



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

MAYO 2024 Nº108

NOTICIAS MARÍTIMAS



Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

NO TE QUEDES

VARADO **A**



AFÍLIATE

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO

con-tenido

03. BARLOVENTO

Valoración: Encuesta Financiera de las Familias (EFF)

06. BUZOS PROFESIONALES

CGT Mar y Puertos pide al ISM aumentar la seguridad de los buzos profesionales

08. REMOLQUE PORTUARIO

CGT Mar y Puerto reclama aumentar el número de remolcadores en el puerto de Ceuta

10. NAVAL

Sin avances en la negociación en el nuevo convenio colectivo en navantía

12. CLAVES DEL PERMISO DE LACTANCIA

¿Cambia la duración?, ¿cómo se calcula?, ¿quién puede pedirlo?

16. MIGRACIONES

La Unión Europea ha convertido sus fronteras en espacios caóticos, y todos pagamos las consecuencias

20. MARINA MERCANTE

Kent Hagbarth abandona Naviera Armas tras varios escándalos antes de cumplir un año como CEO.

22. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

24. LIBRO DEL MES

Breviario de ecología libertaria

26. TODO POR HACER

Canarias frente a la turistificación y contra el modelo de explotación capitalista



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



VALORACIÓN ENCUESTA FINANCIERA DE LAS FAMILIAS (EFF)



CGT Mar y puertos

El Banco de España publicó la Encuesta Financiera de las Familias (EFF), que contiene información sobre las rentas, la riqueza, el gasto y la deuda de los hogares españoles en 2022.

deterioro de la riqueza y la renta de una parte significativa de los hogares españoles, al tiempo que otra parte ve aumentar sus ingresos y su riqueza. Esta polarización queda ligeramente opacada por la reducción de la desigualdad de riqueza que reflejan algunos indicadores, y que se debe a la pérdida de valor de determinados activos financieros en 2022, poseídos en una proporción mucho mayor por los hogares más ricos.

Desigualdad

Sus resultados reflejan el

La EFF muestra una dis-

minución de la desigualdad de riqueza medida con algunos indicadores. La proporción entre la riqueza que posee el percentil 80 y el percentil 20 pasa de 26,4% al 22%, y la riqueza que posee el 10% más rico de los hogares desciende del 54,3% de la riqueza neta total en 2020 al 52,7% en 2022. Sin embargo, este descenso hay que cogerlo con pinzas, pues se debe a la caída del valor de determinados activos financieros durante 2022 (acciones, fondos de inversión y otros instrumentos financieros), que tienen un peso más

pronunciado en la riqueza total de los hogares más ricos, y cuyo valor se ha recuperado progresivamente desde entonces.

Es más, a pesar de esa disminución, los niveles de desigualdad siguen siendo muy graves: **el 1% más rico concentra el 19,4% de la riqueza total neta, mientras que el 50% más pobre de los hogares posee únicamente el 7,4%** (y estos datos toman únicamente en consideración la riqueza “declarada” que poseen los hogares, de-

jando fuera toda la riqueza que tienen los más ricos oculta en estructuras opacas y paraísos fiscales).

Empeoramiento de la renta y riqueza para los percentiles con menores ingresos, mientras que los percentiles más ricos ven aumentar su renta y su riqueza

En el periodo 2020-2022 (2019-2021 para las rentas), la mediana de renta para el conjunto de los hogares aumentó un 1,1%, y la

mediana de la riqueza un 3,7%. Sin embargo, al profundizar en la evolución de los distintos grupos de renta, se distinguen dinámicas muy diferentes.

Si ordenamos al conjunto de los hogares según su renta y los dividimos en 100 grupos, los **20 primeros (aquellos con menor renta) experimentaron un crecimiento prácticamente nulo, y los 20 siguientes vieron retroceder su renta un 0,6%**. Por el contrario, la renta mediana de los percentiles más al-



tos creció marcadamente, hasta un 11,2% entre los percentiles 90-100.

Respecto a la evolución de la riqueza, se observa con claridad como los sectores más pobres han visto su situación deteriorarse, mientras que los más ricos han seguido incrementando su riqueza. A este respecto, hemos comparado la riqueza actual de distintos grupos de renta con su riqueza hace 20 años, hace 8 años (en el peor momento de la crisis) y hace 2 años, con

la pandemia. **Desde 2002, el 20% con menor renta ha perdido un 48% de su riqueza, mientras que el 10% con mayor renta la ha aumentado un 52%.**

Empobrecimiento de la juventud

Por último, si analizamos la evolución de los hogares por grupos de edad, aquellos cuya cabeza de familia es más joven ven deteriorarse sus rentas y su riqueza: **en los últimos dos años analizados, los hogares con cabeza de**

familia menor de 35 años han reducido su renta real mediana un 8% y su riqueza neta mediana un 25,9%.

Esta dinámica se aprecia también en el régimen de tenencia de la vivienda principal. El alto porcentaje de hogares propietarios de su vivienda principal, una característica estructural de la economía española en las décadas pasadas parece estar socavándose progresivamente, especialmente entre los más jóvenes.





Buzos Profesionales

COEFICIENTES REDUCTORES

CGT MAR Y PUERTOS PIDE AL ISM AUMENTAR LA SEGURIDAD DE LOS BUZOS PROFESIONALES



CGT Mar y puertos

El pasado día 7 de mayo, CGT Sector Mar y Puertos mantuvo un encuentro de trabajo con Elena Martínez Carques, directora del Instituto Social de la Marina; y Covadonga Jiménez

Torrecillas, de la Subdirección General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, con el propósito de trasladar los problemas actuales que se encuentran los marinos en el año 2024.

Durante el encuentro, CGT compartió con la dirección del ISM inquietudes persistentes sobre el escaso coeficiente reductor de jubilación de los buzos profesionales y la preocupación de una posible escasa modificación del RD 550/2020 donde no se están contemplando puntos

importantes para la seguridad laboral de estos trabajadores.

También se discutieron temas relacionados con las casas del mar, hospedería y citas previas para trámites y reconocimientos médicos, con el objetivo de mejorar las condiciones y la eficiencia en la atención a los trabajadores del mar.

Asimismo, se destacó la preocupación por la situación de los centros de formación marítima de Isla Cristina y Bamio, haciendo hincapié en la necesidad

de mejorar el material utilizado y el servicio de catering.

Desde CGT se hizo entrega de documentación detallada sobre todas estas cuestiones. Según el sindicato, el ISM se comprometió a trabajar para abordar estas preocupaciones y buscar soluciones que beneficien a todos los trabajadores del sector marítimo.

Se compartió con la dirección del ISM las inquietudes persistentes sobre el escaso coeficiente reductor de jubilación de los buzos profesionales





Remolque Portuario

INCIDENTE EN EL PUERTO DE CEUTA

CGT MAR Y PUERTO RECLAMA AUMENTAR EL NÚMERO DE REMOLCADORES EN EL PUERTO DE CEUTA



BolsaMania

Representantes de CGT Mar y Puerto han exigido a las autoridades que incrementen el número de remolcadores en servicio en el puerto de Ceuta. Según un comunicado emitido por el sindi-

cato, la falta de remolcadores se hizo evidente el pasado 21 de mayo cuando el ferri «Poniente Jet» chocó contra el muelle.

El sindicato ha señalado que la emergencia pudo ser asistida solo porque el remolcador que intervino se encontraba casualmente en el puerto, procedente de Algeciras, atendiendo otro servicio. En el comunicado, CGT explica: «Tuvo que ser asistido por dos remolcadores, uno de los cuales estaba realizando una maniobra y estaba

ocupado y se dio la casualidad de que el segundo remolcador procedente de Algeciras estaba allí para realizar otro servicio y pudo atender inmediatamente». Añade también que «ya van dos colisiones y afortunadamente no ha habido que lamentar daños personales».

CGT ha acusado a Puertos del Estado y a la Dirección General de la Marina Mercante de mantener una actitud «irresponsable» y de «pasividad» frente a la situación. El comunica-

do del sindicato pregunta retóricamente: «¿Tenemos que esperar un siniestro marítimo con víctimas para hacer cumplir la ley y velar por la seguridad marítima del puerto de Ceuta? Esta vez ha sido un ferry, mañana puede ser un petrolero, con consecuencias irreparables».

La denuncia del sindicato

subraya la necesidad de una revisión urgente de los recursos destinados a la seguridad marítima en el puerto de Ceuta, enfatizando que la presencia insuficiente de remolcadores pone en riesgo no solo las embarcaciones y las infraestructuras portuarias, sino también la vida de las personas que operan en este entorno.



MUERE UN JOVEN DE 23 AÑOS AHOGADO MIENTRAS COLOCABA BOYAS EN UNA PLAYA DE BEGUR (GIRONA)

Un joven de 23 años ha muerto este miércoles ahogado en un accidente laboral mientras colocaba boyas en la playa de Sa Riera en Begur (Girona).

Los hechos han ocurrido cerca de las 18 horas y fuentes de la Guardia Civil han apuntado a Europa Press que se ha podido quedar enganchado mientras llevaba a cabo la apnea para colocar una boya.

Su compañero, que le esperaba en la embarcación, se ha alertado después que pasara más tiempo sumergido del normal.

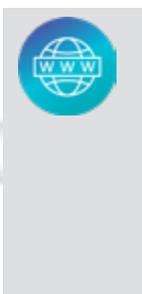
El joven ha sido llevado a la playa, donde se le ha intentado reanimar sin éxito, y su compañero ha sido trasladado al Hospital de Palamós después de padecer un ataque de ansiedad.

Se ha hecho cargo del caso la unidad de Policía Judicial de la Guardia Civil de Girona.



NAVANTIA

SIN AVANCES EN LA NEGOCIACIÓN EN EL NUEVO CONVENIO COLECTIVO EN NAVANTIA



Redacción
BolsaMania

Tras reunirse este lunes y martes en Madrid los representantes sindicales y responsables de la empresa naval pública.

Las negociaciones en-

tre representantes de los trabajadores de Navantia en Ferrol y la dirección de la empresa naval pública para tratar de avanzar en un nuevo convenio colectivo han finalizado este martes “sin avances”, según ha trasladado el presidente del comité de empresa del astillero de Ferrol, Carlos Díaz (MAS).

Los integrantes en la comisión de negociación de este documento se han reunido este lunes y martes en Madrid para tratar de acercar posiciones y cerrar así lo que será el segundo

convenio en esta empresa pública, tras unificarse hace unos años los que existían en esta compañía, dependiendo de si procedían del ámbito civil o militar, en el caso de la ría de Ferrol, de las antiguas Astano o Bazán.

Según el representante de Movimiento Alternativo Sindical (MAS), este lunes se ha tratado de “procesos salariales y futuro sistema de promociones, así como niveles salariales de GP1 y GP2, en donde no hay acuerdo”. Ante ello, los representantes de los

trabajadores han abierto un turno de debate entre ellos, de manera interna, “para así poder trasladar una contrapropuesta”.

Por otra parte, este martes se ha abordado y se han puesto sobre la mesa otros asuntos, como “flexibilidad horaria, movilidad dentro de la misma zona geográfica, turnos de trabajo, disfrute de vacaciones, mejoras en las nuevas incorporaciones y plan de salidas”, en este último caso para los operarios que están próximos a la jubilación.

Díaz ha detallado que la parte social apuesta por “incluir a mayores el contrato de relevo y la necesidad de hablar de empleo, con futuros ingresos en la compañía”.

Nuevo encuentro en unos días

De cara al futuro, desde el comité de empresa de Navantia Ferrol han quedado emplazados en mantener en la próxima semana nuevos encuentros, como mínimo dos días y de manera presencial.

El presidente del comité

de empresa de Navantia Ferrol ha detallado que “es cierto que la dirección se abre a tratar temas, pero todavía no hay nada acordado”.

Por otra parte, este miércoles, los integrantes de la parte social se reunirán entre sí en el astillero, formado por los sindicatos CCOO, MAS, CIG, **CGT** y UGT, y luego “trasladaremos a los trabajadores, en asamblea, la información más detallada, tomando las decisiones oportunas”, en alusión a la posible aprobación de un nuevo calendario de movilizaciones.



CLAVES DEL PERMISO DE LACTANCIA: ¿CAMBIA LA DURACIÓN?, ¿CÓMO SE CALCULA?, ¿QUIÉN PUEDE PEDIRLO?

LA MEDIDA ENTRA EN VIGOR EL JUEVES 23 DE MAYO, EL REAL DECRETO-LEY QUE REFORMA EL SUBSIDIO POR DESEMPLEO PUBLICADO EL MIÉRCOLES EN EL BOE



El permiso de lactancia para los casos de nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento ya puede acumularse desde este jueves en jornadas completas, aunque esta posibilidad no venga recogida en el convenio colectivo de referencia de la persona trabajadora o lo haya pactado así con su empresa. Así ha quedado recogido en el real decreto-ley publicado este miércoles en el Boletín Oficial del Estado (BOE) cuyo objetivo es reformar la protección asistencial por desempleo, pero en el que el Gobierno ha incluido también esta mejora del permiso de lactancia que queda de la siguiente forma:

¿Cambia la duración del permiso de lactancia?

No. La duración sigue siendo la misma, así como las modalidades para

disfrutarlo. En concreto, este permiso otorga el derecho de ausentarse del puesto de trabajo una hora diaria o en dos fracciones (reduciendo solo media hora en la jornada laboral) hasta que el lactante cumpla nueve meses. Además, estas ausencias se pueden disfrutar acumulando jornadas completas, si bien la novedad de la norma publicada en el BOE es que la modalidad de disfrutar este permiso por días completos acumulados estaba hasta este miércoles condicionada a lo que dijera el convenio colectivo de la persona trabajadora o al acuerdo al que llegara con su empleador. Pero, según recoge este decreto, la nueva redacción legal de este permiso “elimina dichas restricciones convirtiendo todas las posibilidades de disfrute, incluida la acumulación de las horas retribuidas de ausencia, en un derecho de todas las personas trabajadoras”.

¿Cuándo entra en vigor?

Este derecho a acumular el permiso de lactancia sin necesidad de que lo recoja la negociación colectiva está vigente desde hoy jueves. No obstante, debido a que el vehículo legal utilizado para esta modificación es un real decreto-ley, este aún debe de ser convalidado y aprobado en el Parlamento, por lo que aunque esté ya en vigor, de no producirse dicha convalidación, la medida decaería y dejaría de aplicarse en el momento en el que el decreto no saliera adelante en el Congreso de los Diputados. De hecho, esto ya ocurrió recientemente, cuando esta misma

medida fue incluida en un decreto similar también para reformar el subsidio de paro: entró en vigor el pasado 21 de diciembre de 2023 y posteriormente decayó el 10 de enero, cuando el Congreso no convalidó el decreto. Aún no existe fecha para esta nueva convalidación, pero previsiblemente se podría producir antes del verano y en ese momento se sabrá si se mantiene esta medida.

¿Hay cambios en la forma de calcular el permiso si se opta por la modalidad de jornadas acumuladas?

La norma tampoco varía la fórmula para determinar el número de días



acumulados al que la persona trabajadora tiene derecho. El número de jornadas completas que se pueden disfrutar seguidas dependerá del número de días laborables que resten a la persona trabajadora hasta que el lactante cumpla nueve meses, así como de la duración de su jornada. Lo habitual es que, para una persona que trabaja a jornada completa, la acumulación resulte entre 12 y 14 días. No obstante, la duración del permiso se incrementará proporcionalmente en los casos de nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento múltiples. Por ejemplo, en el caso de un nacimiento gemelar, se podrían acumular entre 24 y 28 días.

¿Cómo se calcula esta acumulación en los casos de personas trabajadoras a tiempo parcial?

Esta cuestión ha sido debatida jurisprudencialmente porque, dada la fórmula para el cálculo de este permiso, las personas que trabajan con jornadas inferiores a la completa cuentan con más días de permiso de lactancia, ya que este se calcula dividiendo el número total de días laborables que restan hasta la fecha en la que el menor cumpla nueve meses entre las horas de trabajo que se corresponden con la jornada de la persona trabajadora.

Así, por ejemplo, si una persona trabajadora se incorpora tras el permiso de maternidad, cuando su hijo cuenta con cuatro meses, los días

laborables restantes hasta los nueve meses del lactante sería aproximadamente 100 (20 días al mes por cinco meses), con lo que si su jornada es de 8 horas al día, el permiso acumulado sería de 12,5 días, mientras que si esa jornada es de cuatro horas diarias, sumarían 25 días de permiso. El Tribunal Supremo ha respaldado recientemente esta fórmula de cálculo para las trabajadoras a tiempo parcial en una sentencia del pasado 21 de noviembre de 2023, en la que defiende que “se trata de que el número total de horas de permiso sea finalmente el mismo, tanto si se utiliza diariamente mediante la ausencia de una hora del puesto de trabajo, como si se hace bajo la modalidad alternativa de acumularlo en jornadas completas”.

¿Quién puede disfrutarlo?

Se trata de un permiso que configura un “derecho individual de las personas trabajadoras sin que pueda transferirse su ejercicio a la otra persona progenitora, adoptante, guardadora o acogedora”, recoge la ley.

¿Qué pasa si los dos progenitores trabajan en la misma empresa?

En este caso, el empleador podrá limitar que los dos progenitores, adoptantes o acogedores disfruten del permiso de lactancia a la vez y para ello deberá argumentar “razones fundadas y objetivas de funcionamiento de la empresa, debidamente motivadas por escri-

to, debiendo en tal caso la empresa ofrecer un plan alternativo que asegure el disfrute de ambas personas trabajadoras y que posibilite el ejercicio de los derechos de conciliación". Además, en estos casos, la ley también permite que cuando estos dos trabajadores de la misma compañía ejerzan este derecho con la misma duración y régimen, "el periodo de disfrute podrá extenderse hasta que el lactante cumpla doce meses, con reducción proporcional del salario a partir del cumplimiento de los nueve meses".

Se trata de un permiso que configura un derecho individual de las personas trabajadoras sin que pueda transferirse su ejercicio a la otra persona progenitora, adoptante, guardadora o acogedora





Migración

PEMA

LA UNIÓN EUROPEA HA CONVERTIDO SUS FRONTERAS EN ESPACIOS CAÓTICOS, Y TODOS PAGAMOS LAS CONSECUENCIAS

E
España



Gonzalo Fanjul
El País

El Pacto de Migraciones y Asilo consolida un modelo de externalización del control migratorio que viola los derechos de los africanos y perjudica los intereses de los europeos.

Entre 2021 y 2024, duran-

te los últimos años del Gobierno del presidente Macky Sall en Senegal, no menos de 60 personas perdieron la vida como consecuencia de la cruenta represión de las autoridades contra los grupos opositores. La comunidad internacional condenó de manera repetida estas acciones, pero pocos han señalado a uno de sus cómplices más destacados: los programas de cooperación de la Unión Europea (UE). Una reciente investigación de la cadena Al Jazeera y la Fundación porCausa demostraba que las fuerzas

de seguridad senegalesas actuaron apoyándose en el material y la formación facilitados por el programa GAR-SI (Grupo de Acción Rápida para el Seguimiento y la Intervención) que la UE ha ido desplegando desde hace décadas en diferentes países del Sahel.

El propósito de este programa —financiado por el Fondo Fiduciario de Emergencia para África y que utiliza técnicas anti-terroristas desarrolladas por la Guardia Civil y otras policías europeas— es combatir el crimen trans-

fronterizo, con un interés particular en el control de las rutas de tránsito migratorio.

Senegal es uno de los muchos espacios de abuso, sufrimiento y corrupción derivados de un modelo de gestión de la movilidad humana empeñado en detener a toda costa el desplazamiento de africanos hacia la región europea. Este modelo, conocido como la externalización del control migratorio, vende a los ciudadanos de la UE la quimera de una Europa impermeable a las llegadas no solicitadas. El precio es un costoso juego de incentivos que garantiza la colaboración de los países de origen y tránsito en la “ordenación” de los flujos migratorios.

Europa vende orden, pero ofrece todo lo contrario. Si existe una palabra que describe de manera fiel nuestro modelo migratorio, esa palabra es caos. Las fronteras de Europa se han convertido en espacios de desorden que cumplen a duras penas, y con consecuencias indeseables, algunas de las funciones para la que fueron creadas. Para la opinión pública en los países

de destino de la migración, el caos deriva en una frustrante sensación de pérdida de control y constante emergencia fronteriza que justifica las respuestas más extremas. Para las personas migrantes y sus familias, el desorden se traduce en muerte, sufrimiento y deudas de por vida.

Para la industria de las migraciones —la legal y la ilegal— el caos es la fuente de un fabuloso negocio al que no están dispuestos a renunciar.

La lógica de la externalización ha alcanzado su paroxismo con el flamante Pacto Europeo de Migraciones y Asilo. Tratando de no dar argumentos a la extrema derecha, populares, socialistas y liberales han escrito en piedra la interpretación temerosa y xenófoba de la movilidad humana que aquella reclamaba. Pero los fundamentos este modelo se construyeron mucho antes, cuando la aprobación del Acuerdo de Schengen en 1985 estableció lo que Josep Borrell ha descrito como un “jardín” que debe ser preservado frente a la “jungla” que lo rodea.

De acuerdo con el informe más reciente de porCausa, hasta 27 instrumentos legislativos y políticos y cerca de 10.000 millones de euros han sustentado a lo largo de estos casi 40 años un proyecto de control fronterizo que empezó en los propios límites de la UE y que ha ido extendiéndose por África y Oriente Próximo a través de un entramado de fronteras verticales.

Un proyecto cuya ambición solo está a la altura de su incompetencia. La gran paradoja de este sistema diseñado y microgestionado por los responsables de seguridad de los países de la UE es que cuanto más demuestra su ineficacia, más parece consolidarse en el imaginario narrativo y político de los gobiernos europeos. De acuerdo con los propios datos de la agencia europea de fronteras, Frontex, “2023 ha registrado un aumento significativo del número de cruces irregulares de fronteras, que se incrementó un 17% en los 11 primeros meses hasta superar los 355.300. Esta cifra ya ha superado todo el total de 2022, marcando el valor más alto registrado desde 2016”, en los estertores de

la crisis de acogida por el conflicto sirio.

Lejos de la vista de los votantes europeos, la política de externalización es responsable de decenas de miles de muertos, esclavizados y torturados en la telaraña de las rutas de la migración africana. Pero la magnitud presupuestaria y política de este esfuerzo tiene también graves consecuencias en los intereses de los países de

la UE. Las relaciones exteriores europeas están condicionadas en África por una colección de regímenes autocráticos o iliberales que utilizan la ansiedad migratoria europea para obtener concesiones y perpetuarse en el poder.

La cooperación de la Unión y sus Estados miembros ha quedado atrapada en un juego de palo y zanaforia que violenta los propósitos de las políticas de

desarrollo y castiga a las mismas poblaciones a las que Europa niega la oportunidad de una migración ordenada. En el peor de los casos, la ayuda europea obstruye la propia movilidad intrafricana, fomenta la corrupción y deriva en la financiación indirecta de bandas criminales y grupos armados no estatales.

En cualquier otro ámbito de la política pública, esta



acumulación de desatinos hubiese llevado a una profunda reconsideración. No en el caso de las migraciones, donde cavamos cada vez más hondo en el mismo agujero. Porque lo más grave del nuevo Pacto Europeo no es lo que dice, sino lo que omite: las medidas que garantizarán la llegada legal, ordenada y segura de las decenas de millones de trabajadores migrantes que necesitamos para sostener nuestras economías y modelo de bienestar. La aprobación del acuerdo europeo ha coincidido con la publicación de diversos estudios e informes que alertan sobre el agotamiento demográfico de nuestra región y la dificultad para cubrir millones de puestos

de trabajo en toda la escala de cualificación. También sabemos que una buena gestión de la migración laboral es uno de los secretos mejor guardados contra la pobreza y la desigualdad globales. Si la política migratoria estuviese gestionada por expertos en pensiones, mercado de trabajo o desarrollo, y no por gendarmes, hace tiempo que habríamos dejado de pegarnos disparos en el pie en medio de una carrera global por el talento. La propia UE es el escenario de numerosas iniciativas —discretas pero eficaces— para racionalizar este modelo migratorio, como demuestra la propuesta para la regularización de medio millón de migrantes sin

papeles que se discute en este momento en el Parlamento español.

Para millones de senegaleses atrapados entre el mar, los abusos y la falta de expectativas, la respuesta de Europa ha sido cerrar las puertas y armar a los represores. ¿Quién puede sorprenderse de que muchos de ellos busquen su escapada en un cayuco? La buena noticia es que existen alternativas a esta catástrofe colectiva. Su discusión debería ser una prioridad en la campaña para las elecciones europeas que comienza ahora.



Nuestro canal ofrece mucha lucha obrera, ofertas de trabajo, curiosidades, sugerencias de pelis/series y noticias de interés para el sector marítimo.

¡ÚNETE A NUESTRO CANAL DE WHATSAPP!

Escanea el código QR





Marina Mercante

ARMAS TRANSMEDITERRÁNEA

KENT HAGBARTH ABANDONA NAVIERA ARMAS TRAS VARIOS ESCÁNDALOS ANTES DE CUMPLIR UN AÑO COMO CEO



Álvaro Oliver González

Atlanticohoy.com

La marcha de Hagbarth coge por sorpresa a la compañía, que está tratando de reflotar tras el complicado proceso de reestructuración que ha experimentado

Kent Hagbarth, consejero delegado de Naviera Armas desde octubre, se baja del barco. El empresario, que venía con buenas credenciales de la danesa Maersk, ha comunicado a la empresa su salida de forma sorpresiva.

El guante lo recogerá Sergio Vélez, de FTI Consulting, figura que ya fue CEO de Armas de manera transitoria tras el acuerdo de reestructuración que llevó a los acreedores de la naviera a hacerse con el control del 96% de las acciones, tras cambiarlas

por deuda.

La noticia ha sido adelantada por el portal web Puente de Mando, dirigido por quien fuera director de comunicación de Naviera Armas antes de que los acreedores se hicieran con los mandos de la compañía.

Recorte de rutas

Hagbarth ha tratado en los últimos meses de reflotar la naviera tras el proceso de reestructuración, pero diversos escándalos -nuevos y antiguos, arrastra-

dos desde tiempos de la familia Armas- han hecho mella en la compañía.

Principalmente, las modificaciones en diversas rutas han enfadado a la sociedad canaria. La primera en caer fue la de Las Palmas de Gran Canaria-Morro Jable, que quedó reducida tan solo a los fines de semana.

Tras ella, Armas se deshizo de la línea Huelva-Canarias, concentrando todo el tráfico desde Cádiz. Además, la puesta en venta del buque Volcán de Taburiente que hacía el viaje desde Los Cristianos hasta La Palma generó amplia preocupación por un posible desabastecimiento en la Isla Bonita dado que el Taburiente era el único gran barco de Armas capaz de atracar en el puerto del

sur de Tenerife.

La coyuntura ha sido finalmente resuelta con una solución que tampoco agrada a los consumidores: salir desde Santa Cruz, tardando más de seis horas en llegar a la capital palmera.

Inspecciones laborales

A todo esto se suma un enquistado proceso de negociación con los trabajadores para firmar un nuevo convenio colectivo que ha estado empañado por las reiteradas ilegalidades en materia laboral cometidas por la empresa durante los últimos años, en lo que se refiere a horas extra, días de descanso y periodos de descanso entre jornadas.

La última inspección que

se realizó a Naviera Armas fue precisamente en el barco Volcán de Taburiente y descubrió más de 21.000 horas extra -miles de ellas por encima del máximo de 80 por trabajador y año que marca la ley- en los 97 empleados que operaban a bordo. Previamente, sendas inspecciones en los buques Volcán de Tamadaba y Volcán de Tauce reflejaron situaciones de abuso muy similares.

En paralelo a la debacle de Armas, quien ha salido reforzado ha sido Fred. Olsen, que ha ido ocupando los espacios que deja libre su competidora. Recientemente, la compañía hispano-noruega adquirió dos buques de carga para suplir el abandono de Naviera Armas de la provincia oriental.



MARINA

Noticias Breves



Suardiaz incorpora el 'car carrier' Asturias a su flota para operar en el corredor Atlántico

La naviera Suardiaz Shipping Lines ha anunciado la incorporación del car carrier Asturias a su flota para operar en el corredor del Atlántico, que conecta Marruecos con el norte de Europa. Esta nueva adquisición forma parte del plan de inversión que la naviera está desarrollando en los últimos cinco años y que asciende a más de 100 millones de dólares (unos 93 millones de euros). Para el consejero delegado de Suardiaz Group, Juan Riva, "con la incorporación del buque Asturias continuamos con nuestro plan de renovación de flota y reducción de emisiones con buques de mayor eficiencia y capacidad para res-

ponder a la demanda del mercado". Asimismo se consolida la posición del grupo en el mercado de la industria del automóvil, ha añadido Riva.

El Asturias, que hasta ahora ha estado navegando bajo el nombre de Viking Amber, es un Pure Car And Truck Carrier (PCTC) construido en 2010 de 162 metros de eslora, 39.362 GT y con capacidad para transportar 4.200 CEU (Car Equivalent Units).

Se une así al resto de buques propios y fletados a largo plazo con los que cuenta Suardiaz Shipping Lines: L'Audace, Bouzas, Suar Vigo, Mosel Ace, Lake Kivu, Friedrich Russ, Napoli y Mistral.



La deuda de Barreras aumenta en 60 millones tras desaparecer

Hace casi dos años, el 6 de julio del 2022, el Juzgado Mercantil número 3 de Pontevedra, con sede en Vigo, emitió un auto en el que declaró disuelta la entidad mercantil, y la apertura de la fase de liquidación de la que ya no formó parte la unidad productiva (naves, equipamiento, concesión portuaria e instalaciones industriales de Beiramar), que pasó a manos de Armón tras pagar 14,7 millones de euros al contado.

El concurso de extinción, que sigue su curso en el juzgado, acumulaba entonces una deuda acreedora de 104 millones de euros. Pero esta cifra se ha elevado hasta los 164 millones de euros,

tras el auto emitido ayer por el Mercantil número 3 de Pontevedra, en el que, tras un largo litigio, reconoce como deuda acreedora los créditos reclamados por las navieras Havila y Armas, por los pagos hechos al astillero para construir unos buques que nunca llegaron a hacerse.

En concreto, y según el auto, reciben la calificación de crédito concursal los 36,8 millones de euros reclamados por la naviera noruega Havila, por dos cruceros firmados con barreras y que acabó construyendo en Turquía; y los 22,8 millones reclamados por la naviera Afortunadas Shipping LTD (Naviera Armas), por un ferri del que aportó el primer pago, y tampoco se construyó.

MERCANTE

Noticias Breves



Finnlines y Suardiaz estudian crecer en las autopistas del mar de Brujas y Liverpool

Las conexiones internacionales del Puerto de Vigo, a diferencia de las terrestres y aéreas, goza de una buena salud. Prueba de ello es que apenas unos meses después de su estreno, las autopistas del mar con destino a Zeebrugge –puerto natural de Brujas– y Liverpool podrían ver aumentadas sus frecuencias semanales desde los muelles olívicos.

Así lo avanzó el presidente de la Autoridad Portuaria, Carlos Botana, durante una entrevista en Radio Vigo esta misma semana en la que detalló las conversaciones con consignatarias y navieras, ya que en muchas ocasiones “que vean una unidad entre Puerto y consignatarios es importante”, dijo.

Botana explicó que la semana pasada se reunió con la italiana Grimaldi –que explota la línea belga a través de su filial Finnlines– y que le “planteaban el crecer e ir incluso a tres líneas a la semana” frente a las 2 actuales –con escala en Bilbao– de la ruta abierta el 7 de enero. “Es muy importante porque el beneficio de unos lo podemos utilizar para otros”, añadía el presidente.

En ese sentido apuntó a las conversaciones con Suardiáz para que la autopista del mar con Ellesmere Port –planta de Stellantis en Liverpool– efectúe una parada en el puerto irlandés de Cork para traer pescado. Estas rutas, con menos de un año de vida, se unen a las de Nantes y Tánger, también de Suardiáz.

Grimaldi invertirá 1.350 M€ en nueve buques de la serie SuperStar

El Grupo Grimaldi tiene avanzado el proceso para el encargo de nueve buques de la clase Superstar, tres de los cuales serán para Finnlines, dos para Minoan y tres para Grimaldi Euro-med, según ha declarado el presidente del poderoso grupo naviero italiano, Emanuele Grimaldi.

Grimaldi avanza que serán construidos en astilleros de China, por ser “el país más competitivo para este tipo de buques”. En el caso de los buques destinados a Grimaldi Euromed, tendrán un garaje con capacidad para 3.000 metros lineales de carga rodada y 3.000 pasajeros.

Antes de iniciar la licitación, el grupo italiano quiere resolver varios asuntos pendientes en

cuestiones técnicas, caso de los motores principales, con consumos reducidos y la posibilidad de empleo de metanol o biocombustibles.

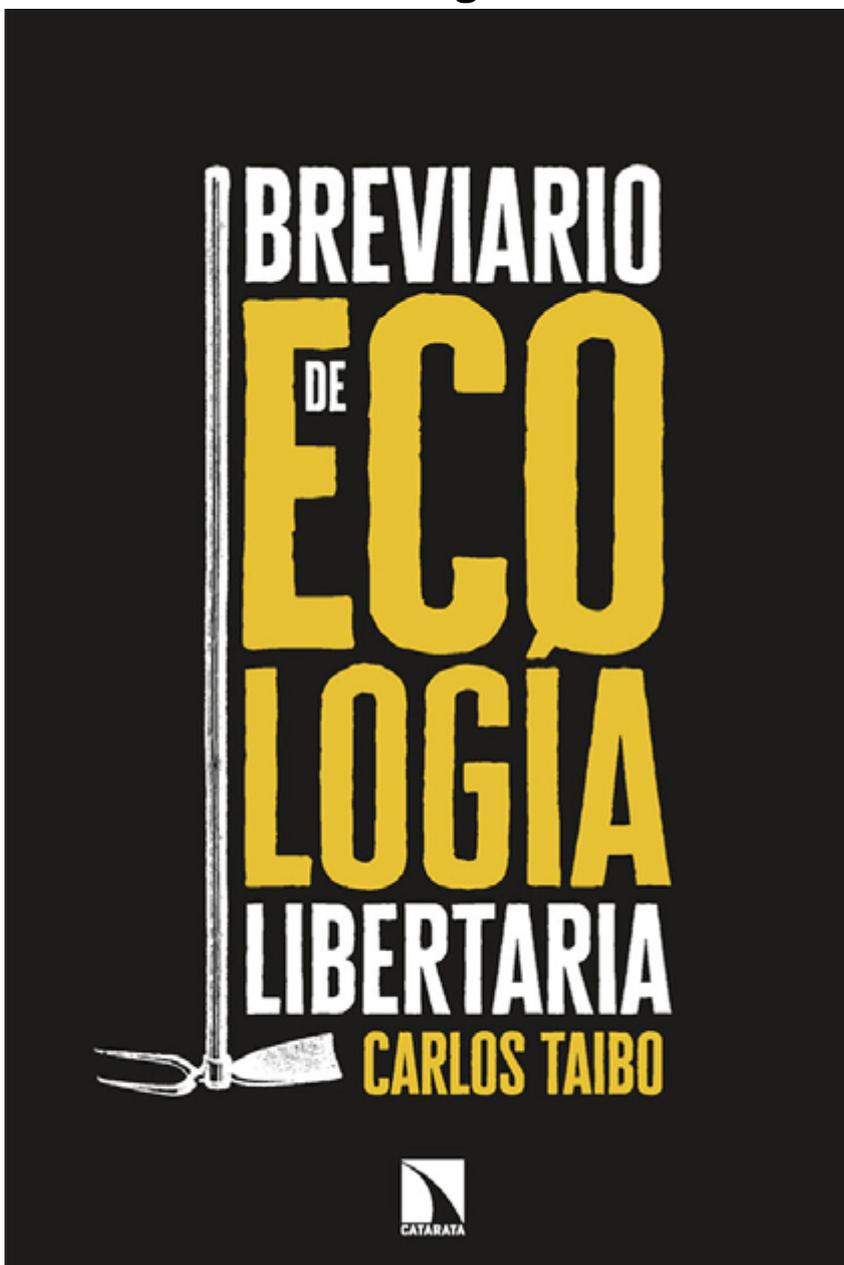
Cada buque tendrá un valor aproximado de 150 millones de euros, por lo que el nuevo contrato supondrá una inversión aproximada de 1.350 millones de euros.

Grimaldi ha afrontado la mayor inversión del mundo en los últimos años, con la construcción de 17 nuevos buques PCTC, de 10.000 CEU cada uno, más otros dos en construcción en China repetición de un proyecto del que ya tiene diez buques en servicio y la exitosa serie GG5G, que es un referente a nivel mundial tanto en su operativa con Grimaldi Lines como Finnlines.



Libro del mes

Breviario de ecología libertaria



Buena parte de nuestras discusiones de los últimos tiempos remiten a la ecología en sus diferentes manifestaciones. En este libro Carlos Taibo rescata un puñado de esas discusiones, y lo hace desde una perspectiva libertaria amplia, que coloca los principios de la autogestión y del apoyo mutuo en lugar central. Por estas páginas pasan las disputas relativas a un eventual colapso general, la condición de la propuesta alternativa, el futuro de las ciudades, la relación de la ecología con la lucha de clases y con los países del Sur, el anarcofeminismo, la renta básica, la célebre Agenda 2030, los parques eólicos o el papel que corresponde a los medios de comunicación.

Breviario de ecología libertaria

Carlos Taibo



CARLOS TAIBO es profesor de Ciencia Política y de la Administración en la Universidad Autónoma de Madrid. Es autor de una veintena de libros, en castellano, relativos a las transiciones en la Europa central y oriental contemporánea. Entre ellos se cuentan La Unión Soviética de Gorbachov (Fundamentos, Madrid, 1989), Las fuerzas armadas en la crisis del sistema soviético (Catarata, Madrid, 1993), Crisis y cambio en la Europa del Este (Alianza, Madrid, 1995), La transición política en la Europa del Este (Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 1996; en colaboración

con Carmen González), Las transiciones en la Europa central y oriental (Catarata, Madrid, 1998), La explosión soviética (Espasa, Madrid, 2000), La desintegración de Yugoslavia (Catarata, Madrid, 2000), Guerra en Kosova. Un estudio sobre la ingeniería del odio (Catarata, Madrid, 2001), El conflicto de Chechenia (Catarata, Madrid, 2005), Rusia en la era de Putin (Catarata, Madrid, 2006) e Historia de la Unión Soviética, 1917-1991 (Alianza, Madrid, 2010). En los últimos años se ha interesado por materias más generales, como lo testimonian los libros Cien

preguntas sobre el nuevo desorden (Suma de letras, Madrid, 2002),





Canarias se agota, se agota de explotación, de neocolonialismo, de no tener un futuro digno para la inmensa mayoría de sus habitantes.

Se agota al situarse un 36% de su población en riesgo de pobreza o exclusión social, y un 16,19% de desempleo, siendo un 34,49% paro juvenil y casi un 10% con todos los miembros de su familia desempleados¹. Pero no todo son datos cuantitativos, también existe un agotamiento generalizado psico-social, un punto de no retorno sobre un

modelo capitalista que provoca una grave crisis material y ecológica. Esa es la conclusión que movimientos políticos y sociales canarios han alcanzado sintiendo sobre sí mismas las consecuencias directas de este agotamiento. Por esa razón lleva ya tiempo fraguándose un movimiento que sea referencia de las luchas contra la turistificación explotadora en Canarias. Han dado un paso firme hacia adelante, y este mes se iniciaron movilizaciones que fueron completamente históricas y situaron en el centro la vida digna para una gran mayoría de canarios.

El pasado 11 de abril se

iniciaba por parte de seis activistas una huelga de hambre en una acampada que están realizando en el centro histórico del municipio de San Cristóbal de La Laguna en la isla de Tenerife. Otorgaron un plazo de diez días al Gobierno canario para atender sus exigencias y cada vez están teniendo más adhesiones a las reivindicaciones de la plataforma «Canarias se agota». Iniciaron este proceso de huelga de hambre con gran entereza y voluntad inquebrantable, con la firme posición de no parar hasta lograr su objetivo logrando un futuro digno para unas islas Canarias completamente explota-

das por el capitalismo. El sábado 20 de abril, y bajo el lema «Canarias tiene un límite», se hizo una movilización masiva en ocho islas del archipiélago, que exigía que se ponga un límite al crecimiento descontrolado del turismo en las islas, una moratoria turística, la implantación de la ecotasa y que se proteja el derecho a la vivienda de la población local.

Un problema endémico: neocolonialismo y capitalismo

El archipiélago es gestionado por el Estado español como un diamante volcánico subtropical donde enviar en masa a todos los turistas ingleses y convertirlo en una máquina de hacer dinero flotante a costa de su explotación. El colonialismo no se puede tomar como un momento histórico en el tiempo, sino como un proceso en curso, y ese proceso de acontecimientos continúa dejándose sentir en las Islas Canarias. Sin

profundizar en las raíces históricas para considerar este archipiélago un territorio colonial español aún en la actualidad, la realidad material de ese hecho colonial es que es explotado indiscriminadamente en base a los intereses exclusivos del tejido capitalista español.

En el siglo XXI se ha profundizado muchísimo ese rol colonial que se le ha impuesto a las islas Canarias como territorio de explotación turística. El Estado español históricamente nunca ha tenido otro tipo de interés más que esa explotación del territorio canario, principalmente a través de la producción agrícola. Pero a medida que se modifican las necesidades de explotación neoliberal, esta ha ido evolucionando mayoritariamente hacia el modelo turístico. Evidentemente el capitalismo se fundamenta en la explotación de mano de obra de las oprimidas y en

la extracción de plusvalía, pero en sus márgenes se siente más si cabe el peso sumatorio de las explotaciones acumuladas. La economía canaria ha sido conducida a la explotación y reproducción casi exclusiva de un modelo de turismo que ha achicado casi en su totalidad la puerta a cualquier diversificación económica básica, y por supuesto, cerrando cualquier vía de economía comunitaria.

En las islas Canarias el 74,6% de su población vive materialmente del sector terciario, y del total de su población un 39,7% tienen empleos en empresas del sector turístico, por lo que el turismo representa un 35,5% de su PIB². El punto de inflexión clave de esta tendencia fue la pandemia mundial del año 2020, cuando el archipiélago agonizó al ver que sus condiciones materiales de vida quedaban en completo suspenso debido a que el motor de su subsistencia



era el turismo, sector que quedó completamente paralizado debido a la emergencia real sanitaria que hubo. Desde entonces viene fraguándose una mayor conciencia sobre esta realidad de explotación. Gran parte del sector turístico y hostelero lo califican de turismofobia, tratando de esconder que la raíz de la toma de conciencia parte de una reflexión en contra del capitalismo, y que el turismo es una consecuencia de ese sistema.

El efecto secundario: Turismo, precariedad laboral y explotación ecológica

Un total de 13,9 millones de turistas visitaron las Islas Canarias en 2023, lo cual supone un aumento del 13% con respecto al año anterior. Por lo tanto, el movimiento «Canarias se agota», considera que este número de turistas es abrumador, y está haciendo inhabitable las islas, destruyendo el medioambiente y aumentando los costes de la vivienda y de la vida a nivel general.

El turismo es una de las áreas de mayor explotación mundial por el

capitalismo global en la actualidad. Ya desde el modelo fordista del primer tercio del siglo XX se introdujo perversamente a gran parte del antiguo proletariado del mundo dominante (fundamentalmente EE.UU. y Europa en aquel entonces) al consumo de aquellos bienes que producían. En la transición al neoliberalismo tecnológico actual, aunque con otras muchas complejidades y procesos en medio, se ha venido introduciendo a gran parte del proletariado mundial a esa rueda en la que consuman gran parte de lo producido, incluido por supuesto el ocio y el turismo. Además, bajo una óptica múltiple en la cual un individuo descansa, se cuida, y se enriquece culturalmente, para estar mejor descansado, preparado y posicionado para seguir siendo explotado por ese mismo sistema que le otorga todo ese abanico de supuestas libertades. Por lo tanto, el turismo en este neoliberalismo juega un papel fundamental en la producción, reproducción y consumo del modelo económico del cual surge.

Como no se puede des-

vincular una cuestión de otra en algo que funciona sistémicamente, evidentemente esto se conecta con las condiciones laborales del mercado capitalista en el sector del turismo. La denuncia detrás de estas movilizaciones consiste en destapar también la normalizada precariedad laboral en el sector turístico, un mundo laboral donde la inestabilidad y la falta de derechos por incumplimientos sistemáticos de unos mínimos legales están a la orden del día. Es un mercado laboral en el que tiene la sartén por el mango el capitalismo con un marco a su favor, donde ha impuesto unas condiciones completamente desregularizadas.

Una de las principales reivindicaciones del movimiento «Canarias se agota» está relacionada con la paralización de macroproyectos ilegales que afectan a la isla tinerfeña. En concreto, el megaproyecto de Cuna del Alma, un gran resort de turismo en el municipio de Adeje, que el actual Gobierno Autonómico canario archivó el expediente de sanción que preveía una multa de 110.000 euros, y puso fin a la paralización parcial

de las obras decretada anteriormente por haber iniciado el proyecto sin el previo informe de impacto ambiental. La zona escogida para este macroproyecto se encuentra en el interior de la Zona Especial de Conservación Franja marina de Tenorascas, reconocida por la UE en la Red Natura 2000, afectando no solamente a esta sino a varias zonas de conservación especial. Y el otro megaproyecto denunciado es el hotel La Tejita, otro resort de lujo que incumple distintas condiciones del permiso otorgado inicialmente por el Gobierno de Canarias en una de las pocas playas vírgenes que quedan en la isla, y que lleva en litigio desde el año 2021.

Estos son algunos de los efectos secundarios generales del turismo en Canarias, que provoca consecuencias tales como la sobrepoblación de residentes y saturación de viviendas, carreteras en atasco continuado, agotamiento del acceso al agua, abandono de entornos naturales o nefasta gestión de residuos. Pero es que no hay un turismo sostenible, igual que no podemos admitir un capi-

talismo verde y ecológico. Todas las subramas económicas que genera este sistema de explotación capitalista, llevan en su germen, su ejecución y sus consecuencias la raíz de la desigualdad e injusticia social y económica. Por lo que, un horizonte es vislumbrar un futuro sin capitalismo y no tratar de inducir remedios que mantenga intacta esa explotación.

Efecto placebo o intervenir en la raíz: alternativas emancipatorias anticapitalistas

El turismo capitalista ni es bueno para las Islas Canarias ni en ninguna otra latitud, sino que es una de las paredes que sostiene esa gran tumba de la humanidad denominada capitalismo. El turismo asegura que se perpetúen las condiciones laborales, personales, y ecológicas perfectas que al sistema le interesa para continuar profundizando en su explotación y seguir robándole capacidad de fuerza real y material a la clase trabajadora explotada.

Por lo tanto, frente a estas dinámicas que se vienen dando, queremos ser al-

tavoz de este movimiento que está situando como protagonista una problemática que se ha pasado completamente por alto o que se defiende de manera céntrica entre la clase empresarial canaria. El calado de las movilizaciones, pero también del análisis de raíz y las medidas a exigir, deberían superar con mucho una simple reforma de un modelo turístico irreformable.

La lucha en Canarias está situando primeramente el foco y atención sobre la explotación turística del capitalismo, está dando sus pasos en vías a una mejor organización social y política. Esa organización debe alcanzar a una mayoría de población canaria en el convencimiento de que no hay salida justa, razonable ni equitativa si no se establecen hilos de lucha junto al sindicalismo de base, el movimiento por la vivienda y proyectos emancipadores alternativos al capitalismo. Las ofensivas a la explotación son acumulativas y en escalada, creemos que poner unos sólidos cimientos de esa fuerza social es una estrategia que llevará a mejores posiciones revolucionarias.