los últimos años, que no solo favorece la conciliación laboral, familiar y personal, sino que facilita la atracción y retención del talento, además de contribuir, entre otros aspectos, a la conservación del medioambiente.

Las partes firmantes continúan reforzando el principio de igualdad, en línea con la filosofía de la empresa de tolerancia CERO ante cualquier tipo de comportamiento calificado como acoso laboral, sexual y/o por razón de sexo, tanto entre el equipo humano, como de clientes o clientas hacia las personas trabajadoras.

Por otra parte, coinciden en continuar la buena senda del camino trazado, en base al desarrollo de una cultura de trabajo flexible, ágil y dinámica, basada en la confianza y en la consecución de resultados, donde el valor

más importante continúa siendo las personas.

Se alcanza así un firme compromiso de empresa y empleados por mantener el buen clima social que ha venido imperando incluso en tiempos tan difíciles, garantizando así una estabilidad laboral que a buen seguro permitirá la consolidación y el crecimiento de la empresa en los próximos años.

Se mantienen los importantes beneficios sociales que disfrutaban los trabajadores del Grupo.



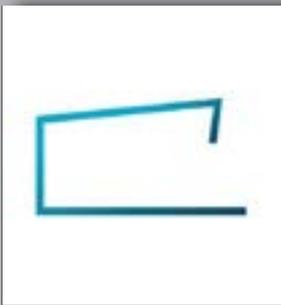


Transporte Marítimo

ARMAS

LA COMPLEJA SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRA NAVIERA ARMAS, QUE ARRASTRA UNA ELEVADA DEUDA

Infopuertos



Antonio Rodríguez

La compleja situación en la que se encuentra Naviera Armas, que arrastra una elevada deuda, hace que la información sobre la misma salga a cuentagotas y por la puerta de atrás para no generar alarma y que propios y extraños no puedan seguir

nítidamente su estrategia.

Parece claro que la venta de Armas es algo irremediable, por otra parte deseado por acreedores y bonistas, pero también por los socios y herederos, aunque eso sí, todos quieren salir con la satisfacción de haber capeado bien la situación. Pero no será tarea fácil conjugar los intereses de los herederos, grandes accionistas, acreedores y fondos de inversión para gestionar la venta. El proceso puede ser largo y desgastador.

Parece más que constatado que por el lado español Baleària es el candidato con más consistencia, y por el bloque italiano, Grimaldi, propietaria de Tramed y GNV, de Mediterranean Shipping Company, pugnan por hacerse con el grupo naviero de origen canario, aunque toma fuerza la posibilidad de que Grimaldi haya entablado conversaciones para adquirir un nuevo paquete y que Armas se desmiembre un poco más.

Canarias es un mercado

altamente valorado por las navieras y sus tráficos de pasajeros y mercancías son estratégicos para las que operan en estos momentos, y son un atractivo para las que aún no lo hacen. En esta partida, a nivel local está Fred Olsen, su sólido competido, y en alianza con Baleària en sus tráficos con el sur peninsular. Además, en esa pugna también está Boluda, que busca consolidar sus tráficos de mercancías a través de contenedor, una modalidad cada vez más sólida y ágil, que

capta cuota de mercado y merma el ro-pax en detrimento de otras opciones. Ambos han ampliado recientemente sus servicios península-Canarias. Esta tensión del mercado no es para nada favorable a una estrategia de venta ya que añade incertidumbre.

Por otro lado, el segmento de las rutas del sur de la Península Ibérica y el norte de África está sometido igualmente a mucha presión. Operadores de la talla de Baleària, o GNV buscan sacar tajada

de la situación. De hecho, hubo un primer intento de Grimaldi para adquirir la parte de Trasmediterránea que cubría la zona de Alborán y el Estrecho, pero no fructificó.

Y por último, en este conglomerado de situaciones no hay que olvidar que en Baleares, la pelea por el mercado entre las italianas GNV (MSC), Tramed (Grimaldi) y Balearia, ha abierto una herida que no será fácil de cicatrizar, llegando incluso a salpicar a Boluda en este mercado.



En este entramado aún quedan ingredientes, como la demanda de Acciona a Armas de 50 millones de euros por el impago de la deuda de la compraventa de Trasmediterránea y por aspectos de la refinanciación.

El último fichaje de Armas, la consultora americana FTI Consulting tendrá un arduo trabajo para poner orden y reconducir esta compleja situación y negociar con fondos y acreedores nuevas reestructuraciones que le permitan salir de este atolladero en

el que se encuentra.

Hagamos un poco de historia. Naviera Armas acordó la compra de Trasmediterránea a Acciona en 2017 por 260,4 millones de euros, que junto con la deuda adquirida situaba la operación en torno a los 500 millones de euros. En el contrato se incluyó un pago aplazado que es el origen de la disputa entre ambas compañías. Las circunstancias económica del momento llevaron a Naviera Armas Trasmediterránea a un callejón sin salida, sin capacidad de afrontar los compromisos

de pagos con los bonistas y acreedores, lo que obligó a la compañía, hace casi un año, a diseccionar la parte del negocio que une Baleares con la Península y el tráfico interno de estas islas para vendérselo al grupo italiano Grimaldi por una cifra que rondó los 375 millones de euros, aunque en el paquete iban otras operaciones e infraestructuras.

Esta operación no ha sido suficiente para salvar a la compañía, y ha obligado a ésta a otras operaciones de financiación, que enmarcadas en un plan es-



tratégico, no han dado los resultados esperados.

La pandemia, la crisis económica que nos afecta, con una incidencia especial en el incremento de los precios de los combustibles, sumado a la muerte de Antonio Armas, presidente y gran valedor de la compañía, y a la fugaz entrada y salida de su director general, Fernando Val, al que algunas veces sitúan en la órbita de Acciona, colocan a la naviera canaria en una situación de mayor debilidad e incertidumbre, si cabe.

Pero no será fácil salir de esta situación, como tampoco será fácil que desaparezca la insignia canaria, al menos en algunas de sus manifestaciones, máxime cuando existe un entramado societario complejo, entre las que cabe destacar Trasmediterránea, Naviera Armas, Armas Trasmediterránea Factoring, Caflaja, Armas Cruceros, y una decenas más.

Pero si se confirman estas hipótesis, Canarias perderá una de sus compañías marítimas de mayor arraigo y perderá, como ya ha

ocurrido con otras enseñas, como Hamilton, peso en el sector marítimo portuario español y europeo.

Y una de las consecuencias podría ser la pérdida para Canarias de conectividad, una región ultraperiférica donde las líneas marítimas son en realidad nuestras carreteras o trenes, en las que se mueve más del 80% del flujo de mercancías y especialmente de los perecederos. Va más allá de la operación financiera, es un elemento crítico en nuestro estado de bienestar.



MARINA

Noticias Breves



HuelvaPort reconoce el impulso de Armas Trasmediterránea en la Ruta 1400

La Asociación para la Promoción Comercial del Puerto de Huelva (HuelvaPort) ha galardonado a Naviera Armas Trasmediterránea en la III edición de los Premios de la Logística. Un reconocimiento a la primera naviera que abrió la ruta con Canarias en marzo de 2011 con el ferry “Volcán del Teide”, lo que ha supuesto, desde entonces, una nueva alternativa que está plenamente consolidada una década después.

En sus inicios y para facilitar la operativa en el puerto onubense, que entonces carecía de rampa para buques tipo ro-ro, la compañía canaria contrató la construcción de una pontona que

permite desde entonces la operativa simultánea de dos buques.

HuelvaPort reconoce que la apuesta de Naviera Armas Trasmediterránea representa el impulso que ha favorecido el enorme crecimiento que está viviendo el puerto onubense en la Ruta 1400 que conecta de Canarias. Una apuesta por una mejor competitividad que aporta valor a la cadena logística global, que está favoreciendo nuevas oportunidades de negocio y posiciona el puerto de Huelva como nodo logístico estratégico en el sur de Europa.



El histórico ferry ‘Las Palmas de Gran Canaria’ sufre un conato de incendio en Marruecos

El buque se encontraba atracado en Alhucemas y sin pasaje cuando se inició un fuego en el motor auxiliar que la propia tripulación pudo confinar.

El histórico ferry Las Palmas de Gran Canaria de la compañía Trasmediterránea – Naviera Armas sufrió la tarde del domingo 22 de diciembre un conato de incendio en un motor auxiliar cuando estaba atracado en el puerto de Alhucemas, en Marruecos, sin pasajeros a bordo. La propia tripulación pudo extinguir el fuego con sus propios medios. Este barco cubrió durante años la ruta entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife

antes de que la compañía decidiera trasladarlo hasta la costa sur de la Península.

El buque había llegado sobre las cinco de la tarde, hora canaria, al muelle marroquí procedente de Motril en Almería. Después de que los viajeros y los vehículos desembarcaran del ferry se inició un conato de incendio en el motor auxiliar que los propios trabajadores pudieron apagar con los medios con los que cuentan. Aun así, los bomberos acudieron hasta el barco para realizar una inspección de la zona afectada por las llamas, según indicaron las fuentes consultadas.

MERCANTE

Noticias Breves



El tránsito de pasajeros en el puerto de València crece un 123 % en sólo un año

El puerto de València ocupa la cuarta posición en el listado de puertos europeos con mayor tráfico de mercancías, según los datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Pero, además, se reivindica como uno un servicio estratégico turístico para València ciudad y su área de influencia.

Así lo reflejan los datos del tránsito de pasajeros durante los primeros once meses del 2022, que registran un incremento del 123 % respecto al año anterior. En términos totales, el puerto de València ha sido el punto de embarque o desembarque de un total de 1.295.242 personas —el año pasado fueron 578.537—, bien como pasajeros de los

ferris que conectan la península con las Islas Baleares, bien como turistas llegados en crucero a la ciudad.

Las líneas regulares entre València y las Islas Baleares, pero también las conexiones con Argelia; hay una conexión semanal a lo que hay que sumar los servicios especiales que se puedan organizar con motivo de las operaciones Paso del Estrecho. Este tráfico regular internacional exterior al espacio Shengen, también se atenderá en la nueva terminal. En total, durante este año, estos servicios han registrado un total de 697.000 pasajeros; 366.263 personas han embarcado en la capital del Túria, mientras que, para otras 366.263, València ha sido su lugar de destino.



Baleària apuesta por un 'hub' de sostenibilidad, innovación y futuro

El proyecto de la nueva terminal de pasajeros del puerto de València supondrá la colaboración estratégica entre la Autoridad Portuaria de València (APV) y Baleària. Para la naviera, la gestión y explotación de la futura terminal es uno de los proyectos más desafiantes e ilusionantes en sus casi 25 años de historia.

Sus responsables lo definen como un reto tan mayúsculo como ambicioso para la dinamización, la movilidad y la conectividad de la capital del Turia, desde donde la compañía marítima conecta con las Islas Baleares y la localidad argelina de Mostaganem.

La naviera consiguió la adjudicación de la construcción y explo-

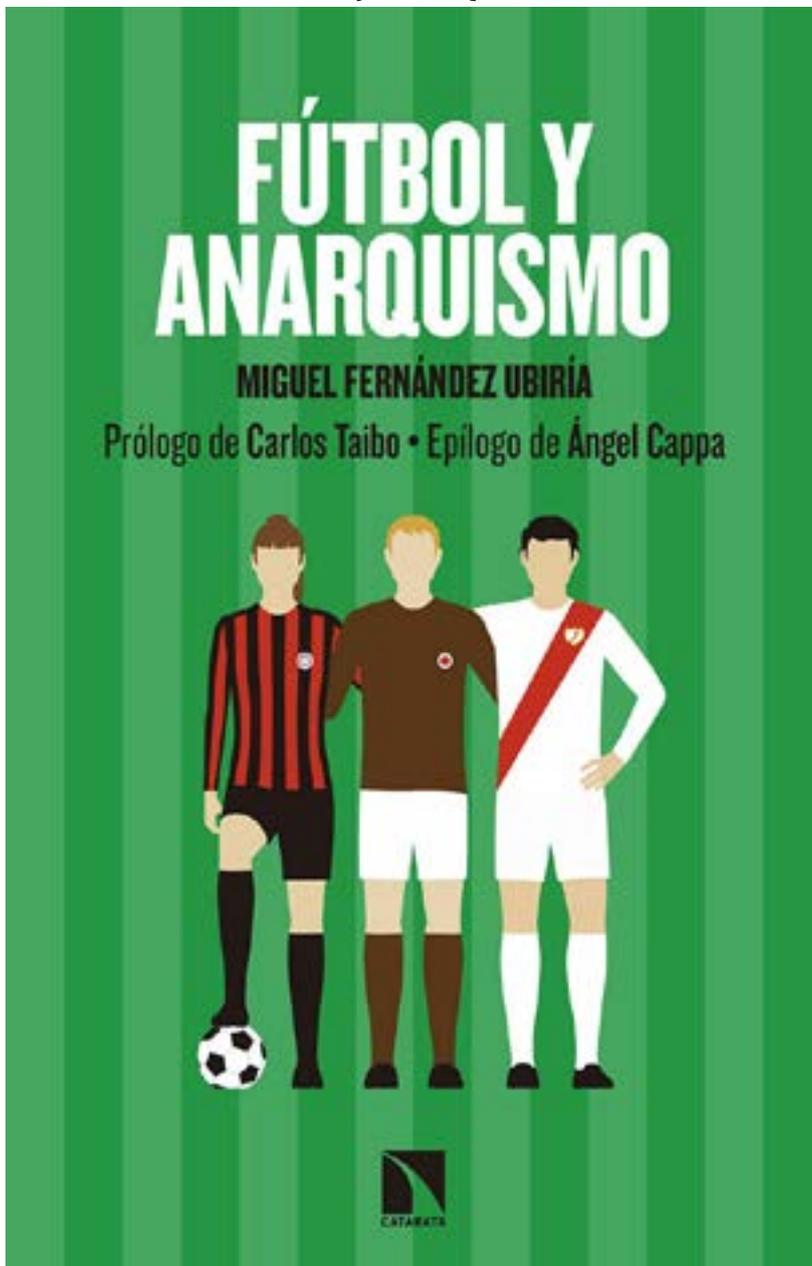
tación de la instalación gracias a la solvencia del proyecto presentado al concurso de la APV. En él, se detallaba la apuesta de desarrollar un proyecto que combinase la misión de agilizar tanto la experiencia del cliente y las operaciones portuarias, junto con la visión de convertir una sede marítima en un espacio emblemático para la capital valenciana y el barrio de Nazaret.

La conceptualización posicionará a la terminal como un icono de sostenibilidad, innovación y futuro en el puerto de València. Así lo resume su diseño: un entorno amable y acogedor, un espacio concebido para las personas y con las puertas abiertas a los barrios marinos.



Libro del mes

Fútbol y anarquismo



Fútbol y anarquismo suelen aparecer como mundos disociados, si no enfrentados, por sus irreconciliables intereses y desarrollos.

Denostado por ser una invención burguesa, sus efectos despolitizadores y alienantes y por haberse convertido en un omnímodo negocio que ha arruinado su sentido lúdico, amateur y popular, el deporte rey y sus vínculos y afinidades con los movimientos anarquistas o de corte libertario no son tan inusitados como pudiera parecer en principio. Ambos tienen un origen coetáneo, saben combinar la habilidad individual con la solidaridad colectiva, sin



Miguel Fernández Ubiría

tampoco olvidar que fueron las clases obreras y sus asociaciones las que se apropiaron de este deporte, que brindaba la posibilidad de competir en igualdad de condiciones, y contribuyeron a su popularización en todo el mundo.

Este libro descubre una cara poco conocida de las confluencias pasadas y presentes entre fútbol y anarquismo. De Argentina a Chile, de España a México, de Inglaterra a Italia, de Croacia a Francia, o de Brasil a Uruguay, su autor sigue la singladura y peripecias de nume-

rosos clubes y aficiones fundados o vinculados en sus inicios al anarco-sindicalismo y a otros movimientos obreros bastantes de los cuales existen todavía y son mundialmente conocidos, como el Argentinos Juniors, Corinthians y Sankt Pauli.

Pero el recorrido no se detiene aquí y ofrece también un panorama de equipos e hinchadas más recientes, expresión viva de lo que se da en llamar «fútbol popular» y «fútbol alternativo», que, sin adherirse a la identi-

dad anarquista y libertaria o a sus doctrinas, defienden la dimensión colectiva, cooperativa, autogestionada y no mercantilista de este deporte, a la vez que se comprometen en distintas luchas sociales y políticas.

Miguel Fernández Ubiría: Libertario y amante del fútbol, es también autor de *El escudo del balón cosido* (2016), una historia sentimental de la Real Sociedad de Fútbol de San Sebastián.



Todo por hacer **SANIDAD O BARBARIE**

LA LUCHA POR UN SISTEMA DE SALUD UNIVERSAL Y COMUNITARIO



Los movimientos sociales se re-encontraron en las calles sacando pulso por la sanidad pública, más allá del gesto simbólico y, honestamente, poco útil e hipócrita de aplaudir desde los balcones, y es que necesitamos reac-

tivarnos nuevamente en los espacios que nunca debimos abandonar.

Tras el shock de una pandemia, y en mitad de una vorágine de discursos reaccionarios desde hace ya tiempo, debemos comprender que la salud como patrimonio comunitario no se defiende sola.

Sin embargo, también debemos ver las luchas con perspectiva, y tenemos que seguir encontrándonos en esta línea, apoyar la huelga de médicos de la sanidad, o mantener la presión en los barrios defendiendo los centros de salud. Porque como anarquistas, el único sistema que queremos fuerte es



Un sindicato combativo, honesto y solidario

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



el inmunitario.

Existen muchísimos motivos para organizar socialmente el camino que lleve hacia una huelga general, porque desde la última (salvando las huelgas generales feministas del 8M) ha pasado ya una década y solo hemos visto incrementados los motivos y las agresiones directas a nuestras vidas en este sistema inhumano. La lucha por la sanidad podría ser el resorte que impulsara un movimiento social hacia una huelga que paralizase todo, porque de eso se va tratando, de frenar en seco las lógicas capitalistas, y poner por delante las cuestiones sociales para una vida autónoma y equitativa para toda la sociedad.

Frente al colapso sanitario, movilización sostenida y continuada

No queremos que este artículo sea una crónica más de la gran manifestación del pasado 13 de noviembre en las calles de Madrid, y que desbordó cualquier previsión de asistencia. La sanidad es uno de los servicios básicos que cualquier sociedad debe organizar, con-

solidar y proyectar en el futuro como una columna fundamental de la buena salud integral, para todas las personas, nativas o extranjeras. Si bien el valor social de la movilización es indiscutible, además, por el hecho de implicar a familias completas, no siendo una mera movilización de activistas sociales. Las luchas que tenemos por delante, como por ejemplo, la sanitaria, son tan relevantes que, es necesario incluir el activismo político organizado en nuestras vidas, no como un extra en nuestro tiempo libre exclusivamente. Las reivindicaciones deben dirigirse a solucionar de raíz las problemáticas políticas y sociales, y cuando se juntan muchos factores para salir a la calle como en el caso de la sanidad, esto debe ser catalizador de una coordinación más amplia, y no cerrar las luchas saliendo a la calle a gritar tan solo un día.

Hace mucho que tocamos fondo, que encontramos el pozo negro de la sanidad, particularmente en Madrid con décadas de acoso y derribo, una política planificada contra el sistema sanitario público.

Medidas sangrantes que han atacado a la sanidad pública, en favor de las políticas privatizadoras, instalando a la larga la salud como un privilegio. El pasado mes miles de personas caminaron en diversas columnas hasta confluír en la Plaza de Cibeles en Madrid, recordaba a las grandes manifestaciones de las mareas o el Movimiento 15M, desbordando las previsiones de asistencia. Pero una lucha efectiva con una estrategia de largo plazo para la defensa de la sanidad, no se valora en una única manifestación, porque eso sería caer en el error de pensar que una movilización es un fin, y no únicamente un medio para lograr un objetivo.

Desde hace bastantes meses, y procedente de las movilizaciones en los barrios de Madrid que hubo desde que finalizase la cuarentena que se impuso en la pandemia del Covid-19, se ha mantenido el pulso de las concentraciones ante centros de salud y subsedes de la Consejería de Sanidad. Algunos barrios, principalmente del sur de Madrid, llegaron a constituir concentraciones semanales,

como en Villaverde, Usera, Carabanchel o Vallekas; y que han mantenido una consolidada movilización por la sanidad.

El colapso sanitario es el colapso de una sociedad, y su fracaso completo, porque la sanidad es un bien común a mantener vivo y fuerte. Ya vemos lo que sucede en países con sistemas sanitarios deficientes y a merced de intereses privados; la brecha de privilegios y las desigualdades aumentan de manera exponencial. Sin una salud cuidada socialmente no podemos luchar por nada, ni individual ni colectivo. Una pandemia global ya nos debería haber enseñado la importancia de la sanidad, y sin embargo, pareciera que nos haya dejado en una posición mucho más dócil y conformista

socialmente. Hemos normalizado de manera alarmante la muerte de cientos de miles de personas solo en el Estado español, sin relacionar los vínculos entre ese hecho, la sanidad asfixiada y un sistema criminal y autoritario.

Huelga de la atención primaria madrileña, el anarcosindicalismo debe estar presente

Las urgencias hospitalarias viven en un eterno desborde, ya que los centros de atención primaria y servicios de urgencia de los barrios fueron aceleradamente desmantelados a raíz de la emergencia sanitaria de la pandemia. Los antiguos SUAP, Servicio de Urgencias de Atención Primaria, ahora reconvertidos en PAC, Puntos de Atención Continuada, han reabierto casi

tres años después desde su cierre en el año 2020, y de manera parcial exclusivamente, con la plantilla incompleta en muchos casos. Se han registrado centros donde solo había una enfermera y un celador, sin médico si quiera, a costa del previo desmantelamiento también de los Servicios de Atención Rural en la Comunidad de Madrid. Estas medidas no implican únicamente descoordinación o falta presupuestaria, como en algunos casos se quiere justificar solo. Es una estrategia pensada y desarrollada para cargarse la sanidad pública, practicada en su conjunto por las instituciones estatales y autonómicas; la imposición de una situación dramática de la salud común con un punto de no retorno para adaptarla a las necesidades privatiza-



doras del capitalismo.

Las médicas de urgencias denunciaban presiones contra la huelga indefinida convocada en Madrid, el SERMAS (Servicio Madrileño de Salud) estaba informando a facultativos y facultativas de los Puntos de Atención Continuada que no tendrían disponible una planilla para planificar sus días de trabajo hasta que no acabe la huelga y les ha desplazado, a golpe de burofax, a cubrir servicios mínimos en otros centros. Recordamos que esta huelga se ha planteado como la última gota que ha colmado un vaso ya rebosado hace muchísimo tiempo, y es la consecuencia directa de

la noticia de la Comunidad de Madrid a finales de septiembre, cuando anunció que no pretendía abrir todos los antiguos SUAP en dotaciones anteriores a la pandemia.

Esto llevó a profesionales de atención primaria del sistema sanitario madrileño, unas 5 mil médicas y médicos (incluidos pediatras infantiles) a convocar una huelga indefinida, pero evidentemente estamos hablando de una medida de presión laboral que difícilmente puede realizarse de manera efectiva, porque eso implica dejar desprovistas de sanidad a miles de personas. Esa es la cuestión principal por la que de-

bemos repensar las estrategias a la hora de luchar por la sanidad, las profesionales de la salud necesitan de un apoyo social masivo, no solamente un día de manifestación, sino de manera continuada y sostenida. Las huelgas sanitarias no son eficientes si no son huelgas sociales, que atraviesen a todos los colectivos, sindicatos de clase y movimientos populares. Manifestaciones como la del pasado mes deben potenciar la creación de una cultura sindical sanitaria, vinculando el deterioro de las condiciones laborales en sanidad con el deterioro de la salud como bien comunitario.



Frente a décadas de política sanitaria en Madrid atacando su salud pública, y ante el respaldo económico e ideológico que el conservadurismo tiene en el territorio, presionar en el sentido de negociar un nuevo plan de choque para abordar la problemática en los centros de salud como quieren los profesionales, requiere de una movilización masiva y constante. Además, conformarse con una manifestación como la que hubo el mes pasado en Madrid, gritar en las calles: ¡Ayuso dimisión!, y regresarse a casa, demuestra poca profundidad política en los problemas reales. Colectivos o sindicatos anarquistas debemos estar presentes en estas luchas, y nuestras propuestas deben ser de organización social más resistente, señalar también a partidos como PSOE y UP (que conforman el gobierno más progresista de la galaxia) como responsables directos de este deterioro sanitario.

En el último fin de semana de noviembre se reactivaba también la Marea Blanca en las ciudades andaluzas, con varias concentraciones y una mani-

festación multitudinaria en las calles de Sevilla. Mientras que, por otro lado, también se anunciaba que todos los centros sanitarios de Catalunya irán a la huelga en enero del 2023, por una situación que califican de insostenible, entre precariedad laboral y sobrecarga asistencial.

Reorganizar la sanidad desde abajo, medicina social y autónoma

Una de las entidades más complejas de autoorganizar desde la perspectiva anarquista, pero no imposible, es un sistema sanitario autónomo. Tenemos el ejemplo del camino marcado por algunas sociedades como la zapatista, organizando un sistema sanitario propio basado en la ciencia. La medicina social implica concebir la salud como una idea integral y, por supuesto, rema contra los intereses del mundo capitalista. La salud física y mental son variables que importan muy poco bajo el sistema de dominación que vivimos. Principalmente cuando comprobamos que toda ciencia se aplica a la rentabilidad, incluido el bienestar de

nuestros cuerpos, ya sea para el consumo o para la producción ilimitada.

Viendo que el desmantelamiento neoliberal del sistema de salud se perpetúa gobierne quien gobierne, y que no se revierte ese proceso de privatización y deterioro sanitario, debemos mirar más allá del partidismo en clave electoralista. Si bien no hay que dejar el terreno de la presión a las instituciones completamente vacío, porque eso significa que otros lo llenarán posiblemente con intereses contrarios a las clases populares; el pulso verdaderamente está en nuestras calles, en nuestros barrios. Tal y como creamos grupos de apoyo mutuo en plena pandemia, quizá sea el momento de sentar las bases junto a trabajadoras de la salud de proyectos autónomos basados en una medicina comunitaria. Los mejores anticuerpos sociales son aquellos que activamos desde lo colectivo, en el encuentro y la construcción común, hasta que conseguir que esta vida merezca la pena ser vivida para todo el mundo.