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

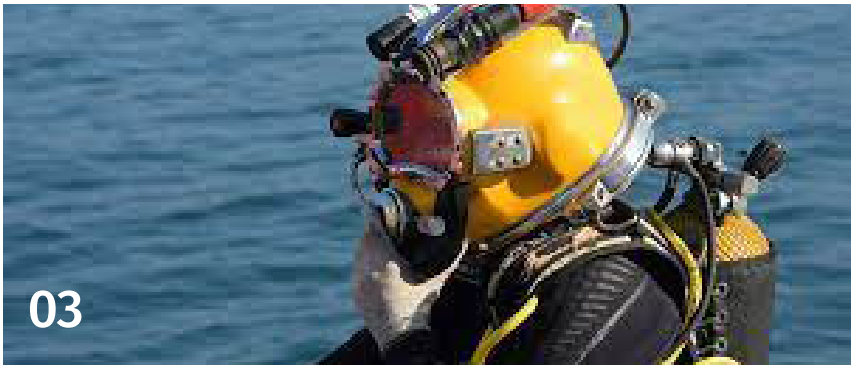
FEBRERO 2024 Nº105

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER TRABAJADORA

con-tenido



03. BARLOVENTO
Nuevo Real Decreto; Coeficientes Reductores

06. SALVAMENTO MARÍTIMO
Salvamento Marítimo rescató a 26.521 personas en 2023, un 37% más que en 2022

08. PRÁCTICOS
Los guardines del puerto

14. NAVAL
El comité de Navantia pide al Gobierno que "ponga sobre la mesa" los datos del nuevo dique.

16. JORNADA LABORAL
Patronal y sindicatos representativos acuerdan reducción de jornada anual

18. DESPIDOS
Fred. Olsen eleva el número de tripulantes despedidos a once

20. PASO DEL ESTRECHO
Grupo Armas Trasmediterránea, listo para la Operación Paso del Estrecho 2024

22. MARINA MERCANTE
Noticias Breves

24. LIBRO DEL MES
Nueva cultura de la tierra

26. SINDICALISMO
La conflictividad laboral se dispara en España en 2023: más huelgas y con más gente

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

NUEVO REAL DECRETO COEFICIENTES REDUCTORES

"El nuevo Real Decreto de coeficientes reductores de la edad de jubilación empeora la norma anterior castigando a los sindicatos minoritarios y a las trabajadoras y trabajadores de sectores peligrosos y con especial penosidad".

Con asombro hemos leído una información publicada en el diario El País con fecha de hoy 20 de febrero de 2024 y el titular **El Gobierno propone adelantar la jubilación en los trabajos con muchas bajas y alta mortalidad** en la que se señala: "El Ministerio de Seguridad Social contempla un plazo de seis meses para acreditar el uso de **coeficientes reductores** en profesiones que no cumplan con los requisitos". A continuación la información añadía: "El Gobierno quiere que los trabajadores que desempeñan actividades con elevados índices de mortalidad y que acarrean secuelas puedan jubilarse antes sin que su prestación se vea penalizada. Así consta en el primer borrador elaborado por el Ministerio de Seguridad Social, al que ha tenido acceso EL PAÍS, y sobre el que organizaciones sindicales y empresariales volcarán en los siguientes encuentros sus propuestas dentro de la mesa de negociación sobre las pensiones".

Desde CGT ya teníamos conocimiento desde hace pocos días de ese documento, pero lo que la información no señala es que ese texto nos parece a los y las trabajadores afectadas una auténtica

vergüenza. Recordemos que esta medida afecta a conductores profesionales, trabajadoras y trabajadores con productos químicos y peligrosos, de cuidados, bomberos, trabajadores y trabajadoras del mar, etcétera. Como sindicato de clase que llevamos años luchando por la aplicación de los coeficientes reductores y del decreto del Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero en 2011, **queremos manifestar nuestro desacuerdo con el nuevo RD que nos parece un auténtico despropósito y retroceso por los siguientes motivos:**

-Impone la solicitud conjunta de organizaciones empresariales y sindicales, **haciendo depender la actividad sindical y la defensa de los derechos e intereses de la clase trabajadora a la voluntad empresarial,** vulnerando el derecho fundamental de libertad sindical y contraviniendo lo resuelto por la Sentencia 1333/2023 del Tribunal Supremo, en un recurso formulado por CGT. Un error que ya manifestamos bloquea la mayoría de solicitudes de aplicación y que genera además un embrollo burocrático del que es muy difícil salir con un acuerdo conjunto por motivos obvios.

-Se desnaturaliza y **se vacía de contenido la autonomía sindical al someter la acción sindical a la voluntad de las empresas, condicionando a ello el derecho de los sindicatos a ejercer aquellas actividades dirigidas a la defensa, protección y promoción de los intereses de los trabajadores y trabajadoras, afectando en este caso a un ámbito especialmente sensible como es el de la salud** por la realización de actividades laborales que implican el sometimiento a un excepcional índice de penosidad, peligrosidad, insalubridad o toxicidad.

-Limita la solicitud y participación en el procedimiento a los sindicatos más representativos a nivel estatal y autonómico, por lo que sindicatos con presencia en determinados sectores de actividad no podrán instar ni participar en el procedimiento, **vulnerando el derecho fundamental de libertad sindical y contraviniendo lo resuelto por el Tribunal Supremo en Sentencia de 22 de octubre de 2012 que declara la nulidad de la expresión "más representativos"** en la norma ante-

rior, en tanto que, según el Tribunal Constitucional, la promoción de los intereses de los trabajadores y trabajadoras corresponde, sin distinción, a todos los sindicatos.

-Se fija un plazo máximo de 6 meses para la resolución de las solicitudes, pero esto es engañoso, porque al mismo tiempo se establece expresamente el **silencio administrativo negativo: en el caso de que el Ministerio de la Seguridad Social no resuelva el procedimiento, se entiende desestimada la solicitud**, por lo que se prevén numerosos recursos frente a la posible inactividad de la Administración si no cumple con sus responsabilidades en la tramitación de las solicitudes en el plazo de seis meses desde el registro de las mismas.

-Se crea un grupo de trabajo restringido para el estudio de la penosidad en actividades profesionales a partir de determinada edad que **sólo está conformado por UGT, CCOO, la patronal, el Ministerio de Seguridad Social y la Inspección de Trabajo, limitando la participación de los demás sindicatos representativos en un sector o en una comunidad autónoma.**

-Se crea una comisión de evaluación restringida integrada por el Ministerio de la Seguridad Social, la patronal y CCOO y UGT, que emitirá informes preceptivos sobre la siniestralidad en un determinado sector o actividad. **Cuando precisamente hemos visto que ni CCOO ni UGT se han preocupado seriamente de este asunto en los últimos años y prácticamente hemos sido CGT el único sindicato en manifestarnos por su aplicación.**

-Se dificulta la solicitud de coeficientes reductores a los trabajadores y trabajadoras que hayan trabajado en sectores o actividades con especial penosidad a partir de una determinada edad, puesto que a diferencia de la norma anterior, que permitía la solicitud con independencia de si se encontraban trabajando en esa actividad en el momento de la solicitud, **ahora sólo pueden solicitar la aplicación de los coeficientes quienes acrediten estar trabajando en esa misma profesión. De tal manera que las consecuencias de actividades anteriores no son tenidas en cuenta.**

Por último añadir que como llevamos haciendo en los últimos años, desde CGT vamos a seguir dando la batalla por la conquista de un derecho reconocido y mal ejecutado por diferentes Gobiernos que se empeñan en buscar un acuerdo con empresarios y cúpulas sindicales que no tienen ningún interés en resolver este asunto. Los coeficientes reductores tratan de garantizar un mínimo de calidad de vida para aquellas trabajadoras afectadas y afectados en la salud como consecuencia de su desarrollo profesional. Es una auténtica vergüenza que un Gobierno que se dice de izquierdas este más preocupado por el músculo explotador de las empresas que por la salud de la clase trabajadora.

¡Matarse a trabajar es una mierda!,¡Aplicación de los coeficientes reductores ya!.

SALVAMENTO MARÍTIMO RESCATÓ A 26.521 PERSONAS EN 2023, UN 37% MÁS QUE EN 2022

Nota de Prensa

Salvamento Marítimo

Salvamento Marítimo rescató a 26.521 personas en 2023, lo que supone un 37% más de personas socorridas con respecto al año anterior, en el que la institución dependiente del Ministerio de Transportes salvó a 19.373 personas, según ha informado este viernes a través de un comunicado.

Los barcos y aeronaves de este servicio han participado en la búsqueda de 1.239 embarcaciones precarias (pateras y cayucos). Este mismo jueves Sasemar ha rescatado tres cayucos con 418 personas en aguas próximas a las islas de Tenerife y Gran Canaria, lo que aumenta la presión sobre las islas que han recibido, solo en enero, a 7.270 inmigrantes en 110 chalupas, según los últimos datos del Ministerio del Interior, lo que multiplica por casi 12 las arribadas del mismo mes de hace un año.

Sasemar indica que el año pasado prestó auxilio a 61.824 personas (161 al día), de las que menos de la mitad fueron personas intentando alcanzar las costas españolas. El grueso de las actuaciones fueron por incidentes en la náutica de recreo. El balance de Salvamento apunta a que participó en el rescate del grueso de las personas llegadas a España por vía marítima

en 2023 (35.812).

Los datos muestran que la ruta migratoria de Mauritania a Canarias se ha consolidado con más fuerza que la mediterránea. Salvamento Marítimo ha detallado que el año pasado coordinó la búsqueda de 300 embarcaciones precarias y rescató a 3.093 personas (un 16% más respecto al año anterior) en las zonas marítimas de búsqueda y rescate que son responsabilidad de sus centros ubicados en Andalucía. El resto llegó a las islas, incluidas las 1.193 que arribaron a Baleares.

El incremento, por tanto, se debe al rebrote durante el año pasado de la ruta africana, como demuestra el hecho de que en 2022 fueron rescatadas por alguna de las 87 unidades marítimas y aéreas Sasemar en las proximidades de Canarias un total de 14.170 personas (un 22 % menos respecto al año anterior) en 475 cayucos. En todo el año pasado llegaron a Canarias por vía marítima 23.537 personas en 384 chalanas, frente a las 294 barcas llegadas el año anterior con 13.122 personas. El aumento fue de un 79% de un año para otro. En el mismo periodo de 2023 llegaron por mar a la Península o Baleares 12.098 personas, es decir, casi la mitad que los que arribaron a las Canarias.

Si sigue el ritmo de enero, un mes en el que tradicionalmente bajaba la llegada de barcas por el mal estado de la mar, 2024 va a romper todas las marcas conocidas. No solamente han llegado 7.270 personas en el primer mes de este año (un 1.184,5% más en solo un año), sino que solo en lo que va de viernes han entrado tres grandes barcas con un total de 418 personas de origen subsahariano, de los que 40 son menores de edad. La última en llegar de momento es una que ha rescatado Salvamento Marítimo con 41 hombres de origen subsahariano, que fueron avistados por el buque de pasaje Volcán de Taburiente a 4,5 millas al oeste de Puerto Colón. De inmediato, se movilizó a la Salvamar Alpheratz, que rescató a las personas y remolcó el cayuco hasta el puerto de Los Cristianos, donde desembarcaron todos en aparente buen estado de salud.

Prácticos

LOS GUARDINES DEL PUERTO

"SER PRÁCTICO ES UNA DE LAS METAS MÁS ALTAS A LAS QUE PUEDE LLEGAR UN MARINO MERCANTE"

Olga Briasco

Valencia Plaza

La labor de los prácticos es esencial para la seguridad del puerto; se dejan la piel en cada maniobra y garantizan el buen funcionamiento del muelle. Un trabajo desconocido por la ciudadanía, de ahí que la Corporación de Prácticos de Sagunto haga un ejercicio de visibilizar su oficio, uno de los más antiguos que se conoce.

Desde tierra, el puerto se antoja desconocido y un tanto frío, con esa silueta metálica dibujada por las grúas y pilas de contenedores cuyo interior es imposible de adivinar. Un lugar de apariencia tranquila, hasta que se produce la entrada o salida de buques que transportan mercancías en todo el mundo, perpetuando un comercio marítimo que se ha producido desde tiempos inmemorables, y más en Sagunto, cuyas raíces se encuentran en el seno de las civilizaciones íberas y romanas que allí estuvieron asentadas. Un trajín de mercancías de diversa índole, que llega a su destino gracias a la labor de los prácticos, un oficio esencial en el funcionamiento del puerto, pero que se torna invisible desde tierra, a no ser que se produzca la circunstancia de que entren en acción y la mirada se dirija a esa pequeña embarca-

ción que se aproxima a un buque. Luego, si se aguza la vista, se verá que, en el palo del buque, ondea una bandera de colores rojo y blanco —es la conocida como bandera H de Hotel del Código Internacional de Señales (CIS)—. Y entonces, solo entonces, puede surgir la pregunta: ¿Qué es todo ese protocolo?¿Quién está al mando de esa maniobra? Eso, si se tiene la suerte de estar en el momento correcto y de que el puerto esté abierto a los transeúntes, que en el caso de Sagunto no lo está.

Esa invisibilidad es la que quieren romper los prácticos del puerto de Sagunto, ante la pena de que su profesión se desconozca, y más teniendo en cuenta que en sus manos está la seguridad del puerto y cada buque que entra o sale precisa de sus maniobras y asesoramiento. Son, dicho de otro modo, los directores de una orquesta que debe entonar la melodía perfecta para que su función pase desapercibida y el ritmo del puerto continúe sin percances. «Me duele que la gente no conozca lo que ocurre en el puerto y la importancia de nuestro trabajo», lamenta Sergio Bonilla, práctico mayor de la Corporación de Prácticos del Puerto de Sagunto. A sus espaldas tiene más de veinticuatro años de experiencia —en Sagunto lleva desde 2015—, que le avalan para el ejercicio de la profesión de práctico o pilot (piloto en inglés), como también se les denomina.

Bonilla habla con pasión de su oficio y conoce cada rincón y detalle del puerto de Sagunto y sus aguas, así como las características de los buques y las condiciones meteorológicas que pueden producirse. Un conocimiento que también tienen los otros cuatro hombres que forman la Corporación de Prácticos del Puerto de Sagunto: José María Blasco, Alberto González, Óscar Millares y Francisco Javier de Andrés Heredia. Son pocos, pero como también lo son a nivel nacional: hay 250 prácticos en toda España. Un colectivo muy reducido, pero esencial para el buen funcionamiento de los puertos.

En su caso, son los encargados de asegurar el dinamismo en el puerto de Sagunto, de que las embarcaciones fluyan sin generar ningún problema, garantizando la seguridad de todos, incluida la ciudad, pues el puerto de Sagunto se ha consolidado como el principal clúster siderúrgico a nivel nacional, además de mover tráfico de vehículos o granel líquido. «Trabajamos 24 horas los 365 días del año; durante la pandemia fuimos una profesión esencial y seguimos desempeñando nuestra labor», recalca Sergio Bonilla.

La conversación tiene lugar en su sede, recién inaugurada y que hace las

veces de hogar. Seis camarotes, una sala de estar y una cocina para que las horas de guardia se hagan más llevaderas. Una vigilancia en la que están pendientes del teléfono y de la previsión de buques que llegarán o saldrán del puerto. La hora exacta la conocerán cuando reciban una llamada por el canal 12 de VHF Banda Marina solicitando su servicio. Entonces, toda la maquinaria se pondrá en marcha: los prácticos se suben a la lancha y se acercan lo máximo posible al buque que ha requerido sus servicios —en España, es obligatorio contar con un práctico en todas las embarcaciones mayores de 500 GT de registro—. Entonces, desde el buque se prepara la escala para que el pilot suba. «Para mí, subir o bajar por la escala es lo más complicado de la profesión, porque es muy inestable, de madera, y cuelga varios metros hacia una lancha que está en movimiento», comenta Francisco Javier de Andrés Heredia. Una acrobacia en la que arriesgan su vida, pues existe el riesgo de caer, especialmente cuando sopla el viento, por la noche o con el mar bravo.

«Hasta ahora no he tenido ningún percance, pero un compañero nuestro sí que se cayó en una ocasión, aunque afortunadamente no le pasó nada grave», relata.

El puerto es su responsabilidad

Una vez a bordo y con la adrenalina de la subida calmada, un oficial acompaña al pilot hasta el puente de mando, donde se encuentra el capitán. Ambos intercambian unas palabras —en inglés, idioma oficial— sobre las características del puerto y del barco, para que el práctico sea capaz de guiar la maniobra, ya sea para atracar o salir del muelle. Sergio Bonilla recalca que ellos no sustituyen al capitán, pero sí le asesoran en relación al rumbo que ha de tomar y las maniobras náuticas relacionadas con el buque. Instrucciones que realizan sin tocar el timón ni quitarle el mando al capitán. Por hacer una similitud, el puerto es como el garaje de una casa, nadie mejor que ellos para dar las instrucciones precisas: «Conocemos cada detalle del puerto, las distancias entre muelles, las profundidades, las longitudes, las mareas, los vientos... así como las características principales de los buques». Bonilla lo explica recordando que su función es esencial en las operaciones de atraque, desatraque y movimiento interior de buques de ciertas y variadas dimensio-

nes o registros. Además, como apunta Francisco Javier, son el primer contacto con la ciudad: «Ejercemos de embajadores, porque somos quienes les damos la bienvenida».

En esa maniobra los prácticos se sienten solos, atentos a lo que ocurre en el puerto y dentro de ese puente de mando. No tienen más ayuda que su experiencia y buen hacer. «En nuestro oficio también hay una parte de psicología, porque no todos reaccionan igual ante nuestras instrucciones», comentan sobre la tranquilidad y paciencia que deben tener. Asimismo, son los directores de orquesta porque, según el tamaño del barco, se puede requerir la participación de los remolcadores —embarcaciones especiales más pequeñas que contribuyen a mejorar la capacidad de maniobra— o de los amarradores —colocan los cabos que sujetan el barco a tierra—. «El práctico debe coordinar a todos los actores sin ser el protagonista, como un director de orquesta, para que nadie desafine y la función salga bien», comenta Sergio Bonilla. Con más de veinte años de experiencia, Sergio añade que es una labor que requiere «de mucha experiencia y concentración por la responsabilidad que implica». Francisco Javier asiente, quien admira a su compañero por «la facilidad con la que hace las maniobras».

Según explica Sergio, la labor de practicaje es garantizar la seguridad de las personas en el mar, de los buques y de las instalaciones portuarias, pues «las condiciones son cambiantes y debemos estar preparados para que nada ocurra, aun teniendo unos instrumentos malos o que las condiciones meteorológicas sean adversas». Y es que, a veces, se encuentran con circunstan-

cias que complican la maniobra, como atracar un barco sin máquina o hacer mal un cálculo y quedarse a doscientos metros del muelle, situaciones que solventan con diligencia, porque «nuestra labor es garantizar la seguridad», y más teniendo en cuenta que el puerto de Sagunto es el principal clúster siderúrgico de España. De hecho, ambos comentan «el desastre medioambiental» que podría acarrear un fallo suyo.

Una profesión de fondo

Un tráfico marino que es controlado por los cinco prácticos que se turnan para que nunca esté desatendido el puerto y cuyas edades, en su mayoría, no bajan de los cincuenta años. Un hecho que se debe a que el camino para llegar a ser práctico del puerto no es fácil ni corto. Todo lo contrario. Para convertirse en práctico en España, la persona debe cursar la carrera universitaria en Náutica y Transporte Marítimo, un año de prácticas en buque mercante; dos años como oficial hasta conseguir el título de Capitán de la Marina Mercante, dos como capitán en buques mercantes de más de 1.o00 toneladas y, con toda esa experiencia, se podrá optar a un puerto si sale una vacante y se supera el examen. Por tanto, pueden transcurrir más de diez años hasta que la persona se hace práctico en una corporación. «El camino es largo y difícil, pero merece la pena, porque es una de las metas más altas a la que puede aspirar un marino mercante», comenta Sergio Bonilla. Le secunda Francisco Javier de Andrés Heredia, que, a sus cincuenta años, lleva dos como práctico (desde 2022) y se siente «un aprendiz». Tanto que al hablar de su oficio le brillan los ojos, señal de quien está cumpliendo su sueño: «El conocimiento viene de la experiencia y a mí todavía me cuestan algunas maniobras», confiesa.

Según explican, funcionan como una empresa privada, aunque están regidos bajo las normas de la autoridad portuaria, organismo adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: «En realidad, somos una empresa privada, porque gestionamos nosotros los ingresos y nos regimos bajo las leyes y normas de la autoridad portuaria». Tanto es así que, en estos momentos, están pensando en adquirir una nueva lancha para mejorar el servicio que prestan. Pero más que una empresa parecen una familia, con sus nombres en los camarotes, la complicidad que se ve entre ellos al hablar y ese amor por el mar que comparten. «Pasamos muchas horas juntos», bromean.

Aunque bien es cierto que ser práctico es la máxima aspiración a la que se llega como marino, la conciliación familiar también inclina la balanza para buscar otras alternativas sin dejar de vista el mar. Ese fue el caso de Sergio y de Francisco Javier: «La vida como capitán es agotadora, porque te pierdes parte de la vida de los demás, lo que pesa aún más cuando quieres formar una familia y tener hijos». Por ello decidieron dejar esa vida atrás y opositar como práctico, que comportaba unas mejores condiciones laborales —«aunque tenemos que hacer papeleos», matizan—, mientras que como capitanes estaban más de un mes en alta mar. «Trabajamos mucho, pero es-

tamos más tiempo con la familia», comentan.

Un desgaste que también hace que haya menos mujeres ocupando puestos de mando en las embarcaciones. Es el caso de la mujer de Sergio, Nuria, que también trabajaba en Sant Carles de la Ràpita —fue allí donde se conocieron— y llegó a ser oficial: «La vida en un barco es muy dura, porque estás cuatro meses embarcada y uno o dos meses en casa, por lo que los lapsos de tiempo al final pesan». Además, sostiene que en su tiempo —tenía 25 años— «la vida en el barco era muy endogámica y no muy enriquecedora». Tanto que hoy vive alejada del mar: «Decidí dejar aquella vida y dedicarme a otras cosas». Cuenta su propia experiencia y de hace unos años, pero la realidad hoy es que cada vez son más las mujeres —aunque se cuentan con los dedos de una mano— que deciden ser prácticos, como Macarena Gil Navarro, que rompió el techo de cristal al obtener el puesto de práctico de puerto en 2015, concretamente en Algeciras. «Las cosas han cambiado, aun así es una vida dura», sostiene Nuria, haciendo referencia a las renuncias que se deben hacer para alcanzar ese puesto, y más como mujer.

Su pasión por su oficio es lo que les lleva cada día a arriesgar su vida subiendo la escala, a estar en guardia todos los días del año, velando por la seguridad del puerto. Lo hacen no por reconocimiento, sino porque aman su trabajo y ejercen su profesión en la sombra, aunque con la esperanza de que cada vez más gente mire al puerto y, al ver sus lanchas los reconozcan, sepan que son los prácticos, los verdaderos guardianes de los puertos. Será entonces cuando su labor sea menos invisible y la sociedad deje de ver los puertos como algo hostil.

Naval

UN NUEVO DIQUE

EL COMITÉ DE NAVANTIA PIDE AL GOBIERNO QUE "PONGA SOBRE LA MESA" LOS DATOS DEL NUEVO DIQUE

Jose Pardo

La voz de Galicia

El comité de empresa de Navantia Ferrol ha solicitado al Gobierno central que "ponga sobre la mesa" los datos de la construcción de un dique nuevo para la división de carenas, "con sus presupuestos para iniciar los trámites de ejecución".

Así lo han trasladado este martes a través de un comunicado, luego de que justo una semana antes, el 6 de febrero, la ministra de Hacienda, María Jesús Montero (PSOE) asegurar en el Senado que el Ejecutivo que preside Pedro Sánchez tiene previsto abordar esta obra para la división de reparaciones, durante una preguntada formulada por el senador popular José Manuel Rey Varela.

Así, los delegados de los trabajadores han detallado que "no vamos a admitir que nos vendan humo, esta ciudadanía ya está harta de eso" y por ello ha reclamado "menos promesas y más hechos".

Desde la parte social han recordado que "el negocio de reparaciones es fundamental para nosotros, acabamos de rechazar tres buques por falta de instalaciones, y en los últimos diez años rechazamos de media seis buques anuales".

Aseguran los delegados de CCOO, MAS, CIG, CGT y UGT que “somos muy competitivos a nivel mundial en grandes transformaciones y reparación de buques de gran porte” y que el dique actual “lo hemos ocupado el 93% del año, por eso rechazamos muchos posibles encargos”.

Un dique de mayores dimensiones

Estiman desde el comité que preside Carlos Díaz que “con un nuevo dique de mayores dimensiones y una ocupación anual de más del 70%, podríamos atender a más de diez buques y aumentar la facturación en 20 millones de euros anuales”, en donde según sus estimaciones “más del 80% de la facturación está destinada a los salarios de la mano de obra”, lo que genera “un impacto económico muy importante para la comarca y también ayuda a mantener a las empresas y la industria local”.

Por último, han detallado que “el Gobierno de la Xunta ya se había comprometido también a poner sobre la mesa una propuesta de financiación del dique de reparaciones y aún estamos esperando” y que “desde hace más de seis años llevamos oyendo anuncios y promesas acerca de la construcción de un dique cubierto para el astillero”, sin que este proyecto se materialice.

PATRONAL Y SINDICATOS REPRESENTATIVOS ACUERDAN REDUCCIÓN DE JORNADA ANUAL

LA REDUCCIÓN DE JORNADA DEBERÍA SER LA MÁS BENEFICIOSA PARA LOS TRABAJADORES Y TRABAJADORAS

El jueves 8 de febrero, tuvo lugar la primera reunión bipartita para abordar la reducción de la jornada que mantuvieron la patronal (CEOE y Cepyme) con los sindicatos representativos (UGT y CCOO) -los cuatro magníficos-, se acordó que cualquier tipo de reducción de jornada que se quiera aplicar debe plantearse en términos de reducción de horas de jornada anual y no de reducción de horas de jornada semanal tal y como había anunciado la ministra de Trabajo y Economía Social. Es decir, que lo que se pretende es que la jornada semanal siga siendo de 40h y que la supuesta reducción de jornada se compute en días de permiso y no en una reducción de las horas semanales de trabajo.

Esta aplicación, de llevarse a cabo, ataca contra uno de los principios fundamentales de la reivindicación sindical histórica sobre la reducción de jornada, el reparto del trabajo (trabajar menos para trabajar todas) ya que de esta manera no se generaría trabajo estable y tan solo se generaría, en el mejor de los casos, contratación precaria/eventual para cubrir los supuestos días generados por esa reducción de horas de trabajo anual.

Que esto lo planteen la CEOE y Cepyme tendría todo el sentido del mundo ya que serían los mayores beneficiados al no ver modificadas las horas de jornadas semanales de los y las trabajadoras y solo tener que preocuparse de cubrir (si es que lo hicieran) los pocos días libres que se generarían con la reducción de horas de trabajo sobre el computo anual (el gobierno pretende que sean 37,5 horas a la semana a partir del 2025).

Pero, por otro lado, que esto lo pla-

teen CCOO y UGT, es decir, aquellos que supuestamente representan a las trabajadoras y trabajadores en esas negociaciones y que supuestamente han de defender sus derechos, resulta cuanto menos, y por no definirlo de una manera más ordinaria, poca cosa. Si ya nos parece completamente insuficiente el planteamiento del gobierno de reducir la jornada laboral a tan solo 37,5 semanales, el hecho de que CCOO y UGT pretendan que esa reducción se aplique de una manera que poco beneficia a la clase trabajadora, poniendo como excusa“ la merma de la productividad de las empresas y dificultaría sus condiciones de producción, haciéndolas mucho menos competitivas” es algo que confirma lo alejados que se encuentran las cúpulas sindicales de CCOO y UGT de las condiciones laborales existentes en las empresas del Estado español.

Desde **CGT** tenemos un planteamiento claro y contundente en este sentido, nuestra lucha es avanzar hacia una reducción de jornada que establezca una jornada laboral semanal que rebaje de manera notoria la actual, lo primero y por encima de todo para recuperar nuestra vida, esa vida que durante las últimas décadas nos han arrebato con el fin de producir sin miramientos y de generar beneficios millonarios a unos pocos, pero también para quelas trabajadoras y trabajadores podamos tener más tiempo para nosotras y nosotros, para conciliar mejor nuestra vida personal y familiar, en definitiva, más tiempo para dedicarlo a lo que nos plazca y no solo a formar parte de la maquinaria productivista, porque esta lucha no es solo por recuperar derechos, esta lucha es principalmente para recuperar nuestras vidas haciendo que sea más sostenible y alejada del consumismo capitalista.

La reducción de jornada que debe aplicarse debería ser la más beneficiosa para los trabajadores y trabajadoras dependiendo de cada convenio y de cómo se realice el cómputo de horas trabajadas, pero siempre enfocado en quela reducción se concrete semanalmente para poder ganar calidad de vida.

DESPIDOS

FRED. OLSEN ELEVA EL NÚMERO DE TRIPULANTES DESPEDIDOS A ONCE

PUENTE DE MANDO

Juan Carlos Díaz
Puente de mando

El encuentro de esta tarde entre la dirección de Recursos Humanos de Fred. Olsen y el Sindicato mayoritario en la empresa ha durado menos que un caramelo a la puerta de una escuela. No hay acuerdo para negociar la readmisión de los once tripulantes despedidos, que son dos más que la cifra conocida con anterioridad. De momento. Esta mañana la empresa se ha reunido por separado con el otro sindicato con representación en la compañía.

Un espinoso asunto que ha causado una auténtica conmoción entre el personal de flota de la compañía hispano-noruega, famosa por su convenio colectivo y por la aparente calidad de sus condiciones laborales, que siempre ha sido motivo de atractivo en el sector, aunque todo indica que existen algunos escollos en alguna parte de la cadena de mando.

Un mal fario que ensombrece la celebración del 50º aniversario, toda vez que el sindicato más implantación en la flota de Fred. Olsen, reanudará en breve las acciones sindicales y centrará la atención mediática en los puertos donde opera la compañía.

El sindicato interpreta que esta decisión de la empresa es “una vendetta contra ellos. Sabemos la persecu-

ción que recibimos como caras visibles del sindicato, incluso sabíamos a lo que estábamos expuestos, si bien consideramos que la empresa ha cruzado un límite infranqueable, que es dejar a nueve familias sin respaldo económico", afirma.

El sindicato muestra su "total repulsa" ante estos hechos y su apoyo incondicional a los compañeros despedidos. "No nos cabe ninguna duda que la empresa aplica, una vez más, la política del miedo para intentar amedrentar a los trabajadores mostrándoles la línea que deben seguir y dando a entender las consecuencias de salirse de ella".

El sindicato mayoritario destaca que "durante el poco tiempo que llevamos, la empresa ha intentado mantener el mensaje de que somos conflictivos y que no negociamos ni hablamos. Tanto en esta ocasión como en las anteriores, ellos quedan retratados en sus acciones", agrega.

En un comunicado, el sindicato de mayor implantación reitera que «nuestra finalidad es que se recuperen todos los puestos de trabajo sin diferenciar a nadie» y agrega que «en la mar no dejamos a nadie atrás, esa es la ley».

En **CGT** sí que tenemos claro que el único camino es la lucha y la defensa de cada puesto de trabajo.

Parte de la clase trabajadora y de la sociedad en general sigue pensando que hay que aceptar todo lo que nos imponga la patronal y hay aspectos en los que la negociación no sirve para nada, solo la acción directa y la huelga son herramientas eficaces contra ello.

Por eso llamamos a la organización en sindicatos de clase, autonomos y combativos como **CGT**.

Grupo Armas Trasmediterránea

PASO DEL ESTRECHO

GRUPO ARMAS TRASMEDITERRÁNEA, LISTO PARA LA OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO 2024

Redacción
El Estrecho Digital

Grupo Armas Trasmediterránea ha completado los preparativos necesarios para afrontar la Operación Marhaba o Paso del Estrecho 2024. Las directrices para sus diversas rutas ya están disponibles en todos los canales de venta, tanto en los mercados emisores como en los puertos de embarque y destino. La empresa ha afinado todos los aspectos de su logística y estrategia comercial con el objetivo de ofrecer un servicio óptimo.

Grupo Armas Trasmediterránea conecta los puertos de Algeciras, Motril y Almería con destinos en Marruecos y Argelia. Además, reforzará sus servicios hacia las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

Con el lanzamiento anticipado de su campaña, la compañía busca fomentar la compra temprana de pasajes y la reserva de espacios para vehículos, garantizando así disponibilidad en todos los viajes, tanto de ida como de vuelta, especialmente durante los períodos de mayor demanda.

La Operación Marhaba es un hito crucial para Grupo Armas Trasmediterránea, ya que se trata de uno de los mayores movimientos migratorios estacionales

del mundo, que se desarrolla entre los meses de junio y septiembre. Aunque la empresa cuenta con una amplia experiencia en este ámbito, la preparación meticulosa y exhaustiva es siempre fundamental. Cabe destacar que la edición del año pasado fue una de las más exitosas en términos de fluidez del tráfico y tiempos de espera en los embarques.

Durante la Operación Marhaba, Grupo Armas Trasmediterránea coordina estrechamente con las Autoridades Portuarias, Capitanías Marítimas, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como Protección Civil y servicios sanitarios. Se refuerza la programación con un aumento en el número de salidas para adaptarse a los picos de demanda y a las necesidades planteadas por las autoridades marítimas de España y Marruecos.

Muere en un accidente laboral un marinero de un transbordador de la línea Algeciras-Tánger.

El marinero fue hallado inconsciente y sin respiración en el garaje del ferry 'Nápoles', por lo que el capitán del barco, de manera inmediata, y los sanitarios de Algeciras, después, le realizaron los protocolos de reanimación cardiopulmonar, sin éxito, según una información facilitada por la compañía Balearia al periódico Europa Sur.

Desde CGT expresamos nuestras mas profundas condolencias a la familia y amigos por el fallecimiento del compañero.

¡Ni una muerte más en el trabajo!

MARINA

Noticias Breves

La "lucha" por la línea entre Málaga y Melilla

El inicio el próximo 1 de abril del nuevo contrato estatal que regulará la línea marítima entre los puertos de Málaga y Melilla sustituyendo al vigente, parece que podría retrasarse. Planteadas algunas novedades con respecto al contrato que se está llevando a cabo en la actualidad, las condiciones propuestas por el gobierno de España para las navieras participantes en este concurso pasan por dos requerimientos fundamentales; unos requisitos que atienden a un incremento en la duración del contrato y a la necesidad de que la compañía que obtenga la subvención se haga cargo de las navegaciones entre los puertos de Melilla, Málaga, Motril y Almería. Frente a estas nuevas condiciones; la de ampliar el contrato de un año a dos y la obligación de tener que cubrir las tres rutas que enlazan con la Ciudad Autónoma de Melilla cuando hasta la fecha existían dos paquetes diferentes: el de Motril y Almería frente al de Málaga, la concesión del contrato 2024-2026 que asciende a 78,6 millones de euros IVA no incluido está en el aire.

Inmersas en esta pugna Baleària, la actual adjudicataria del contrato que expira el 31 de marzo y Armas Trasmediterránea, esta segunda compañía ha decido impugnar esta licitación, motivo por el cual el resultado final del concurso en trámite podría sufrir algún tipo de retraso.

Naviera Armas Trasmediterránea vende el ferry Las Palmas de Gran Canaria a una naviera italiana

El Grupo Naviera Armas Trasmediterránea ha cerrado la venta de uno de sus activos, el ferry Las Palmas de Gran Canaria, a la naviera italiana Caronte & Tourist, por un importe que oscila entre los 10 y los 15 millones de euros, según ha podido saber el diario italiano Shipping Italy. La operación se ratificará en la junta general extraordinaria del próximo el miércoles 14 de febrero, haciéndose definitiva el día 20 del mismo mes

Esta adquisición se alinea con los planes de la compañía para fortalecer su presencia en las rutas marítimas hacia las islas más pequeñas de Sicilia, reemplazando así a un buque más antiguo de su flota. La empresa tenía planes de encargar un modelo similar, pero los altos costos en los astilleros han llevado a reconsiderar esta opción. En lugar de ello, optaron por explorar el mercado de segunda mano, lo que les llevó a la compra del Las Palmas de Gran Canaria.

La venta fue revelada inicialmente por Ferrybalear, aunque atribuyó la compra a la naviera napolitana Caremar.

Esta venta se enmarca en el contexto de la reestructuración de Trasmediterranea, empresa actualmente en manos de fondos acreedores y sometida a un profundo plan de racionalización de costes.

MERCANTE

Noticias Breves

Naviera Armas: ¿sanción por incumplimientos en compra de Trasmediterránea?

En concreto, la operación creaba un monopolio en el tráfico marítimo de pasajeros en la ruta entre la Península y Canarias. Además, planteaba riesgos para la competencia en el transporte marítimo de pasajeros y carga en las rutas entre el Sur de la Península y Melilla e interinsular canario, ya que desaparecía un competidor relevante.

Los compromisos presentados por Naviera Armas solventaban estos problemas de competencia: permitían que una tercera compañía (FRS) comenzara a prestar servicios de transporte marítimo de pasajeros y carga en las rutas donde estaba presente Naviera Armas (Motril-Melilla y Huelva-Canarias, una ruta circular que le permitiría prestar tráfico interinsular).

Para ello, estaba previsto que Naviera Armas y FRS firmaran contratos de fletamento de tres años de duración (prorrogables por un año), y una serie de obligaciones que permitirían que FRS operara de manera eficaz en esas rutas: cesión de uso de amarres, sistema de expedición de billetes, abstención de uso de marca y comunicación a clientes. Además, para garantizar la eficacia de estos contratos, se incluyeron cláusulas que obligaban a informar a la CNMC e impedían modificar las condiciones sin autorización previa.

Baleària afianza su relación con Cádiz mandando parte de su flota a reparar en Navantia

La imagen siempre llamativa de los ferris de la naviera Baleária, propiedad del empresario Adolfo Útor, sorprendía este fin de semana con la presencia en el Muelle Ciudad del puerto de Cádiz de uno de sus buques: el Cecilia Payne, después de haber pasado dos semanas en la factoría gaditana de reparaciones de Navantia.

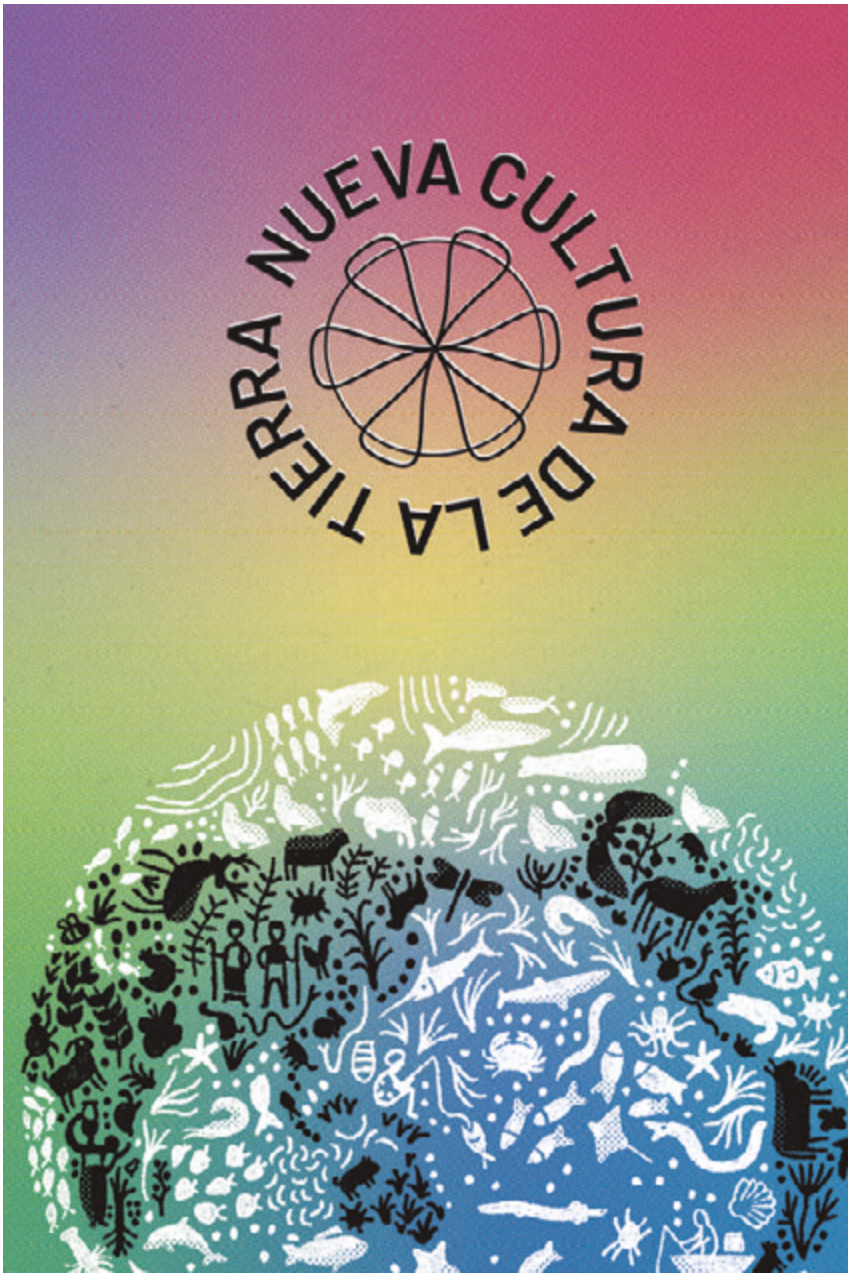
Aquí, en Cádiz, el ferri se ha sometido a una varada rutinaria, según indican fuentes de la propia factoría, al igual que ocurrió con otros ferris de Baleària que han estado pasando durante estos últimos meses por el astillero gaditano como ocurrió con el Eleanor Roosevelt, que cuenta con un diseño aún más espectacular, tal y como se pudo comprobar durante su corta estancia en el puerto de Cádiz, donde quedó atracado después de finalizar su varada convencional en los muelles de Navantia, en Cádiz.

A mediados de 2021 fue cuando el astillero de Cádiz inició una obra con cierta entidad a bordo del Avemar Dos, perteneciente a Baleária, empresa que cuenta en la actualidad con una flota compuesta por más de una treintena de buques . Este ferri recaló en la factoría gaditana para la sustitución de sus motores por otros más eficientes y de más potencia, algo que permitió reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. La naviera de Útor invirtió en esta obra unos nueve millones de euros.

Libro del mes

LA DISTRI
ladistri.cgtpv.org

Nueva cultura de la tierra



Este libro resume en siete ideas regeneradoras casi todo lo que necesitamos comprender y lo que es preciso hacer para que la humanidad pueda convivir de forma justa y en paz con el planeta en toda su diversidad. Es urgente desmontar los andamios de la cultura que ya no nos sostiene y nos acerca al abismo. Son necesarias otras bases que iluminen un horizonte posible y deseable. Necesitamos una Nueva Cultura de la Tierra.

Los materiales de Nueva Cultura de la Tierra, que se conciben como herramientas que persiguen servir para el análisis y generar propuestas para el cambio global, se construyen a partir de siete ideas clave:

Decrecer en la esfera mate-

rial. El modelo económico actual se asienta sobre el espejismo de que es posible el crecimiento ilimitado dentro de un planeta con recursos finitos, donde se han traspasado los límites biofísicos de la tierra. Por ello, el decrecimiento material y energético de la economía se concibe no como una opción, sino como una realidad.

Construir equidad en común. El trabajo por una justicia ambiental que asegure la supervivencia y la habitabilidad ecológica de todas las personas.

Mantener la biodiversidad. La ciencia alerta de que se está produciendo la Sexta Extinción de especies de la historia del planeta; la vida humana (y no humana) no será viable sin la fotosíntesis, la polinización o la regulación de los ciclos biogeoquímicos.

Vivir del sol actual. La época de energía abundante y barata basada en el uso masivo de combustibles fósiles toca a su fin y las consecuencias para el clima de las emisiones son imprevisibles.

Cerrar los ciclos de materiales. En la naturaleza no se genera basura. Se debe minimizar la generación de residuos de cualquier tipo.

Poner la vida en el centro. Es central repensar los trabajos que sostienen la vida (los considerados productivos y reproductivos).

Una idea en blanco. La Nueva Cultura de la Tierra se alimenta de muchas fuentes y se expresa de muchas formas, puede ser creada desde las diferentes sensibilidades, reflexiones, vivencias o luchas.

SINDICALISMO

LA CONFLICTIVIDAD LABORAL SE DISPARA EN ESPAÑA EN 2023: MÁS HUELGAS Y CON MÁS GENTE

La conflictividad laboral se disparó en España en 2023. Los problemas por los derechos o intereses laborales que se suscitan entre los empleados españoles se incrementaron, tanto la puntuación de conflictividad de las comunidades como el número de huelgas, así como la cantidad de participantes en ellas.

Según revela el Monitor Adecco de oportunidades y satisfacción en el empleo, elaborado por Adecco Institute, 13 de las 17 comunidades autónomas en España aumentaron su puntación en términos de conflictividad laboral. En primera posición, como la que más sube, se posiciona Castilla-La Mancha, que escaló desde la cuarta posición. La siguen las Islas Baleares y La Rioja, la cual ascendió desde la octava posición.

Sin embargo, el País Vasco sigue siendo la comunidad con conflictividad laboral más elevada, seguida de Navarra y Asturias. La región vasca fue líder en número de huelgas, con diferencia. En concreto, el País Vasco registró alrededor de 132,8 huelgas por cada 100.000 compañías.
Más personas acuden a las protestas

La cantidad de trabajadores que han tomado la decisión de participar en paros de sus respectivas compañías subió por tercer trimestre consecutivo en el conjunto de España. En el último trimestre de 2023, se incrementó un 44,9% interanual.

Una mayor cantidad de huelgas unida a una subida de sus participantes sugiere que, de media, cada conflicto ha tenido un seguimiento mayor. En el cuarto trimestre de 2023, se contabilizaron 34,3 huelguistas por cada 10.000 ocupados.

En el cuarto trimestre de 2023, se contabilizaron 34,3 huelguistas por cada 10.000 ocupados

El número de huelgas laborales también subió, pero menos que el de trabajadores, lo que implica un mayor respaldo medio de estos últimos. En términos generales, la cantidad de huelgas subió hasta aumentar la media nacional a 14,4 conflictos por cada 100.000 empresas, lo que supone un 12,3% más que en el cuarto trimestre de 2022. De este modo, el número de protestas de trabajo se incrementó por décimo trimestre consecutivo. Llevándolo a la práctica, esta variable se traduce en unas 13 huelgas por trimestre por cada 100.000 empresas en 2023, cantidad superior si se compara con las 12 de 2022 y las 11,7 de 2021. Por tanto, tercer año seguido que aumentan los conflictos de trabajo en España.

El número de conflictos laborales se elevó en 10 comunidades, en algunas de forma considerable, cinco de ellas ubicándose por encima de la media de España. Las huelgas en Valencia crecieron un 121,1% en un año, o lo que es lo mismo, pasaron de cinco a 11 protestas por cada 100.000 empresas. La siguiente en la lista es Baleares, que pasa de 3,8 a 6,5 huelgas por cada 100.000 compañías, es decir, una subida del 71,3%. Entre otros aumentos destacados, Andalucía (+65,1%) alcanza las 4,1 huelgas, mientras Castilla y León (+61,3%) llega a 11,4 y Cataluña (+50,6%) registra 15,1 huelgas por cada 100.00 empresas.

En cambio, hay comunidades que consiguieron reducir su cifra de protestas. Canarias logró minimizar sus huelgas un 23%, ya que pasó de 2,5 huelgas

por cada 100.000 empresas en el cuarto trimestre de 2022 a 1,9 en el mismo periodo de 2023. Galicia también vivió una reducción del 21,1%, hasta las 10 protestas laborales, igual que La Rioja, con una bajada del 16,6%, hasta las 13,9 huelgas.

De hecho, el País Vasco (-4,1%) también sufrió menos disputas, a pesar de ser la que más registró. Mismo caso en Navarra y Asturias. Pese a que ambas disminuyeron un 8,4% y un 13,5% con respecto al año anterior, respectivamente, completan el podio de CCAA con mayor número de huelgas.

Canarias y Andalucía tenían menos de tres huelgas por cada 100.000 entidades hace un año. Ahora, solo queda Canarias

Canarias sería el caso opuesto. Con la mencionada reducción del 23%, las islas bajaron un puesto con respecto a 2022 y fue donde menos conflictos se anotaron. En penúltimo lugar se colocó Andalucía, que subió una posición con respecto al año anterior. A pesar de incrementarse un 65% su número de huelgas, la comunidad andaluza sigue encontrándose entre las que menos protestas acumulan. Además, Castilla-La Mancha bajó cuatro posiciones, mitigando su cantidad de huelgas un 10%.

Si nos remontamos un año atrás, Canarias y Andalucía tenían menos de tres huelgas por cada 100.000 entidades. Ahora, solo queda Canarias, que registró incluso menos de dos.

La conflictividad laboral se disparó en España en 2023. Los problemas por los derechos o intereses laborales que se suscitan entre los empleados españoles se incrementaron, tanto la puntuación de conflictividad de las comunidades como el número de huelgas, así como la cantidad de participantes en ellas.

CGT
UNA HERRAMIENTA DE LUCHA
HONESTA SOLIDARIA PARTICIPATIVA