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

ENERO 2023 Nº92

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

contenido

03. BARLOVENTO
Accidentes Laborales

06. OPINIÓN: Cristina Roig Martín
El único limite lo ponemos nosotr@s

08. SALVAMENTO MARÍTIMO
Sasemar asume la ordenación del tráfico marítimo del Puerto de Almería

10. BUZOS PROFESIONALES
El Gobierno nos hizo creer que nuestras demandas iban a ser satisfechas

14. DE PROFESIÓN MARINO
L@s jóvenes ya no quieren ser marin@s: 85.000 € de sueldo, 100% de empleo y 50.000 puestos sin cubrir

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

20. MARINA MERCANTE
Trasmed invertirá cerca de 45 millones de euros en 2023

24. MARINA MERCANTE
Noticias Breves

26. LIBRO DEL MES
Al menos tienes trabajo

28. TODO POR HACER
80 días de huelga de hambre del preso Alfredo Cospito

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

CGT exige al Estado medidas reales contra la violencia hacia la clase trabajadora y realiza un llamamiento a la sociedad para concienciarse del aumento de muertes en el trabajo

Secretariado Permanente
Comité Confederal

Más de 688 personas han perdido la vida mientras trabajaban a lo largo de 2022, unas cifras terribles a las que la sociedad no debería acostumbrarse.

La Confederación General del Trabajo (CGT), en uno de sus últimos comunicados, considera inadmisible el número de muertes de personas trabajadoras a lo largo del 2022, y ha exigido medidas contundentes al Gobierno de PSOE-Unidas Podemos contra este tipo de violencia contra la clase trabajadora.

Las cifras adelantadas por el Ministerio de Trabajo y Economía Social, las cuales contabilizan la siniestralidad laboral desde enero a octubre de 2022, indican que 688 personas perdieron la vida mientras intentaban ganársela. Son 100 personas más que durante el mismo período del año anterior, un aumento del 17 %.

Más de 688 personas han perdido la vida mientras trabajaban a lo largo de 2022

Para la organización anarcosindicalista, estas muertes indican el fracaso de la actual política laboral del Gobierno. Las Reformas Laborales de PP y PSOE, así como la última "actualización" de las mismas, lejos de acabar con esta lacra, la mantiene y la fomenta, reforzándose el poder del empresariado frente a la gente más precaria y desprotegida. Esto se corrobora con los propios datos del Ministerio, que indican un incremento de la siniestralidad en sectores como el de la hostelería o el sanitario entre otros.

En este sentido, la CGT vuelve a señalar el hecho de que nadie debería perder la vida mientras intenta sobrevivir. Las personas trabajadoras siguen muriendo en sus puestos de trabajo que, por lo general, suelen desarrollarse en entornos precarios y a cambio de un salario muy insuficiente para la situación de crisis socioeconómica por la que atraviesa la gran mayoría social en estos momentos.

100 muertes más que durante el mismo período del año anterior.

CGT ha recordado nuevamente que la actual legislación en materia de salud laboral no protege realmente a las personas trabajadoras, y en este sentido los y las anarcosindicalistas afirman que la desigualdad también se encuentra en el dolor y en la muerte que la gente trabajadora padece. Además, el Estado, sus Administraciones e Instituciones están siendo cómplices de esta masacre, al permitir que el empresariado cada vez tenga más facilidades para incumplir la frágil normativa que regula las condiciones de quienes no tienen otra opción que trabajar para vivir, convirtiendo los derechos más elementales en un chantaje para las más vulnerables de nuestra sociedad.

La organización rojinegra exige también al Gobierno del Estado español, y especialmente a la ministra de Trabajo, medidas reales y contundentes contra esta violencia hacia las trabajadoras y los trabajadores.

El empresariado tiene más facilidades para incumplir la frágil normativa

Opinión

EL ÚNICO LIMITE LO PONEMOS NOSOTR@S

Cristina Roig Martín

Secretaria de Organizacion
CGT sector Mar y Puertos

¿Qué opináis de lo que está pasando después de la pandemia del covid-19 en las administraciones públicas?

No os parece que están abusando de las citas previas y de los trámites online? En muchas comunidades, la cita previa vía web o por teléfono es la única manera de poder hacer determinadas gestiones como trámites de títulos, enroles, cambios de nombre en Capitanía Marítima, en la seguridad social o reconocimiento médico en el ISM y un largo etcétera. Durante la pandemia y pospandemia hasta que la mayoría de personas estuvieran vacunadas hasta conseguir el efecto rebaño, puedo entenderlo, puede ser una manera de evitar aglomeraciones de personas, pero ¿ahora? Podría entender que fuese una manera de descongestionar los diferentes procesos administrativos, pero no dejan de acarrear problemas, sobre todo cuando los trámites son difíciles, se alargan en el tiempo y al final llegan a ser asuntos urgentes, para los cuales te dan la cita a una semana o quince días vista, en el mejor de los casos, y en ese plazo igual ha caducado, por ejemplo, el reconocimiento médico con el que necesitabas embarcar.

Has intentado hacer un trámite sin cita previa porque se te ha pasado por

alto el plazo para hacerlo? Yo si, y me encuentro en la puerta, antes de entrar, un vigilante de seguridad con una larga lista de nombres. Hago el intento de entrar a la administración y me para porque tienen órdenes de no gestionar nada presencial sin cita previa. Y yo me pregunto, ¿es ése su trabajo?.

No os hace pensar todo esto que es una manera que la administración pública, el dinero de todos y todas, sea para usarse en otras cosas? No entro en matizar que cosas. ¿No pensáis que las administraciones públicas se han apuntado a trabajar más relajados con el pretexto de la pandemia? ¡Esto es una tomadura de pelo con la que nos estamos dejando llevar! Solo con echar un vistazo al twitter se pueden encontrar cientos de quejas que manifiestan la «misión imposible» de tramitar más de una gestión, a veces por los fallos de los propios medios para solicitar la cita previa, a veces por los errores y la dificultad de los trámites online.

Es más, la cita previa obligatoria sin motivación alguna infringe los principios de servicio efectivo a los ciudadanos, simplicidad, claridad y proximidad que las Administraciones Públicas deben respetar en su actuación según el art. 3 de la Ley 40/20145.
Es surrealista que ahora después de casi tres años no exista cita previa ya en empresas privadas y sí exista en las Administraciones Públicas, que es uno de los servicios más esenciales que tiene el ciudadano. Está bien la cita previa por un tema organizativo pero no se pueden dar citas al cabo de 15 días o un mes o que no puedas escoger tú la fecha como pasa en algunas gestiones. ¿Que piensan? ¿Que los ciudadanos tenemos disponibilidad absoluta para acertar la cita previa que la administración nos de? Y si ese día trabajo o tengo médico o mil cosas más?

Esta vía que están trazando para nosotros y que nosotros seguimos como borregos, está comprometiendo nuestras libertades, nos están vendiendo facilidades en nuestras vidas a cambio de nuestras libertades.

No soy cavernícola, la cita previa tiene sus ventajas como son la seguridad del horario, evitar largas colas, etc. pero igual esta mal gestionada la forma de aplicarla. La cita previa y los trámites online deberían ser una mejora para los ciudadanos, no para las administraciones y el personal que trabaja en ellas. También veo con ojos críticos que no exista una persona real, que sea capaz de escuchar al ciudadano con opinión y crítica. Si el derecho a la respuesta pública es importante, también debe serlo por igual el derecho a opinar y exteriorizar los pensamientos.

Salvamento Marítimo

PUERTO DE ALMERIA

SASEMAR ASUME LA ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO DEL PUERTO DE ALMERÍA

Europa Press

Redacción

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, prestará el servicio general de ordenación, coordinación y control de tráfico marítimo y la realización de labores de coordinación y actuación en situaciones de emergencia ocasionadas por contaminación marina en el Puerto de Almería, bajo la dirección de la Autoridad Portuaria de Almería (APA).

Así queda recogido en el contrato de servicios que este martes han firmado la presidenta de la APA, María del Rosario Soto, y el director general de la Marina Mercante y presidente de Sasemar, Benito Núñez, en la sede portuaria almeriense.

Este acuerdo, con una vigencia de cuatro años, se encuadra en la adenda al acuerdo marco de colaboración entre Sasemar y Puertos del Estado con la finalidad de homogeneizar las condiciones de contratación entre las autoridades portuarias y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima para prestar dicho servicio desde el centro de Sasemar en Almería.

Sasemar cuenta con 19

Centros de Coordinación de Salvamento y más de 250 controladores que cuentan con el certificado de Operador de Servicios de Tráfico Marítimo.

En este sentido, para prestar el servicio acordado con la Autoridad Portuaria de Almería, la entidad pública empresarial pondrá a disposición de la APA los medios humanos necesarios para la realización de las actividades y funciones establecidas en el contrato sellado este martes.

María del Rosario Soto ha puesto en valor la buena relación entre la Autoridad Portuaria de Almería y la Capitanía Marítima de Almería, órgano periférico de la Dirección General de la Marina Mercante.

"Hay que destacar la buena coordinación entre las dos entidades, que se pone de manifiesto en los distintos asuntos en los que ambas tienen competencia", ha indicado en un comunicado.

Buzos Profesionales

COEFICIENTES REDUCTORES

EL GOBIERNO NOS HIZO CREER QUE NUESTRAS DEMANDAS IBAN A SER SATISFECHAS

Félix Potenciano Aguilera

Coordinador Estatal de Piscifactorías y Acuicultura Mar y Puertos de CGT

Más de una década y media de lucha por nuestros derechos

Se cumple ya más de una década y media desde que se iniciaron las primeras peticiones, reivindicando unos coeficientes reductores para la jubilación de los buzos profesionales.

En aquel entonces, muchos compañeros aparcaron por momentos sus trabajos bajo las aguas para mostrar desde la superficie la importancia de su labor. Su permanente esfuerzo por hacerse visibles a los ojos de la sociedad, el Estado y los gobiernos, ayudaron sobremanera para decirle a la ciudadanía en general que los buzos existimos.

Humanizaron la profesión, revelaron a los españoles que todos los días hay personas que se sumergen en inhóspitas aguas tanto dulces, como saladas e incluso contaminadas, para realizar su trabajo en favor del bienestar de todos los ciudadanos. Esos ríos, pantanos, mares y océanos son testigos de los accidentes, las incapacidades y las muertes sufridas por nuestro colectivo, las cuales se podrían haber minimizado si se hubieran atendido las demandas de los buzos, creando una legislación acorde con la

peligrosidad, penosidad y toxicidad de nuestra profesión. No fue así. Nuestro colectivo fue ignorado año tras año por las administraciones.

Una oportunidad para hacer justicia con los buzos

El fruto de toda aquella lucha trajo resultados en 2022, pero desafortunadamente siguen sin hacer justicia con nosotros.

El Ministerio de Trabajo y Economía Social aprovechó el marco del Proyecto de Ley de pesca sostenible e investigación pesquera, para introducir un coeficiente corrector que permita anticipar la jubilación de los buzos y de otros sectores que, al igual que el nuestro, estaban completamente olvidados. Estos acontecimientos originaron el utópico sueño de una jubilación acorde con nuestra labor. El Estado parecía dispuesto a escucharnos en su terreno y nosotros no íbamos a dejar pasar semejante oportunidad; se lo debíamos a los compañeros perdidos, a sus familias, a nosotros mismos y a las nuevas generaciones de buzos.

Este anhelo comenzó a materializarse el día 7 de septiembre de 2022 cuando 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. Desde la **Confederación General del Trabajo (CGT) Mar y Puertos**, solicité un 0,40 de coeficiente reductor para la jubilación del colectivo de buzos profesionales, obteniendo el apoyo de todos los grupos parlamentarios presentes sin excepción alguna. La esperanza prendió entre los buzos, nos habían escuchado nos habían comprendido, aceptado nuestra petición como necesaria, razonable y justa.

Dicho apoyo quedo reflejado en las enmiendas presentadas por cada Grupo Parlamentario, publicadas en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el día 21 de octubre del 2022. Los coeficientes que solicitaban los Parlamentarios eran considerablemente mayores al que marcaba el Proyecto de Ley de pesca sostenible e investigación pesquera. El máximo requerido fue un 0,45 pasando por el justo 0,40 seguido de un aceptable 0,30. El apoyo era prácticamente unánime existiendo una única desigualdad: el Grupo Parlamentario Socialista mantuvo el 0,15 de coeficiente, el mismo que figura en el texto del Proyecto de Ley.

Nuevo varapalo a nuestro colectivo

Aún con esa sombra, los buzos profesionales creímos que las expectativas eran prácticamente inmejorables. El día 2 de diciembre, en la fase de Ponencia, el Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Me-

moria 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, el Ministerio argumenta que incrementar el coeficiente más de un 0,15 puede suponer un aumento de gasto o una disminución de ingresos presupuestarios, por lo tanto, el Gobierno no presta conformidad a las enmiendas del resto de fuerzas políticas. El documento está fechado el 28 de noviembre del 2022.

Esta noticia es intolerable y el argumento no parece responder a la realidad, pero no nos rendirnos. Nuestra profesión no ha permitido jamás que bajemos la guardia.

Gracias a la unión del sector y al trabajo sindical conjunto, seguimos viendo luz para alcanzar nuestro propósito y encontramos una puerta entreabierta; otro cabo del que tirar. El día 7 de diciembre recibí una llamada de un compañero de Comisiones Obreras (CCOO), quien a su vez había sido alertado por un compañero del Sindicato Estatal de Buceo Profesional (SEB), informándole que se ha detectado entre las 389 enmiendas que tiene el Proyecto de Ley, una en concreto que no ha sido vetada. Se trata de la enmienda 256 en la que se solicita un 0,30 para el coeficiente de los buzos profesionales. En aquel momento, acordamos poner esta enmienda en conocimiento de las fuerzas políticas que nos apoyan, para seguir buscando una jubilación que dignificase nuestra profesión. En este momento, más que nunca, resulta importante la cooperación de trabajadores, sindicatos y representantes políticos.

El día 13 de diciembre tuvo lugar una noticia devastadora. El Gobierno remitió un exhorto sobre la enmienda 256 solicitando el veto, ya que entendía que era un error y que la justificación del resto de los vetos es coincidente con esta enmienda. Así pues, el 22 de diciembre se votó en sesión plenaria del Congreso la Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera, quedando aprobada la Ley y concediendo al colectivo de buzos profesionales un injusto, insuficiente e indigno coeficiente reductor del 0,15.

La última decisión es en el Senado

Ahora la propuesta se debatirá en el Senado, donde el plazo para presentar las enmiendas a la Ley finaliza día 9 de febrero del 2023. Si el Senado ratificase la decisión tomada por el Congreso, quedaríamos condenados a mantener nuestra situación laboral, es decir, sin posibilidades de finalizar nuestro periodo laboral dentro de nuestro sector o a jubilarnos sin unas condiciones físicas dignas.

Resulta frustrante ser ignorados de esta manera, tras haber transmitido una petición necesaria, razonable y justa.

Los anteriores gobiernos nos olvidaron, en cambio este Gobierno se acordó de los buzos después de escucharnos. Aparentemente, nos hizo creer que nos habían dado la razón, pero finalmente este Gobierno nos ha fallado

otorgando a nuestro colectivo ese raquítico 0,15. La aprobación de esta Ley con ese bajo coeficiente de jubilación no cambia nada. El envejecimiento personal del sector persistirá, nuestro futuro continuará siendo una sucesión de reconocimientos médicos no aptos para la inmersión y más buzos profesionales seguirán muriendo mientras trabajamos.

Las reclamaciones del colectivo proseguirán; los buzos profesionales seguiremos saliendo del agua a las calles para expresar nuestras demandas y peticiones, porque cada una de ellas son merecidas por derecho propio. Nuestras reivindicaciones continuarán sonando allí donde estemos presentes, agarrándonos a un lema que nos obligan a entonar: ¨Morimos Trabajando".

Aprovechemos la unión, la razón es nuestra.

Félix Potenciano Aguilera para:

subaQuatica MAGAZINE

CGT GANA LAS ELECCIONES EN REMOLCADORES PORTUARIOS DEL PUERTO DE CEUTA

CGT ha conseguido la representación de los trabajadores en las elecciones celebradas en Ceuta del GRUPO BOLUDA, actual operadora de los servicios de remolque del Puerto de Ceuta obteniendo el únco Delegados de Personal.

Con esta victoria CGT se consolida, nuevamente, como sindicato con mayor representación del sector a nivel nacional, cuyo sector es uno de los más estratégicos de la actividad portuaria.

CGT da un paso más en este secctor ofreciendo una alternativa en la que se hace una realidad la conquista de derechos laborales se refiere y abre la puerta a una regulación de las condiciones laborales de remolque en este puerto.

De profesión marino

TRABAJO EN LA MAR

L@S JÓVENES YA NO QUIEREN SER MARIN@S: 85.000 € DE SUELDO, 100% DE EMPLEO Y 50.000 PUESTOS SIN CUBRIR

El Español

David Martínez

Según los datos publicados por la Organización Marítima Internacional (OMI), en el año 2026 habrá un déficit de 50.000 marinos en todo el mundo. "Nos cuesta encontrar personal", añaden desde el sector.

La trayectoria profesional de Jenifer ha estado siempre vinculada al mar. De hecho, esta tinerfeña de 40 años puede estar orgullosa de poder decir que acumula 17 años de experiencia en navegación. Desde que terminó la carrera, no le ha faltado trabajo. Estudió la Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo, realizó sus horas de prácticas obligatorias y pasó inmediatamente a ser tercer oficial. "En mi caso fue súper sencillo. No me habían mandado el título desde Madrid y la empresa ya me estaba llamando".

Desde entonces, todo fue, tal y como ella misma asegura, muy sencillo. Tras hacer sus prácticas obligatorias, Jenifer pasó a formar parte de una empresa petrolera en la que trabajó durante 14 años. "Allí estuve de segundo oficial, primer oficial y pasé a capitán. Ahora estoy en Fred. Olsen Express, que llevo un año y medio en el puesto de primer oficial", añade. En la actualidad, ella es la encargada

de apoyar al capitán en la navegación, supervisar las operaciones de carga y descarga, la seguridad del buque y la formación del personal a bordo de los barcos de pasajeros de su compañía.

Y es que, a pesar de que históricamente el trabajo de los marinos ha estado vinculado al **desarraigo familiar** y al hándicap de pasar largas temporadas fuera de casa, lo cierto es que la situación ha cambiado mucho y la vida del marino ya no es la que era. “Yo estoy encantada porque prácticamente trabajo cuatro días y libro siete. **Estoy mucho tiempo en casa. De hecho, gran parte de mis compañeros tienen hijos y pueden compaginar su vida profesional y personal sin dificultades”**, asegura.

Pero a pesar de ello, todavía siguen siendo muchos los que se resisten a lanzarse a la aventura de trabajar en un sector como este. De hecho, según datos de la Organización Marítima Internacional (OMI), **en el año 2026 faltarán 50.000 marinos** en todo el mundo. “No entiendo yo como sabiendo ese dato los estados y las administraciones no hacen algo para fomentarlo. ¿En qué carrera terminas de estudiar. haces tus prácticas y entras a trabajar directamente?”, se pregunta la propia Jenifer.

Y aunque parezca mentira, lo cierto es que a pesar de que se ofrecen empleos con salarios elevados, buenas condiciones y largas temporadas de vacaciones, a las empresas encargadas de reclutar marinos les es cada vez más complicado encontrar estos perfiles profesionales. **“Nos cuesta en-**

contrar marinos. Hemos traído hace un año un último barco que el número de tripulantes que necesitábamos era de 100 y nos ha costado. **Han sido seis o siete meses de búsqueda para poder tripularlo.** En cualquier otra empresa habría una oferta de trabajo de que se necesitan 100 empleados y sería todo más fácil", cuenta Laura García de la empresa Fred. Olsen Express.

En cuanto a los salarios, varían en función de los tipos de puestos, de convenio, de los países, de la bandera de los barcos, etc. Sin embargo, en España y para servicios de este tipo, se puede hablar desde el mínimo, situado en unos 21.000 euros hasta 85.000 euros brutos anuales que puede cobrar un oficial. "Son puestos muy bien remunerados. Un auxiliar de pasaje lo podríamos equiparar en tierra con un puesto de hostelería, porque es de atención al público. Y los salarios están por encima de lo que son los salarios en tierra", explica Laura.

Y aunque todavía sigue estando presente la idea romántica del marino de las

En el año 2026 faltarán 50.000 marinos en todo el mundo

películas que se va fuera, lo cierto es que la realidad difiere mucho de la ficción en la actualidad. “El marino tiene ya un sistema, por lo general, de un mes fuera trabajando y un mes en casa, y sino como mucho dos meses trabajando y un mes en casa. **Cuando estás en casa estás absolutamente en casa.**

Cuando un marino se va, hay otro que entra a hacer su trabajo, entonces se va con una libertad mental... Eso también hay que valorarlo”.

Desde Fred. Olsen Express apuntan a que la falta de marinos no se debe únicamente al crecimiento del número de barcos, sino precisamente a esa **necesidad de renovación de la flota** para poder así mejorar las condiciones de los trabajadores. “La necesidad del marino en los últimos años ha sido por la mejora laboral. Al final esa carencia viene de que con estas mejoras hace falta más cantidad de marinos para los relevos y poder dar más vacaciones a los trabajadores... Ahí ha aumentado exponencialmente esa necesidad”, afirma.

FRED.OLSEN

CONVENIOS COLECTIVOS

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 disfrutan 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

¿Es un buen acuerdo para las trabajadoras?

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.

Grimaldi Lines

INVERSIÓN MILLONARIA

TRASMED INVERTIRÁ CERCA DE 45 MILLONES DE EUROS EN 2023

Infopuertos

Redacción

Su primer año y medio de vida ha sido "muy positivo pero complicado". Tras la compra de los activos de Trasmediterránea, el Grupo ha debido hacer una inversión de más de 100 millones de euros.

Trasmed, la naviera española del Grupo Grimaldi, ha presentado en el stand del grupo naviero sus líneas estratégicas para este 2023 y ha hecho balance de las cifras y la inversión realizadas en su primer año y medio de vida.

Así, la inversión prevista para este 2023 es de cerca de 45 millones de euros, unas cifras que se destinarán, en su mayor parte, a continuar en las mejoras en la cadena logística, en infraestructuras y en la flota de la naviera.

Actualmente, Trasmed cuenta con una flota propia de cinco barcos y lleva realizada una inversión de unos 100 millones de euros desde la adquisición de los activos de Trasmediterránea, que se traducen en mejoras tanto en cuanto a pasaje como a sostenibilidad con la instalación de los equipos de lavado de gases de escape, reduciendo de una forma muy notable las emisiones. De estos cinco

buques, tres ya han completado este ciclo y, en estos momentos, un cuarto se encuentra en astilleros realizando dichas labores de mejora.

En definitiva, asegura el director de Relaciones Institucionales del Grupo Grimaldi, Miguel Pardo, "una inversión en que dará a nuestros buques mucha más eficiencia energética, consiguiendo, de esta forma, ser mucho más sostenibles, que es nuestra hoja de ruta para este 2023 y en adelante".

Tras un año y medio de la compra por parte del Grupo Grimaldi, Miguel Pardo hace balance y el Grupo mira hacia el futuro con optimismo. "Hemos puesto rumbo tras dos años muy duros de pandemia, que nos había dejado muy debilitados, y hemos conseguido volver a coger vigor, a ponernos en marcha, y creemos que estamos en el rumbo correcto. Aunque somos conscientes de que todavía queda mucho trabajo por hacer, tenemos todas las ganas y la ilusión de un recién nacido, que es lo que somos, pero con un empuje y un apoyo de un grupo multinacional con más de 75 años de experiencia como es el Grupo Grimaldi".

Finalmente, la demanda no ha crecido de forma especial durante el año, de modo que los volúmenes transportados han sido similares a los del 2021, a pesar de la entrada de un nuevo competidor.

Trasmed y Grimaldi Lines crean sinergias para conectar Baleares con el resto del mundo

En 2022 Trasmed ha empezado a poner en marcha las sinergias con Grimaldi Lines. Además de escalas puntuales de los buques de Grimaldi para aliviar picos de carga en Baleares, se ha establecido una nueva línea; los buques Ro-Ro más modernos y ecológicos del Mediterráneo, la serie ECO de Grimaldi, han comenzado a escalar cuatro veces a la semana en Palma. Dos veces procedentes de Sagunto y con destino a Cagliari, en la isla de Cerdeña, y a Salerno, al sur de Nápoles. Las otras dos escalas, en sentido contrario, con destino Sagunto y procedente de los dos puertos italianos.

"Este es uno de los grandes pasos en el cumplimiento de dos de las promesas del grupo Grimaldi en su entrada en Baleares».

El primero, la apuesta por la sostenibilidad, con escalas de buques con cero emisiones en puerto y una huella de carbono por unidad transportada inferior a la mitad de la de cualquier otro ferry o ro-ro que opere en Baleares. "Además, como el buque solo se desvía unas 15 millas de su ruta entre España e Italia, el coste marginal del transporte a Mallorca es muy reducido", apunta Miguel Pardo.

Y segundo lugar, la conectividad global. Desde los puertos de Sagunto en Valencia, Cagliari y Salerno en Italia, el grupo ofrece diferentes conexiones, como Sicilia, Malta, Túnez, en el Mediterráneo, y otras en el Norte de Europa, África Occidental o Sudamérica. "Hemos puesto a Baleares en el centro de nuestra red de transporte en el Mediterráneo Occidental", afirma Miguel Pardo.

Además, Trasmed ha continuado garantizando el servicio vital a las mer-

cancías peligrosas, como oxígeno, nitrógeno, butano, cloro o gas natural, que precisan de una logística dedicada y compleja.

En cuanto a los datos de las líneas entre España e Italia, "el año 2022 ha sido positivo porque se han recuperado las cifras del 2019, estamos hablando de unos 400.000 pasajeros transportados a la isla de Cerdeña, un destino turístico muy valorado en España y a Roma que, junto a las Baleares y nuestras líneas en Grecia, conforman un abanico de negocio que abarca prácticamente todo el Mediterráneo", ha afirmado Miguel Pardo.

"Ser un grupo multinacional permite ofrecer a los clientes una enorme red de conexiones y aprovechar localmente las ventajas que el grupo obtiene globalmente. En el negocio de la carga cuenta con conexiones desde Baleares hacia todo el Mediterráneo Occidental, pero también con el resto del Mediterráneo y otros destinos internacionales", ha finalizado Miguel Pardo, director de Relaciones Institucionales del Grupo Grimaldi.

Grupo Grimaldi, unos resultados históricos

El volumen de negocio generado este pasado 2022 por el Grupo Grimaldi arrojan un resultado de más de 4.000 millones de euros, convirtiendo esta pasada temporada en la mejor de la historia del grupo naviero.

"Ha sido un grandísimo año para el Grupo Grimaldi, un año récord en la historia del grupo, que ha conseguido una rentabilidad de unos 1.000 millones de EBITDA, y lo que estamos haciendo es reinvertir todo este capital en mejorar nuestra flota, nuestras instalaciones y en apostar por la conectividad y la sostenibilidad, que es la hoja de ruta marcada por el grupo para los próximos años", ha afirmado Miguel Pardo.

Para 2023, el Grupo pretende consolidar y seguir mejorando los resultados positivos registrados en 2022 en todos los segmentos principales en los que opera, incluido el transporte de pasajeros. "Continuaremos invirtiendo en tecnologías innovadoras destinadas a reducir el impacto ambiental de nuestras actividades y, al mismo tiempo, ofrecer servicios de mayor calidad. En particular, gracias a los 20 nuevos barcos puestos en servicio y que se entregarán entre este y los próximos años, la flota del Grupo será aún más moderna y ecológica", ha remarcado el director de Relaciones Institucionales del Grupo Grimaldi.

Así, el grupo naviero ha anunciado la inversión de cerca de 1.300 millones de euros en la compra de 10 buques PCTC (Pure Car & Truck Carrier) con capacidad para 9.000 vehículos y que emplean amoniaco para su propulsión, navegando, de esta forma, a cero emisiones, siguiendo con la línea sostenible implantada en el Grupo Grimaldi.

Los nuevos buques tendrán la denominación de clase Ammonia Ready de RINA (Registro Naval Italiano), que certifica que pueden convertirse para el uso de amoníaco como combustible alternativo sin carbono. También estarán diseñados para el suministro eléctrico en tierra, lo que constituye una alternativa verde al consumo de combustibles

fósiles durante las estancias en puerto.

La construcción de estas unidades se hará en los astilleros chinos 'Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited' y estarán listos para su botadura entre el 2024 y 2025. Gracias a innovaciones de diseño y motores y sistemas de última generación, su índice de emisiones de CO_2 por unidad de carga transportada será muy inferior al de la generación de buques anterior.

Por otra parte, el Grupo Grimaldi expande su negocio y escalará por primera vez en su historia en los puertos asiáticos con línea regular de carga rodada desde Europa, convirtiéndose en el primer operador mundial de ro-ro y ferry presente en cuatro continentes.

"Este hito marca la estrategia para los próximos años y sitúa al grupo naviero como el operador de referencia de todos los proveedores", ha finalizado el director de Relaciones Institucionales del Grupo Grimaldi, Miguel Pardo.

¿Repercutirá en la mejora de las condiciones de trabajo de sus emplea-d@s?

MARINA

Noticias Breves

Se aprueba una línea de ayudas al transporte marítimo regular

El Gobierno ha aprobado una línea de ayudas directas a los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros o de pasaje y carga de interés público de competencia autonómica y estatal para mitigar el alza del precio de los combustibles y, así, paliar los sobrecostes derivados de la guerra en Ucrania, que podrían llegar a afectar a la continuidad, el precio, la cantidad y la calidad de estas líneas marítimas, de vital importancia para los territorios no peninsulares.

De este modo, el Real Decreto-ley para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, aprobado hoy a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), recoge una subvención de 0,1375266 céntimos de euro por cada milla navegada por tonelada de arqueo bruto (GT), calculada para cada uno de los buques de pasaje, o de pasaje y carga rodada en régimen de pasaje, que operen la línea. Esta medida tendrá una duración de seis meses, prorrogable por otros seis meses más.

Con el fin de potenciar el beneficio medioambiental, se establece como requisito que, en la operación de la línea, el buque emplee en sus motores principales exclusivamente combustibles de bajo contenido de azufre, como son el gas natural licuado (GNL), el gasóleo de uso marino (MGO) y el fuelóleo de bajo contenido en azufre (VLSFO).

Los pasajeros del servicio entre Huelva y Canarias crecieron el 44% en el 2022

Baleària y Fred. Olsen Express transportaron 1 millón de metros lineales de mercancías, y más de 100.000 pasajeros en 4 años entre el puerto de Huelva y Canarias. Este es el balance que hicieron las dos compañías al coincidir en Fitur, ya que solo en el 2022 transportaron 43.500 pasajeros, que representa un 44% más que el año anterior.

Las navieras consolidan su servicio entre Canarias y Huelva apostando por tres frecuencias semanales para dar respuesta tanto al transporte de carga como de pasajeros. Las compañías, que en noviembre incrementaron de dos a tres frecuencias semanales, han confirmado la continuidad de este servicio de transporte de mercancías, operado por un buque ro-ro destinado exclusivamente a la carga. Este servicio se suma a las dos salidas que ya realiza el buque "Marie Curie", por lo que las empresas de transporte contarán con tres salidas semanales. Además, al derivar parte de la carga al nuevo buque especializado, las navieras pueden ofertar más plazas para el pasaje.

El servicio entre las Islas y Huelva ofrece un sistema de logística integral que, gracias a su modelo de transporte rodado, permite disponer de la mercancía de manera inmediata al llegar a su destino. Una vez que el buque llega al puerto, las mercancías continúan su viaje hacia su destino final, eliminando los tiempos de recogida

MERCANTE

Noticias Breves

El buque 'Ciudad de Valencia' auxilia a una patera en su ruta entre Cádiz y Canarias

El buque Ciudad de Valencia de Naviera Armas Trasmediterránea que cubre el trayecto entre Cádiz y Canarias participó en la madrugada de este pasado lunes en una operación de rescate de una patera que transportaba a 50 personas a bordo.

Este gesto de solidaridad deja atrás un período en el que el nombre de este buque ha venido asociado a varias averías que llegaron a dejar en tierra, en Cádiz, a un buen número de viajeros que querían viajar a bordo del Ciudad de Valencia, muchos de ellos acompañados con sus vehículos particulares.

En esta ocasión, en la noche del domingo al lunes, este buque de Armas Trasmediterránea, considerado el barco tipo ropax (transporta pasajeros y carga de manera simultánea) más moderno de su flota recibía una llamada de Salvamento Marítimo pidiéndole que se desviara de su ruta y diera cobijo y resguardo a una patera que se encontraba en apuros, al menos hasta que la lancha Salvamar Al Nair, con base en Arrecife de Lanzarote pudiera llegar hasta el lugar para hacerse cargo del rescate de los tripulantes de la patera.

El capitán del buque, el italiano Andrea Bernabini, no se lo pensó dos veces y desvió su ruta unas veinte millas para darle resguardo a la patera en apuros.

El Grupo Grimaldi invertirá más de 1.000 millones de euros en 2023

El Grupo Grimaldi ha presentado esta mañana en su stand de la Feria de Turismo de Madrid, FITUR, sus líneas estratégicas para 2023. El grupo naviero ha anunciado la inversión de cerca de 1.300 millones de euros en la compra de 10 buques PCTC (Pure Car & Truck Carrier) con capacidad para 9.000 vehículos y que emplean amoniaco para su propulsión, navegando, de esta forma, a cero emisiones, siguiendo con la línea sostenible implantada en el Grupo Grimaldi.

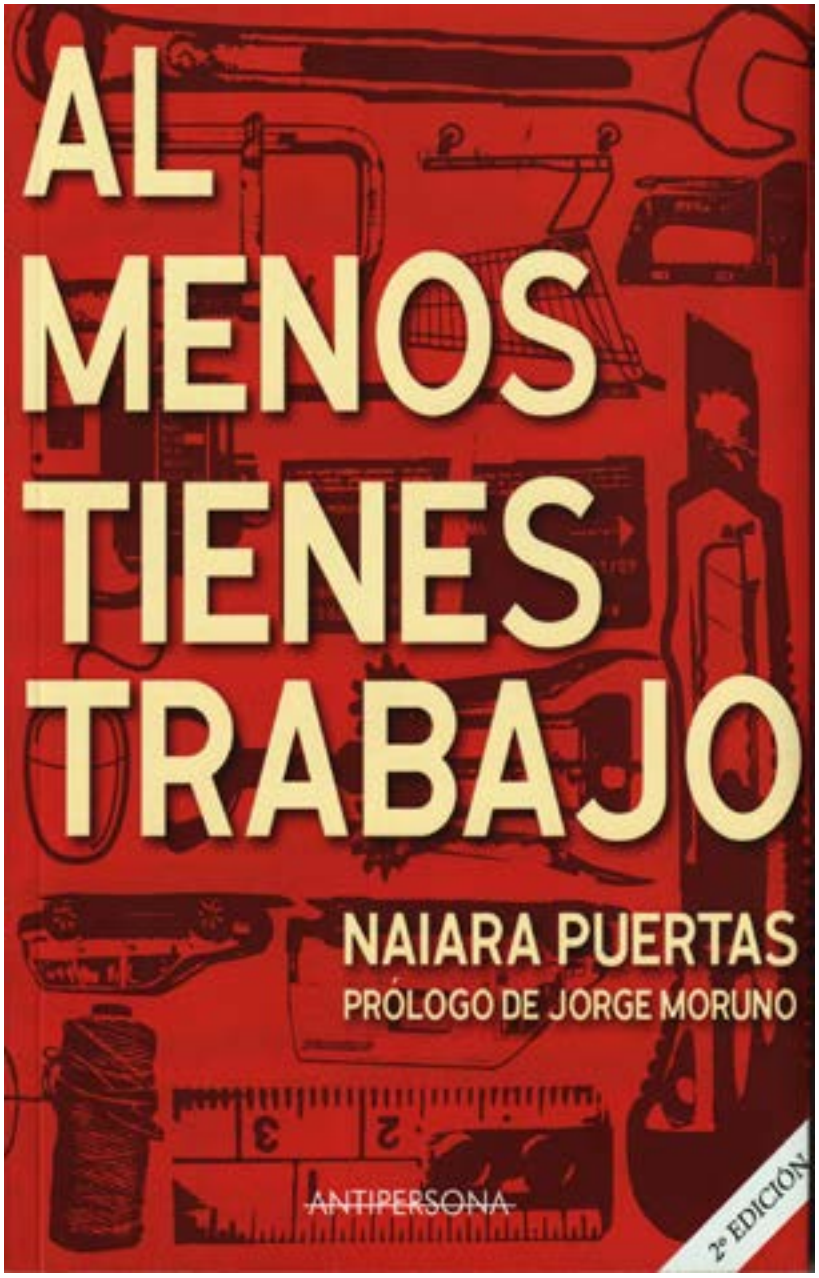
Los nuevos buques tendrán la denominación de clase Ammonia Ready de RINA (Registro Naval Italiano), que certifica que pueden convertirse para el uso de amoníaco como combustible alternativo sin carbono. También estarán diseñados para no emitir en puerto, cubriendo sus necesidades energéticas con grupos de baterías, lo que constituye una alternativa verde al consumo de combustibles fósiles durante las estancias en puerto.

La construcción de estas unidades se hará en los astilleros chinos 'Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited' y estarán listos para su botadura entre el 2024 y 2025. Gracias a innovaciones de diseño y motores y sistemas de última generación, su índice de emisiones de CO_2 por unidad de carga transportada será muy inferior al de la generación de buques anterior. Cuando exista suministro de amoniaco verde, podrán navegar sin emitir un sólo gramo de CO_2.

Libro del mes

LA DISTRI
ladistri.cgtpv.org

Al menos tienes trabajo



La imagen circula mucho por las redes sociales. El protagonista de Ben-Hur, interpretado por Charlton Heston, rema en una galera después de haber sido apresado y convertido en esclavo. Sobre el fotograma alguien ha colocado cuatro palabras: «Al menos tienes trabajo».

Sonreímos al ver la imagen porque hemos escuchado esa frase muchas veces. No importa que te quejes de las horas extra sin pagar, de que el salario no te permite sobrevivir o de que no se cumple tu contrato: siempre hay alguien dispuesto a recordarte que debes estar agradecido por tener trabajo. Pero, ¿qué tenemos

Naiara Puertas

que agradecer exactamente?, ¿las jornadas interminables, la imposibilidad de cuidar a las personas que nos rodean, las enfermedades laborables, los accidentes, las muertes?. Paralizados por la posibilidad de empeorar, aguantamos como podemos mientras entregamos cada vez más aspectos de nuestra vida al mercado: una habitación alquilada en Airbnb, unos trastos vendidos en Wallapop, un curro extra de rider los fines de semana.

En el mejor de los casos, luchamos por mejorar algunas condiciones laborales concretas, pero la acción colectiva parece detenerse ahí. Al menos tienes trabajo radiografía el mercado laboral y se cuestiona si es el momento de hacernos otras preguntas. De empezar a pensar para qué y por qué trabajamos y no solo cómo lo hacemos. De tirar de una vez el remo.

Naira Puertas. Nació y reside en el barrio del Antiguo, donde si la nefasta política de vivienda y la burbuja del alquiler no le expulsan, tiene intención de seguir viviendo. Es periodista de formación y ha desarrollado la mayoría de su labor en prensa local, aunque como casi todo hijo de vecino ha realizado las más variopintas tareas en el sector servicios, en España y fuera de ella. También forma parte del Colectivo Editor de El Salto Diario y antes fue colaboradora en Diagonal. Desde 2012 se queja y habla de fútbol, política, invasiones turísticas, movilidad (in) sostenible, expropiaciones y, por supuesto, trabajo.

Todo por hacer

HASTA MI ÚLTIMO SUSPIRO

80 DÍAS DE HUELGA DE HAMBRE DEL PRESO ALFREDO COSPITO

En el momento de escribir estas líneas, Alfredo Cospito cumple 80 días en huelga de hambre, iniciada el 19 de octubre de 2022, en protesta por su situación en prisión.

Alfredo es un anarquista insurreccionalista de Torino (norte de Italia), con décadas de militancia a sus espaldas, lo que le ha ocasionado sufrir la represión del Estado italiano desde muy joven, pasando por prisión en los ochenta cuando estuvo preso por declararse insumiso al servicio militar.

En el año 2012, participó en el atentado contra Roberto Adinolfi, un directivo de la empresa nuclear y armamentística Ansaldo Nucleare quien recibió un disparo en la pierna reivindicado por Federación Anarquista Informal, por lo que en 2014 fue condenado a 11 años de prisión.

En 2016, el Estado italiano llevó a cabo la operación Scripta Manent, deteniendo a 32 anarquistas por distintos atentados reivindicados por la FAI, que concluyó con condenas de cárcel y cierres de publicaciones y webs, como la de la histórica Cruz Negra Anarquista. En esta operación, Alfredo fue condenado a 20 años de prisión por un ataque explosivo contra una Escuela de Cadetes de los Carabineros en Turín, acción que fue realizada por la noche, por lo que no hubo ningún herido.

En julio de 2022, la Corte Suprema de Casación, equivalente al Tribunal Supremo español, recalificó el delito como masacre contra la seguridad del Estado, delito que tiene prevista como pena la cadena perpetua o ergastolo ostativo aunque no haya habido daños personales.

Desde el año 2014, Alfredo ha cumplido su condena en regímenes de Alta Seguridad, pero en mayo de 2022, fue trasladado al régimen 41 bis. Este régimen, sufrido en estos momentos por unos 750 presos y similar al régimen FIES de las cárceles españolas, es conocido como carcere duro y fue creado en los años de plomo para aislar a los presos de grupos armados anticapitalistas y, posteriormente, se ha aplicado a miembros de las mafias. La inclusión en el 41 bis supone el aislamiento, la ausencia de sociabilidad y de cualquier actividad para los internos y una sola hora de visita por mes con cristal integral y telefonillo que es grabada por los carceleros. A los presos les está prohibido recibir perió-

dicos y libros, gran parte del correo es intervenido y bloqueado a causa de su contenido, está prohibido comprar periódicos y hay una fuerte limitación de los objetos que se puedan poseer al interior de la celda (libros, ropa, comida, papel y bolígrafo, etc).

Es la cárcel dentro de la cárcel, como se ha calificado aquí al régimen FIES, y del que solo se puede salir mediante el arrepentimiento y la colaboración con la Policía y la Justicia.

Más de 80 días de huelga de hambre

Ante este ataque del Estado italiano, Alfredo se ha dispuesto a plantar cara hasta las últimas consecuencias y el 19 de octubre de 2022 inició una huelga de hambre que a 8 de enero aún continúa y que proseguirá porque según sus palabras "Estoy condenado a un limbo sin fin, esperando el final de mis días. No lo tolero y no me rendiré. Continuaré mi huelga de hambre por la abolición del 41 bis y la cadena perpetua hasta mi último suspiro«.

En estos momentos, la salud de Alfredo es crítica. Ha perdido 32 kilos y tiene muy bajos los niveles de potasio, lo que afecta a las contracciones del corazón. Su médica de confianza puede visitarle una vez a la semana y comunica que está fuerte y con la moral alta.

En el exterior, la solidaridad es constante y de múltiples formas: desde concentraciones, pintadas y pancartas, hasta ataques explosivos contra intereses italianos pasando por declaraciones en el Parlamento italiano y manifiestos de juristas. A su vez, distintos presos han iniciado huelgas de hambre y otras formas de protesta en su apoyo.