



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

OCTUBRE 2023 Nº101

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

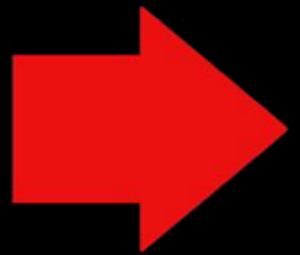


11 REPRESALIADAS DURANTE UNA HUELGA GENERAL.

CONDUCTORES PROFESIONALES DE MERCANCIAS Y PASAJEROS URBANOS E INTERURBANOS

18 MAYO DE 2023

NINGUNA AGRESIÓN SIN RESPUESTA



con-tenido



03. BARLOVENTO

campana estatal contra el aumento de la siniestralidad laboral

06. SALVAMENTO MARÍTIMO

Piden refuerzos para poder afrontar la crisis migratoria.

10. REMOLQUE PORTUARIO

Conociendo al remolque portuario

14. REPRESIÓN

11 sindicalistas multadas por realizar una manifestación durante la Huelga General de Transportes del 18 de Mayo



16. MARINA MERCANTE

Un marinero del buque 'Al Andalus Express' fue atropellado hace una semana por una cabeza tractora que le rompió una pierna

18. PUERTO DE VALÈNCIA

La concesión de la terminal de pasajeros de Baleària en el Puerto de València, paralizada hasta que se resuelva el conflicto con MSC



20. MARINA MERCANTE

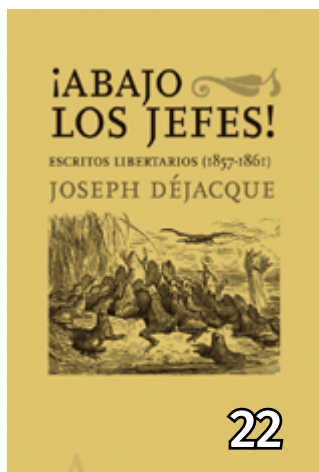
Noticias Breves

22. LIBRO DEL MES

¡Abajo los jefes!

24. TODO POR HACER

Hacia la huelga de alquileres



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- viento



MUERTES EN EL TRABAJO:

CAMPAÑA ESTATAL CONTRA EL AUMENTO DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL



Campaña Confederal

Desde la Confederación General del Trabajo (CGT), denunciamos que durante el primer semestre de este año los accidentes mortales hayan aumentado un 10%. En este dato tienen mucho que ver las prolongaciones de jornada (horas extras) que se realizan, y que por ejemplo en algunos casos conlleva que se deje de utilizar el transporte colectivo que



en muchas empresas está disponible. A lo que se suma el estrés de poder perder puestos de trabajo con pocas garantías en derechos laborales; y que hacen un caldo de cultivo perfecto para que el número de accidentes se dispare. Un accidente de trabajo se define como un suceso durante el curso del trabajo, que conduce a un daño físico o mental. Se dan en muchas profesiones, desde la extinción de incendios, la construcción, la conducción pro-

fesional, el trabajo con altas temperaturas y productos tóxicos o el trabajo doméstico y de cuidados. Nuestro sindicato siempre ha trabajado para mejorar las condiciones de vida y de salud de la clase obrera.

Los accidentes laborales no solo se pueden evitar con la precaución que ha de tener la persona trabajadora, la cual ha de estar formada correctamente por parte de la empresa para que se exponga al

menor riesgo posible al realizar su trabajo; sino que se evitan con inversión tanto pública como privada, con planes de prevención efectivos, que miren por la vida y la salud de las personas trabajadoras y no por los intereses económicos de las empresas. A esto se suma en nuestro país la no aplicación de los Coeficientes Reductores aprobados en 2011 por el gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. Un Real Decreto que ha quedado en papel mo-



jado y que supone el retraso de la edad de jubilación para profesiones de riesgo para la salud. Un atropello que hace que muchas y muchos trabajadores trabajen cuando han perdido una parte importante de su capacidad motora. Por todo esto, el próximo día 24 de octubre vamos a iniciar la campaña estatal contra la Siniestralidad Laboral.

La campaña contra la siniestralidad laboral, que vamos a sostener en el

tiempo con convocatorias rotativas por todo el Estado español es una decisión firme, de denuncia de una situación intolerable. En España, durante el año 2022, se registraron 653.510 accidentes de trabajo. Mientras la media de la Unión Europea muestra una tendencia decreciente de accidentes mortales y no mortales entre 2010 y 2019, los datos de España reflejan un empeoramiento del índice de incidencia con resultado mortal. La primera de las convo-

catorias que CGT llevara a cabo será en Castilla y León, donde hace unas semanas moría un joven de 22 años en un accidente de trabajo. Será en la ciudad de Zamora, donde en el verano de 2022 varios efectivos de bomberos forestales perdían la vida durante el incendio de la Sierra de la Culebra. Consecuencia en buena medida por la precariedad de las condiciones laborales del sector.



Salvamento Marítimo

CRISIS MIGRATORIA

LOS TRABAJADORES DE SALVAMENTO MARÍTIMO PIDEN REFUERZOS EN LAS TRIPULACIONES DE LAS EMBARCACIONES PARA PODER AFRONTAR LA CRISIS MIGRATORIA



Gracia López

Antena 3

Hacen turnos de siete días en los que tienen que afrontar cualquier emergencia que surja en su zona. El pasado fin de semana algunos de los tripulantes de las embarcaciones de Salvamento Marítimo en Canarias em-

pataron más de 20 horas de trabajo seguidas porque llegaron cerca de mil personas en cayuco solo a la isla de El Hierro. Es la realidad que tienen que vivir desde hace casi dos meses. Pero no es un problema nuevo ni desconocido.

La crisis de los cayucos comenzó en Canarias en 2006 con la llegada de más de 31.000 personas a las costas del archipiélago. Desde entonces, el goteo ha sido constante a lo largo de todo el año, aunque con mayor incidencia

en los meses de las conocidas 'calmas', cuando el mar está más tranquilo y les garantiza unas travesías algo más seguras a los que salen de la costa africana rumbo a Canarias. En 2020 esta crisis volvió a crecer con una nueva llegada masiva de migrantes que sobrepasó las 22.000 personas. Este año esa cifra ya se ha superado con creces y va camino de ser superior a la de 2006. A día de hoy ya son más de 27.000.

Para afrontar esta situación, los trabajadores pi-

den que se refuercen las tripulaciones de las embarcaciones que se dedican a este tipo de rescates y solo en los meses en los que la llegada de pateras y cayucos aumenta para que los turnos de trabajo sean más cortos y les permite recuperarse de jornadas maratonianas. Aseguran que esta misma semana Salvamento Marítimo, una empresa pública dependiente del ministerio de Transportes, les ha vuelto a reiterar que no hacen falta más recursos.

En lo que va de año, Salvamento Marítimo ha rescatado más de 430 pateras con casi 29.000 personas a

bordo. Lo han hecho las tripulaciones de las cinco embarcaciones que se dedican a este tipo de rescates. Sus equipos están formados por cuatro personas que durante siete días están de guardia permanentemente, por lo que, con este ritmo de llegadas, es imposible descansar.

Denuncian que, además, no cuentan con el equipamiento adecuado, ni EPIS para su protección ni tampoco las herramientas de las embarcaciones. Aseguran que en alguna ocasión han tenido que usar sus propios móviles porque los aparatos de los buques están tan obsole-

tos que no les facilitan las indicaciones que garanticen su seguridad.

Relato de un rescate

Marcos Díaz es el delegado sindical de estos trabajadores y marinero de Salvamento Marítimo desde hace más de una década. Conoce bien la labor de rescate de náufragos. Nos cuenta que “para trabajar aquí tienes que ponerte una coraza y deshumanizarte, porque el drama es enorme y lo vivimos día tras día. Cuando los ocupantes de un cayuco ven nuestra embarcación, saben que están salvados, pero quieren llegar a tierra cuanto antes, por eso



lo primero que tenemos que hacer es intentar que se tranquilicen, porque la euforia puede provocar que su cayuco vuelque”.

Asegura que cada rescate es diferente y que tienen que estar preparados emocionalmente para todo. “Hay algunos con mucha profundidad donde vienen hacinados. Cuando nos acercamos tenemos que comprobar que todos están más o menos bien, pero también que no hay ningún fallecido. Si lo hay tenemos que subirlo a pulso. Dentro te puedes encontrar de todo: desde los depósitos de combustible hasta ropa, excrementos o vómitos. Tenemos que buscar entre todos los recovecos”.

“Llega un momento en que no puedes más, pero sabes que en cualquier momento suena el teléfono y tienes que salir otra vez”. Díaz afirma que en 2020, con la segunda gran crisis, el 80% de una de

las tripulaciones canarias estuvo de baja psicológica porque no podían aguantar la presión de ver esta tragedia humanitaria día tras día. “A veces la situación es tan extrema, si la barcaza ha naufragado y están en el agua, que tenemos que elegir a quién salvar. Sin quererlo te conviertes en verdugo y eso es muy difícil de olvidar”.

Recuerda con dolor la tragedia ocurrida en Lanzarote donde murieron ocho personas a pocos metros de la costa sin que pudieran hacer nada por ellos.

En nuestro país hay unos 780 tripulantes de flota de Salvamento Marítimo repartidos por toda la costa en 75 embarcaciones. 16 de ellas están en Canarias, donde dedican gran parte de su trabajo y tiempo al rescate de pateras y cayucos sin dejar de socorrer a cualquier embarcación que lo necesite.

“A veces la situación es tan extrema que tenemos que elegir a quién salvar”



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

DESPECHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO

Teléfono: 681 65 98 35 www.germalabogados.net

¿Cuánto vale una vida?



#MásManosMásVidas

www.salvamentomaritimo.org

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO

Remolque Portuario

CONOCIENDO EL REMOLQUE

EL REMOLQUE PORTUARIO ES LA OPERACIÓN NÁUTICA DE ASISTENCIA EN LA MANIOBRA DE UN BUQUE, CONOCIDO COMO “REMOLCADO”.



Cristina Roig

Secretaria de Organización de CGT sector Mar y Puertos

El remolque portuario, tal como se define en el artículo 127.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el cual se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante,

se refiere al servicio cuyo propósito es la operación náutica de asistencia en la maniobra de un buque, conocido como “remolcado”. Este servicio se presta siguiendo las instrucciones de su capitán, y se lleva a cabo con la ayuda de uno o varios buques adicionales, denominados “remolcadores”, que proporcionan la potencia motriz necesaria o, en su defecto, el acompañamiento o puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

Los remolcadores son esenciales para llevar a cabo tareas de apoyo en la maniobrabilidad de embarcaciones de gran envergadura y objetos flotantes, ya sea empujando o tirando de ellos con la ayuda de cabos, además de proporcionar auxilio y rescate, realizar operaciones de control anticontaminación y lucha contra incendios.

Este proceso generalmente consta de tres fases:

La primera fase se caracteriza por la navegación a

una velocidad apreciable, en la cual el buque puede mantener un control adecuado utilizando sus propios medios, como hélices y timones. Durante esta fase, la asistencia de los remolcadores puede ser necesaria, aunque por lo general no se requiere una potencia de tracción fija excesiva. Sin embargo es fundamental contar con condiciones específicas de navegación y eficiencia para brindar apoyo a un buque en movimiento.

La fase intermedia implica la reducción de la velocidad del buque mientras se acerca a un área de maniobra, una dársena,

o un muelle, y durante la cual el buque comienza a detenerse. Durante esta etapa, la velocidad del buque disminuye, lo que reduce la efectividad de sus propios medios de navegación. Por lo tanto, se hace más frecuente la necesidad de recurrir a la asistencia de los remolcadores, y estas intervenciones suelen ser más prolongadas, ya que los factores externos como el viento, las olas y las corrientes afectan de manera desigual al buque.

La fase final corresponde a las maniobras de aproximación, reviro (o viraje) y atraque o al proce-

so inverso de partida. En esta etapa, el buque se encuentra prácticamente inmóvil, lo que limita la capacidad de utilizar sus propios medios para controlar las influencias externas. Por lo tanto, se requiere una asistencia significativa por parte de los remolcadores.


Cabe añadir que la vida dentro de un remolcador no se limita únicamente a estas tres fases. Desde el momento en que la tripulación embarca y se releva, se encuentra disponible y operativa en todo momento. Durante esta guardia, el descanso es escaso, irregular y discontinuo.



Se pasa la mayor parte del tiempo a la escucha de la radio VHF, con intervalos en los que el Capitán espera solicitudes de servicio por teléfono móvil, el Jefe de Máquinas, aun teniendo la máquina desatendida, durante la guardia está en alerta para que esta esté operativa en todo momento y el mecánico a parte de su mantenimiento ordinario está a la espera de órdenes tanto del Capitán como del

Jefe de Máquinas. La mayoría del trabajo se realiza de manera imprevista y en cualquier momento, intensificando durante la noche y con frecuencia involucrando un alto riesgo y una gran responsabilidad. Siempre se debe estar listo y preparado para zarpar en cuestión de minutos tras recibir una llamada por radio o teléfono, ya sea para una maniobra rutinaria o una emergencia.

En el ámbito del remolque portuario, persisten numerosos desafíos en la lucha por preservar los derechos laborales, sociales y profesionales de los trabajadores. Durante mucho tiempo, los miembros que componen el Sector Mar y Puertos de la CGT han enfrentado obstáculos considerables, como intentos de introducir banderas de conveniencia en los puertos del Estado Español, jornadas labo-



Los remolcadores son esenciales para llevar a cabo tareas de apoyo en la maniobrabilidad de embarcaciones

rales que superan las 112 guardias anuales en algunas empresas navieras del sector remolque portuario en España, restricciones impuestas por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) que dificultan a los recién graduados de facultades o escuelas náutico-pesqueras a completar sus períodos de embarque al requerir embarcaciones de bandera española y, que cada vez son menos comunes y no

siempre cumplen con los criterios establecidos por el Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, que regula los títulos y competencias profesionales de la Marina Mercante y un largo etcétera.

El Sector Mar y Puertos de la Confederación General de Trabajo, enfrentaremos a quienes estén contribuyendo a convertir el salvamento y seguridad marítima, el transporte

marítimo, el tráfico interior, los servicios marítimos y portuarios en un ejemplo de precariedad laboral y explotación respaldados por la internacionalización y la competitividad. Los armadores, navieros y el gobierno no deben actuar por encima de la legalidad ni de la dignidad de sus tripulantes.



11 SINDICALISTAS MULTAS POR REALIZAR UNA MANIFESTACIÓN DURANTE LA HUELGA GENERAL DE TRANSPORTES DEL 18 DE MAYO

LA CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (CGT) DE VALÈNCIA DENUNCIA QUE LA LEY MORDAZA VUELVE A ATACAR LOS DERECHOS DE LA CLASE TRABAJADORA



El 18 de mayo de 2023, CGT convocó en solitario una Huelga General a nivel estatal en el sector de los conductores profesionales urbanos e interurbanos, cuyas reivindicaciones eran la aplicación de los coeficientes reductores y por una jubilación a los 60 años.

Con motivo de la Huelga General de Transportes, la Federación Local de València de la central anarcosindicalista CGT, junto con otras organizaciones de trabajadoras, convocó ese mismo día una concentración a las 11 h. en la Calle Colón de València – comunicada y autorizada por las autoridades pertinentes – a la cual asistieron más de un centenar de trabajadoras.

Según relatan militantes de la CGT, “en un momento dado, se decidió por parte de las organizaciones sindicales presentes, movilizar a las

huelguistas, iniciando así una marcha hasta la Plaza del Ayuntamiento, con el fin de tener mayor impacto y visibilidad”. I añaden: “La decisión de pasar de una concentración – estática – a una manifestación – en movimiento – fue comunicada al interlocutor de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el lugar”.

La manifestación se desarrolló de forma totalmente pacífica y recorrió la Calle Colón, la Calle Xàtiva y la Avenida del Marqués de Sotelo, para finalizar en la Plaza del Ayuntamiento. Una vez allí, 11 trabajadores que portaban la pancarta de cabecera fueron requeridos por varios agentes para su identificación sin ningún tipo de explicación por parte de la Policía Nacional.

Así, el pasado viernes 22 de septiembre, cuatro meses después de los hechos, las 11 trabajadoras iden-

tificados – 9 pertenecientes a la CGT i dos a Asset Transporte – recibieron notificaciones de delegación de gobierno con la correspondiente sanción.

Es por ello que CGT-València denuncia que 11 trabajadoras han sido multadas en el contexto de una Huelga General, es decir, durante el ejercicio de sus derechos.

Ante esto, el sindicato libertario, en palabras de Juan Miguel Font -Secretario General de CGT-València – “no dará un paso atrás frente la represión”. “A pesar de la represión y la aplicación por parte de los agentes del CNP de la ley mordaza, las compañeras sancionadas se han negado a pagar la multa y desde CGT se van a organizar distintos actos en soli-

daridad con todas ellas”, añade.

Desde CGT insisten, “una vez más exigimos, como venimos haciendo desde hace mucho tiempo, la derogación total de la “Ley Mordaza”, que coarta nuestras libertades y reprime la lucha de nuestra clase, la lucha de la clase trabajadora”.

Y concluyen: “No nos callaremos ante ninguna injusticia, a pesar de que la represión vuelva a recaer una y otra vez sobre nosotras, porque estamos buscando, con el apoyo mutuo y la solidaridad entre compañeras, una sociedad más libre y justa. Ningún abuso sin respuesta”.





MARINA MERCANTE

ACCIDENTE LABORAL

UN MARINERO DEL BUQUE 'AL ANDALUS EXPRESS' FUE ATROPELLADO HACE UNA SEMANA POR UNA CABEZA TRACTORA QUE LE ROMPIÓ UNA PIERNA



Álvaro Oliver González
Atlantico hoy.com

El sábado 21 de octubre, sólo dos semanas después de que un operario de Naviera Armas falleciese en un accidente laboral aplastado por una plancha de camión en el buque Volcán de Tamadaba mientras estaba

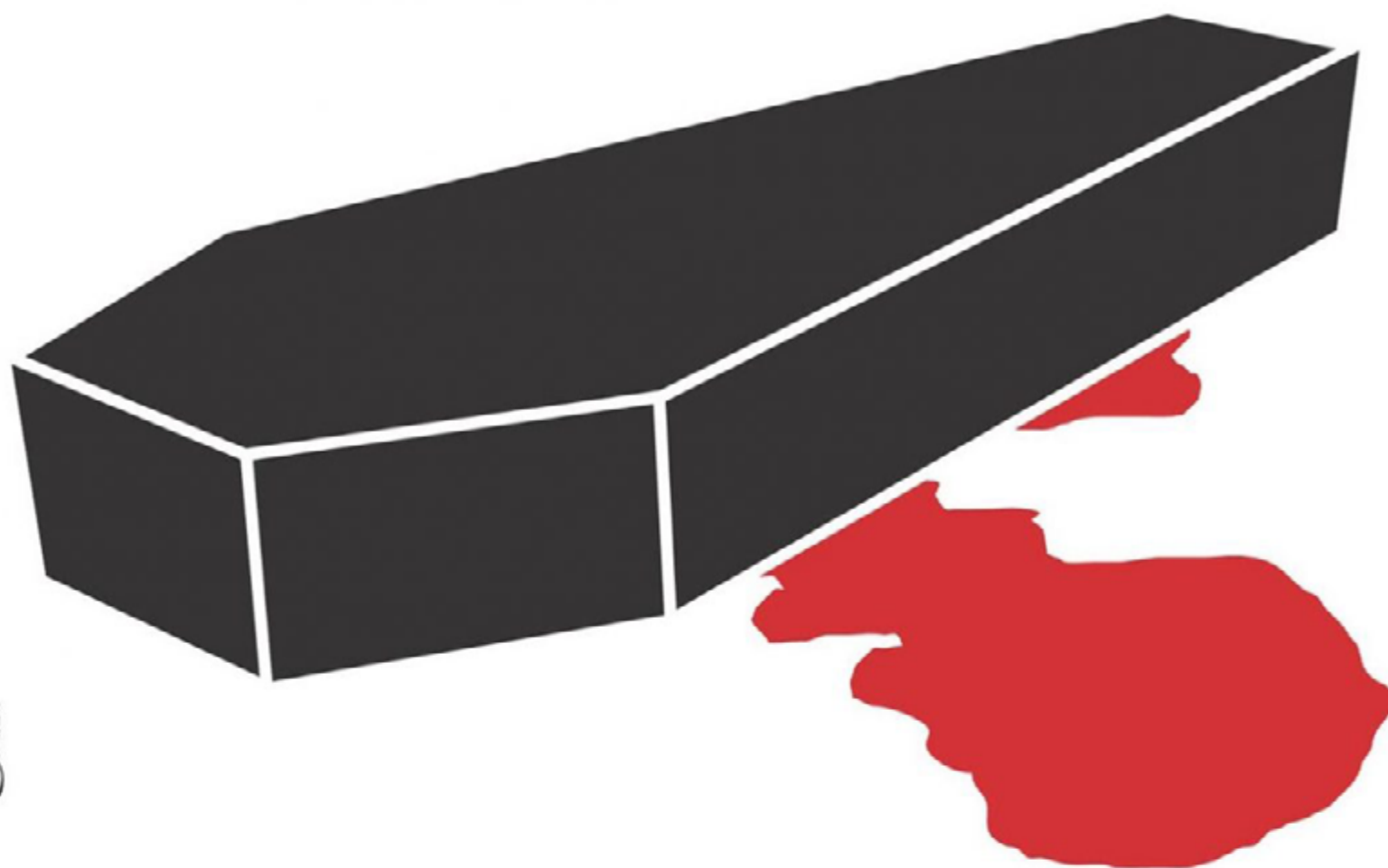
atrancado en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, otro trabajador sufrió un atropello en el muelle grancanario por parte de un vehículo similar en el barco Al Andalus Express, que le mandó al hospital con una pierna rota.

En el primer caso, el del Tamadaba, el trabajador fue aplastado por una plancha que se estaba manipulando para acomodarla en la bodega de carga por una cabeza tractora que fue precintada por la Guardia Civil. En el segundo accidente, el del

día 21 de octubre, el operario fue atropellado en el puerto por una cabeza tractora similar.

Barco de otra compañía

El accidente del buque Al Andalus Express se produjo durante la descarga del mismo. En torno al mismo, ha habido mucho mutismo interno por parte de la compañía debido a que el barco, aunque está fletado por Naviera Armas, los tripulantes son de otra compañía -el barco tiene bandera chipriota y es propiedad de FSR.



© 2014 CGT

SUS BENEFICIOS LLENAN LAS CAJAS

ACCIDENTE LABORAL
TERRORISMO EMPRESARIAL



Confederación General del Trabajo
www.cgt.es



Marina Mercante

Baleària

LA CONCESIÓN DE LA TERMINAL DE PASAJEROS DE BALEÀRIA EN EL PUERTO DE VALÈNCIA, PARALIZADA HASTA QUE SE RESUELVAN EL CONFLICTO CON MSC



Carlos Navarro Castelló
elDiario.es

El 10 de noviembre del año pasado, el consejo de administración de la Autoridad Portuaria de València (APV) aprobó el traslado de la terminal de cruceros de su ubicación actual, en el dique norte, alejada por tanto del casco urbano, a

los antiguos astilleros de Boluda, junto a los Poblados Marítimos.

La construcción y explotación de la nueva infraestructura se adjudicó mediante una concesión de 35 años ampliable a 50 a Baleària, asociada con Global Ports Holding (GPH) para la gestión de cruceros, con una inversión prevista de 38 millones de euros.

Sin embargo, un año después, las obras no se han iniciado y el retraso va para largo puesto que, según ha averiguado elDiario.es, los

plazos administrativos de la concesión para la ejecución del proyecto constructivo se han paralizado a la espera de que se resuelva la ubicación de la nueva estación de cruceros que, tal y como avanzó elDiario.es, ha solicitado MSC, así como los accesos a las infraestructuras.

De esta forma, los plazos reglados que establece la concesión para la presentación y ejecución de proyectos quedan suspendidos para evitar un perjuicio en este caso hacia Baleària.

Como ya adelantó este diario, la naviera más grande del mundo, MSC, ha pedido una concesión para una nueva estación de cruceros, lo que ha generado un conflicto con Baleària, única que se presentó al concurso para desarrollar la terminal, ya que considera que los grandes buques de la multinacional suiza atascarán la entrada y salida de sus ferris.

A esto se añade que la APV, al parecer presionada por MSC, habría tumbado el proyecto de accesibilidad propuesto por la naviera valenciana, más amable y sostenible, por otro más duro con vistas a posibilitar un mayor volumen de trenes que conecten la terminal sur con la futura terminal norte de contenedores adjudicada a una filial de la multinacional suiza, si es que llega a ejecutarse.

El proyecto inicial de Baleària preveía paseos semipeatonales ajardinados con un terraplén para salvar las actuales vías de ferrocarril, con apenas cuatro circulaciones diarias. Sin embargo, la APV habría modificado los requisitos para poder incrementar los tráficos ferroviarios con vistas a la futura construcción de la polémi-

ca terminal norte, lo que implicaría crear un enorme viaducto con una rotonda de acceso a la terminal de pasajeros de Baleària para salvar las vías del ferrocarril, con el impacto visual que conllevará. Otra alternativa menos factible por su elevado coste que se ha estudiado abordaba la posibilidad de crear un túnel.

La presidenta de la APV comentó hace una semana que está pendiente “una reunión con el Ayuntamiento para analizar el tema de los accesos y la interacción puerto-ciudad”, al mismo tiempo que “se están haciendo estudios de maniobrabilidad y hay que estudiar diversos aspectos técnicos” para ver hasta qué punto es compatible el flujo de ferris y de cruceros de ambas terminales, es decir, la de Baleària y la de MSC. En cualquier caso, se mostró convencida de que “habrá un encaje satisfactorio para todos”

Demanda en el juzgado

Acció Ecologista-Agró en nombre de la Comissió Ciutat-Port, recurrió ante la sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Comunitat Valenciana (TSJCV) la adjudicación de la infraestruc-

tura a Baleària al haberse aprobado sin los pertinentes informes ambientales y solicitó la suspensión cautelar del proyecto, algo que rechazó el juzgado.

En su demanda, la organización pone de relieve que la propia Baleària como adjudicataria reconoce “impactos significativos” por la emisión de gases de los buques. Para demostrarlo, solicitó “un dictamen pericial del Instituto de Evaluación Ambiental e Investigación del Agua (Idaea) perteneciente al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), con el objetivo de que emita informe estimando el impacto en la calidad del aire del barrio de Natzaret y el entorno sur de la ciudad en contacto con el puerto.

Sin embargo, la sección 5 de la sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana ha denegado la petición al no considerar “que pueda esclarecer los hechos controvertidos, estimándose, además, su innecesariedad, siguiendo criterios de eficacia procesal, a la vista del resto de los medios probatorios propuestos y admitidos”.

MARINA

Noticias Breves



Competencia desestima que Armas tenga posición de dominio en el mercado ro-ro

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha dictado a mediados del pasado mes de septiembre resolución de archivo en relación con la denuncia presentada por Fred Olsen contra Bahía de las Isletas, matriz de Armas, por supuesto abuso de la posición de dominio en el mercado del transporte marítimo regular de carga rodada en la ruta entre la península y Canarias, adquirida tras la toma de control de Trasmediterránea.

En el razonamiento para el archivo de este expediente, Competencia argumenta que existían en el momento de la denuncia po-

tenciales entrantes, como es el caso de la propia Fred Olsen, que, en el momento de realizar la denuncia, estaban analizando la viabilidad de establecer un servicio de transporte marítimo entre la península y Canarias que competiera con Armas, tal y como finalmente se confirmó, pese a que Armas tenía una cuota elevada en este trayecto en 2017 y 2018.

De igual manera, el organismo regulador también argumenta que, a medio plazo, puede haber nuevos entrantes dado que la línea Cádiz-Canarias, se presta bajo contrato de servicio público y sale periódicamente a licitación.



Abencys actúa como experto independiente en la distribución de Naviera Armas

Abencys ha presentado un informe para la valoración de la reestructuración de Naviera Armas.

Entre sus funciones, la firma ha realizado un análisis de la situación de Naviera Armas y ha emitido un informe de valoración como empresa en funcionamiento. Este informe, conforme a lo establecido en la ley, se ha elaborado con el objetivo de evaluar el valor actual de la empresa.

Grupo Armas Trasmediterránea suscribió en abril de 2023 un acuerdo con sus principales acreedores, incluyendo un grupo de bonistas, para facilitar la implementa-

ción de una reestructuración integral de la estructura de capital del grupo y despalancar su balance.

El plan de reestructuración fue presentado ante el Tribunal el 27 de septiembre de 2023 y el grupo está actualmente a la espera de que la homologación se haga efectiva. Este pasado lunes ha anunciado el nombramiento de Kent S. Hagbarth como nuevo consejero delegado del grupo.

MERCANTE

Noticias Breves



Naviera Armas Trasmediterránea presenta iniciativas ambientales

Naviera Armas Trasmediterránea informa que está centrando el foco de su esfuerzo en EcoEficiencia en aspectos tales como sistemas de propulsión más eficientes, que ahorran hasta 12% en el consumo de combustible, y la aplicación de pinturas con fluopolímeros, que, gracias a su optimización para vencer la resistencia hidrodinámica, reducen en 6% las emisiones de CO2 y contribuyen también a un menor consumo de combustible.

“Con el aval del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y la certificación de Lloyd’s Register de los proyectos y esfuerzos

que hace el Grupo Armas Trasmediterránea para contribuir a compensar y absorber la huella de carbono (CO2), pone de manifiesto el firme compromiso de la compañía con los planes de descarbonización que lleva a cabo la Unión Europea y el Gobierno de España”, indican desde la compañía.

Los planes incluyen también la optimización en las oficinas y las terminales del Grupo Armas Trasmediterránea, en todos los puertos donde opera. Uno de los ejemplos más destacados se traduce en la progresiva incorporación de los buques al sistema de conexión eléctrica a tierra, también conocido como cold ironing.



Suardiaz pone en marcha los tráficos entre Vigo y Liverpool

Tras completar el primer viaje de prueba de su nuevo servicio semanal entre los puertos de Vigo y Liverpool con el buque de carga rodada ‘Friedrich Russ’, Suardiaz ha puesto en marcha esta ruta esta viernes, 27 de octubre.

La embarcación ro-ro cubre primera travesía oficial de la nueva línea a través de la cual se transportarán hasta el 86% de los componentes necesarios para la fabricación en la planta británica de Stellantis en Ellesmere Port, de donde salen más de 50.000 vehículos anuales de los modelos comerciales ligeros de las marcas Citroën, Peugeot, Opel y Vauxhall, en sus versiones eléctricas.

Suardiaz tiene previsto realizar dos frecuencias semanales en esta ruta para transportar hasta 14.700 camiones al año, con un servicio que generará un 30% menos de emisiones de CO2 en el transcurso de un año completo y que reducirá un 37% el consumo consumo de energía.

A través de este flujo de aprovisionamiento diseñado conjuntamente por la naviera y la marca, la planta de Stellantis Vigo enviará a la instalación inglesa 47 referencias de piezas de chapa, que representan el 83% de la carrocería de los vehículos que se fabricarán en la planta británica.



Libro del mes

¡Abajo los jefes! Escritos libertarios (1857-1861)

¡ABAJO LOS JEFES!

ESCRITOS LIBERTARIOS (1857-1861)

JOSEPH DÉJACQUE



Los textos incluidos en esta antología fueron publicados en *Le Libertaire. Journal du Mouvement Social*, periódico editado en Nueva Orleans y dirigido por Joseph Déjacque, quien fue testigo y enlace de primera magnitud entre el Viejo y el Nuevo Mundo. Peleón, culto y enérgico, los debates que Déjacque plantea no dejan espacio para la tibieza, aunque sabe que «uno tiene que vivir en su siglo», por lo que trata de conjugar las ideas más radicales —y con amplitud de miras— con una realidad muy poco halagüeña, por no decir descorazonadora.

La igualdad real entre sexos, el laberinto del comercio y el intercambio, el parasitismo, la propiedad de los medios de producción, las leyes, la denuncia de las diferentes formas de esclavitud y el salariado, la crítica de la autoridad y los je-

¡Abajo los jefes!



Joseph Déjacque

fecillos de tres al cuarto son algunas de las ideas que pueblan esta magnífica antología traducida y prologada por Diego Luis Sanromán.

Anarquista de primera hora (entonces todavía se hacían llamar socialistas), Déjacque ha pasado a la historia por ser quien primero utilizó el término «libertario». Pero su aportación va mucho más allá. Su obra mantiene, casi doscientos años después, una lucidez, una vigencia y una energía arrolladoras. Aunque décadas atrás se publicó *El humanisferio*, esta es la primera antología de sus escritos que aparece en castellano.

La furibunda crítica contra el capitalismo de rapiña de aquellos libertarios —

que tenían una visión del progreso distinta a la que se profesa ahora— electrifica estas páginas. Escritos de una época lejana que, sin embargo, plantean cuestiones que siguen irresueltas y que, además, nos ponen delante de una realidad social un tanto desconocida: la de Estados Unidos a mediados del siglo xix.

«[...] La Libertad es la Libertad: seamos sus profetas, todos nosotros, que somos sus videntes. El día en que se comprenda que el organismo social no debe ser modificado sobrecargándolo de complicaciones, sino simplificándolo; el día en que ya no se trate de demoler una cosa para sustituirla por otra similar, aunque rebauti-

zada y multiplicada, ese día habremos destruido de arriba abajo el viejo mecanismo autoritario y propietario y reconocido la insuficiencia y la nocividad tanto del contrato individual como del contrato social. Entonces, el gobierno natural y el intercambio natural [...] se elevarán majestuosos y benéficos en el seno de la humanidad regenerada. Entonces, también, el gobierno autoritario y propietario, el intercambio autoritario y propietario, esa maquinación sobrecargada de intermediarios y de signos representativos, se hundirá, solitario y abandonado, en el lecho desecado de la antigua arbitrariedad. [...]»



HACIA LA HUELGA DE ALQUILERES



El precio del alquiler en Madrid, en agosto de 2023, según la página web de Idealista, alcanzó su máximo histórico, con una subida respecto al año pasado del 10,9%. La cadena Ser titulaba una noticia reciente de la siguiente forma: “El alquiler sube en Madrid un 61,8% en

diez años, mientras que el salario medio crece un 3,3%”. Esta situación se repite en prácticamente todo el país, en todas las provincias se han alcanzado picos históricos en el precio del alquiler, es decir, nunca antes habíamos pagado tanto por vivir en una vivienda.

Esta situación deriva de la política legislativa de

unos gobiernos que, de uno u otro signo, no sólo han protegido los intereses de propietarios y rentistas sino que han generado el marco idóneo para la maximización de sus beneficios. El llamado Partido de los Propietarios ocupa prácticamente todos los sillones del arco parlamentario y, pese a sus posibles divergencias en momentos



Un sindicato combativo, honesto y solidario

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



puntuales, en lo principal, actúa de forma conjunta.

Además, en este escenario realmente crítico, pues el precio del alquiler en la situación ya descrita converge con el hecho de que el número de personas arrendatarias frente al número de propietarios también se encuentra en máximos respecto a los últimos años, el crédito que aún podían mantener las fuerzas progresistas se ha esfumado recientemente con la aprobación de una ley de vivienda que ni altera el actual estado de las cosas ni se asemeja a lo prometido en todas sus campañas electorales.

Por ello, como una y otra vez repetimos en estas páginas, tan sólo la organización de las trabajadoras en nuestras propias estructuras puede ser garantía de la conquista y protección de nuestros intereses. Como ejemplo actual de la puesta en práctica de dicha idea, están los grupos locales en forma de sindicatos de vivienda o redes de apoyo mutuo que escalan territorialmente de forma federativa.

Pero, al menos en mi pro-

pia experiencia personal, como antiguo militante de un grupo de barrio en la ciudad de Madrid, la urgencia cotidiana de las personas que sufren las manifestaciones más violentas del negocio inmobiliario (desahucios, grupos parapoliciales, abusos de la judicatura, etc.) que concentra el esfuerzo de las escasas manos presentes sumado a la falta de conciencia como colectivo de todas aquellas personas arrendatarias, okupas, etc., es decir, de precarias en lo habitacional, dificultan el desarrollo de procesos de lucha más a largo plazo que involucren a amplios sectores de nuestra clase. Pero, en la actualidad, de forma positiva, hay que valorar que estos debates se encuentran presentes en los diferentes grupos, aunque a veces viciados por el uso malintencionado de determinados conceptos, como estrategia, para la delimitación de las respuestas a marcos concretos que esconden intereses ideológicos y partidistas.

Una herramienta potente, muchas veces referenciada como curiosidad histórica y no con mate-

rialidad presente, es la huelga de alquileres que, aunque es de justicia reconocer la existencia de experiencias actuales, como durante la reciente crisis sanitaria y social, también hay que añadir que su desarrollo no ha sido suficiente para desequilibrar el actual escenario.

Ante un enemigo diverso pero con un objetivo común, no sólo formado por grandes capitales agrupados en fondos, entidades bancarias y empresas del sector, sino también por un elevado número de “pequeños” propietarios que a título individual acumulan 3, 5, 7 ó 10 viviendas como fuente de ganancia, es necesario una acción colectiva dirigida contra el conjunto en su totalidad, siendo la huelga de alquileres una posible, como lo deben ser otras.

Señalar a enemigos concretos tiene su inestimable valor pero nos sirve en momentos puntuales, por ejemplo, para defender a una vecina ante el acoso de un fondo; o el presionar a la clase política, estrategia recurrente de la que no hemos sido con-

cientos de toda su limitación, en parte, al carecer de aliados en su interior, al actuar ésta, como se ha dicho ya, como una unidad en la defensa de cuestiones tan centrales como la libertad de empresa o la propiedad. Por todo ello, es necesario propuestas que puedan reunir diferentes objetivos como que afecten directamente a sus beneficios, que permitan ser parte activa a amplios sectores, que delimiten bien los intereses y facciones contrapuestas y que saquen la lucha de

los pasillos de la política institucional para llevarla a nuestro propio escenario.

Siendo consciente de las múltiples limitaciones para desarrollar dicha propuesta a día de hoy, también es necesario remarcar experiencias recientes de lucha como ejemplo, luchas que nos muestran como el trabajo constante con una línea clara permite desbordar los límites de lo imaginable. La huelga de mujeres del 8-M de 2018 que contó

con la participación activa de cientos de miles de ellas, con impacto en todos los rincones del país, es una clara muestra de ello.

Fijar en el imaginario colectivo las posibilidades de la acción del común así como una serie de objetivos políticos es una tarea a desarrollar por todos los grupos de vivienda y colectivos de trabajadoras para generar las condiciones que nos permitan escalar la lucha y salir del inmediatismo actual.

