



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

JUNIO 2024 Nº109

# NOTICIAS MARÍTIMAS



Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



**ORGULLO DE CLASE**

**ARGUYU DE CLASE**

**GIZARTE-MAILEKO HARROTASUNA**

**ORGULL DE CLASSE**

# con-tenido



## **03. BARLOVENTO**

28 Junio: Por los derechos LGTBIQA+

## **06. SALVAMENTO MARÍTIMO**

Crisis migratoria

## **08. CRISIS MIGRATORIA**

Cinco mil vidas perdidas intentando llegar a España: récord de letalidad en las fronteras.

## **10. NAVAL**

En Navantia sí hay trabajadores pobres. Necesitamos un convenio que revierta esta situación.

## **12. LABORAL**

Próximas novedades en materia laboral

## **16. HUELGA INDEFINIDA EN H&M**

60 días de la Huelga Indefinida en el servicio de Atención al Cliente de H&M

## **20. MARINA MERCANTE**

La OPE prevé un aumento del 6% en vehículos y 4% en pasajeros.

## **22. MARINA MERCANTE**

Noticias Breves

## **24. LIBRO DEL MES**

La filosofía es La Polla

## **26. TODO POR HACER**

Ministros, ¿para qué?



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](http://www.marypuertos.org)



[www.salvamentomaritimo.org](http://www.salvamentomaritimo.org)



# barlo- vento



## 28 JUNIO: POR LOS DERECHOS LGTBIQA+



CGT Mar y puertos

**E**l 28 de febrero del año pasado se aprobó la Ley 4/2023 para la igualdad real y efectiva de las personas trans y para la garantía de los derechos de las personas LGTBI, aunque 16 meses después poco se ha avanzado en su aplica-

ción.

Caducado el plazo para su adaptación efectiva en las empresas de más de 50 personas, todavía seguimos esperando del Gobierno la reglamentación para aplicar las medidas LGTBI en los Planes de Igualdad y en los Planes de Prevención del Acoso.

Tampoco tenemos todavía métodos estables de recogida de información y estadística en nuestro país, por lo que seguimos a merced de los pocos estudios y macroencuestas específicas, entre ellas las

de la Federación Estatal LGTBI+, donde se denunciaban que solo una de cada diez personas LGTBI+ se visibiliza como tal ante sus superiores. Las cuales se ven más expuestas al acoso continuo, a los comentarios, los rumores, los chistes, los insultos, la discriminación... Con el agravante de las agresiones físicas a personas del colectivo LGTBI+ han aumentado en la Unión Europea, según un estudio "La igualdad de las personas LGTBIQ ante la encrucijada: avances y retos", de la Agencia de Derechos Fundamentales de

la UE (FRA), que recoge un incremento del 11 % al 14 % las personas que dicen haber sufrido violencia física y que el 66 % de personas de este colectivo en España declaran haber sido ridiculizadas, molestadas, insultadas o amenazadas durante su paso por la escuela debido a su orientación sexual o a su identidad de género. De manera que el acoso escolar aumenta, aunque también lo ha hecho la educación inclusiva. Siendo que los centros escolares abordan las cuestiones LGTBQ con más frecuencia que antes. Y no podemos obviar que esa situación tiene un reflejo

en los problemas de salud mental, ya que más de una de cada tres personas dicen que han contemplado el suicidio, según el estudio mencionado (basado en 100.000 entrevistas en Albania, Macedonia del Norte y Serbia).

La labor de concienciación y educativa hacia la sociedad en el respeto hacia el colectivo LGTBI debemos abordarla ya, desde todas las esferas, tanto sociales, políticas, como desde la propia administración educativa, y claro está que también en el seno de organizaciones sindicales, como CGT.

Si concretamos, según la encuesta “Estado LGTBI+ 2023”, se desprende que en el colectivo trans la tasa de paro es del 46’5 % con un gravísimo 30’53 % en situación de desempleo sin prestación. Lo que nos lleva a que un 50 % de las personas trans han tenido algún problema de sinhogarismo.

Es cierto que lo poco que se ha desarrollado en la Ley 4/2023 se ha acogido bien. Una vez adaptados los mecanismos para modificar la autodeterminación de género en el registro civil, y con la eliminación de los requisitos médicos incluidos



en esta ley, los cambios de sexo han aumentado un 400% respecto al año anterior. Pasando de los 1.306 del años 2022 a los 5.139 en el año 2023. Posibilidad que se niega a las personas migrantes que, como en otras, esta normativa también las deja fuera.

Una ley que ya queda corta, pues tampoco introduce el concepto no binario en los modelos de registro de sexo, así como tampoco contempla los derechos de las personas menores de 12 años. Nos la han vendido como muy progresista y avanzada, pero de poco sirve si

no se desarrolla. Las personas LGTBIQA+ siguen siendo discriminadas en el empleo, en el acceso a la vivienda, la sanidad o la educación.

Las mejoras institucionales en forma de leyes y reformas son bienvenidas, pero realmente no resuelven los problemas. Hay que organizarse sin depender de las instituciones, organizándonos en colectivos y sindicatos de clase como CGT con nuestras reivindicaciones. Haciendo política a favor de nuestros intereses sin depender de los intereses de los partidos burgueses. Tenemos que

ser ejemplo de un espacio seguro y animar al resto de la clase trabajadora LGTBIQA+ para que participe.

Por lo tanto, es necesario organizarnos también en nuestros centros de trabajo y utilizar las herramientas que nos hemos ganado, como el Plan de Igualdad o el reciente Plan LGTBI, obligando a las empresas a que los apliquen.

Debemos salir a las calles para demostrar la fuerza de la clase obrera LGTBIQA+.





# Salvamento Marítimo

## CRISIS MIGRATORIA

“ESTO ES UN MATADERO”: LOS RESCATADORES DE SALVAMENTO MARÍTIMO NO PUEDEN MÁS EN CANARIAS



Lucía Mora  
El Confidencial

**L**os rescatadores de los cayucos, que no paran de llegar a las islas, reclaman mejores condiciones ante un verano muy complicado: “Es como si un médico estuviera operando 24 horas”

La crisis migratoria en Canarias tiene unos grandes olvidados. Aquellas personas que se ponen al frente del rescate y, sin pensarlo, acuden al punto donde se encuentra la patera en peligro cada vez que suena la señal de emergencia. Son los trabajadores de Salvamento Marítimo. En total, 74 personas desplegadas en Canarias. Los cayucos, además, no dan tregua, y este mismo viernes se conoció la muerte de 30 migrantes a bordo de un bote que fue encontrado por un crucero.

“No tiene sentido que la ministra de Trabajo [Yolanda Díaz] diga que la jornada laboral de 37 horas y media a la semana es una barbaridad y eso solo sea un día y medio nuestro cuando aún nos quedan seis días más”. Ismael Furió, secretario general del sector Mar y Puertos de la Confederación General de Trabajo en Salvamento Marítimo, denuncia las condiciones laborales a las que se encuentran sometidos estos trabajadores, fundamentales para responder a la emergencia en el archi-

piélago.

“Con la crisis migratoria de El Hierro, hubo casos en los que las salvamares estaban más de 24 horas en rescates continuados”, asegura. “Solo va un patrón en el barco realizando operaciones de rescate de vidas sin parar día y noche, no podemos sostener esto más”, lamenta. Furió hace la comparativa y pide una reflexión al Gobierno: “Es como si un médico en el hospital estuviera operando 24 horas, a nadie se le ocurriría”. Asimismo, destaca que “es arriesgado para la vida de las personas que rescatas y para la tuya propia”.

El secretario aclara que Salvamento Marítimo depende del Ministerio

de Transportes, y apunta que, al comentarles la situación de los trabajadores y sus horarios, la respuesta es siempre la misma: “Cumplan la jornada laboral legal, pero, en caso de emergencia, hay que hacer lo que haga falta”.

Asimismo, asegura que el Ministerio de Transportes vendió como un “gran logro” el poner un segundo marinero en las salvamares. Sin embargo, garantiza que no les han mejorado las condiciones de trabajo: “Lo pedíamos porque solo llevábamos una persona para sacar a 200 personas a pulso de una embarcación y era un matadero, moría mucha gente”.

Salvamento Marítimo nie-

ga que la situación laboral de los trabajadores sea así. Desde la institución trasladan que cuentan con “un protocolo que implica que si un día se superan las 12 horas de navegación, la embarcación de tipo salvamar quedaría inoperativa durante el día siguiente y sería reemplazada por una unidad que esté descansada”.

Igualmente, indican que “ninguna salvamar ha alcanzado las 12 horas diarias durante junio. Esta cifra de horas de navegación sí la pueden superar las embarcaciones de tipo guardamar, porque estas unidades cuentan con tripulaciones para navegar las 24 horas de modo ininterrumpido”.



# CINCO MIL VIDAS PERDIDAS INTENTANDO LLEGAR A ESPAÑA: RÉCORD DE LETALIDAD EN LAS FRONTERAS

**L**os acuerdos bilaterales centrados en el control migratorio sin dedicar esfuerzos a protocolos de búsqueda y salvamento explicarían el incremento de las muertes en estos primeros cinco meses de 2024, según Caminando Fronteras.

33 personas al día, 1.000 personas al mes, un total de 5.054 en solo cinco meses. Estas son las víctimas de la frontera occidental euroafricana que el colectivo caminando fronteras ha registrado desde que empezara el 2024 hasta el 31 de mayo, un número muy superior al contabilizado el año pasado, y que muestra, según denuncia el colectivo en su monitoreo, los efectos de una política migratoria centrada en evitar que las personas lleguen a Europa. A cualquier coste.

Una vez más el colectivo se sirve de fuentes primarias, familiares, víctimas, comunidades migrantes y organizaciones ubicadas en los países de procedencia para realizar un conteo cada año más letal: de las más de cinco mil personas que perdieron la vida, 154 eran mujeres y 50 niñas y



MANU NAVARRO



a la canaria en letalidad. En las distintas rutas mediterráneas, 246 perdieron la vida en estos cinco meses.

El incremento en el número de víctimas de la necrofrontera no es una casualidad sino que responde, recuerdan desde el colectivo, al esfuerzo del gobierno en potenciar acuerdos bilaterales centrados en el control de fronteras, mientras que los necesarios esfuerzos coordinados de búsqueda y rescate en el mar para evitar la muerte masiva de personas migrantes quedan fuera de la agenda política.

Mientras, los factores de expulsión parecen ser

niños. En ningún mes murieron menos de 800 víctimas, siendo abril el mes más mortal. Un total de 47 embarcaciones desaparecieron sin dejar supervivientes.

Es la ruta Atlántica la que sigue siendo la más letal, casi la totalidad de las personas, 4.808, perdieron la vida intentando llegar al archipiélago. En especial, fueron quienes partieron de Mauritania quienes tuvieron peor suerte: 3.600 murieron en esa ruta frente a las 959 víctimas entre quienes optaron por la ruta de Senegal, cada vez menos usada, y las 249 vidas perdidas entre quienes salieron de la costa entre Guelmin y Dajla. La ruta argelina sigue



ANTONIO SEMPERE

más fuertes que las condiciones meteorológicas o la estabilidad de las embarcaciones: las personas viajan cada vez en botes más precarios, y a pesar del tiempo desfavorable. Caminando Fronteras también denuncia, las “prácticas arbitrarias, medios insuficientes”, o el recurso “al método de las búsquedas pasivas”, de los servicios de rescate, lo que les vuelve ineficientes.

“Debemos exigir a los diferentes países que pongan los protocolos de deber de socorro en el mar y la defensa del derecho a la vida por encima de las medidas de control migratorio”, insta Helena Maleno, coordinadora de la investigación.

**EL SALTO**

**Redacción**  
**El Salto**



Naval

NAVANTIA

## EN NAVANTIA SÍ HAY TRABAJADORES POBRES. NECESITAMOS UN CONVENIO QUE REVIERTA ESTA SITUACIÓN



Javi Losada

Delegado CGT en Navantia-Ferrol

**T**ras mes y medio de movilizaciones[1], el jueves 30 de mayo celebramos una asamblea general en Navantia-Ferrol, con unos 600 trabajadores, para ver en qué punto está la negocia-

ción.

La mayoría del comité hizo un esfuerzo por presentar las migajas que ofrece la empresa como un avance: algún plus y mejoras para pequeños colectivos, con escaso impacto en la masa salarial, o la constatación de que quieren empeorar el sistema de promociones que teníamos.

Por eso propusieron levantar puntualmente alguna de las medidas de no colaboración que venimos aplicando durante este tiempo (el lunes 3 de junio se per-

mitió mover un bloque de la fragata que llevaba mes y medio parado), y no movilizar a las plantillas hasta poder valorar el resultado de las reuniones de negociación del convenio que se están produciendo esta primera semana de junio.

Por nuestra parte, CGT Navantia-Ferrol, planteamos que no hay avances en los temas fundamentales y que, por tanto, lo que toca es endurecer las medidas de no colaboración (retorno de los trabajadores desplazados en otros centros) y paralizar la producción

durante la semana del 10 de junio (mediante paros de 5 horas en cada turno de lunes a viernes). No ganamos la votación, pero les forzamos a realizarla. Y esto es importante porque las reticencias de la mayoría del comité a votar eran porque iba a quedar en evidencia un resultado muy ajustado (60-40%). Se trata de un hecho muy significativo del ambiente de creciente cabreo de la plantilla con la empresa, pero también del malestar con la nueva mayoría del comité (MAS y CIG), que en seis meses escasos desde que se conformó ya sufre un serio desgaste a ojos de la plantilla.

El intento de arrancar un convenio que satisfaga las expectativas de una plantilla que necesita mejoras sustanciales (especialmente las últimas incorporaciones) mediante la misma estrategia desmovilizadora y de eludir la confrontación con la empresa que nos ha traído hasta aquí, cuando la empresa está a la ofensiva porque pretende afianzar el empobrecimiento al que nos somete desde hace décadas (sobre todo desde la firma del último convenio), hace que la nueva mayoría del comité se encuentre en una situación imposible

que les lleva a mostrar sus verdaderas intenciones.

Durante la asamblea explicamos la necesidad de convertir la movilización por el nuevo convenio en una lucha consecuente por revertir el proceso de empobrecimiento al que la empresa nos tiene sometidos, también bajo Gobiernos supuestamente progresistas como el actual. Esto provocó que, notablemente indignado, el presidente del comité (del sindicato corporativo MAS) replicase diciendo que “no entendía nuestra obsesión por atacar a nuestra empresa, que Navantia es una gran empresa en la que no hay trabajadores pobres (!)”. En ese momento varios trabajadores tomaron la palabra para espetarle que “¡ganar 1.200€, con 2 hijos y pagando 700€ de vivienda, algo muy normal en la comarca de Ferrol, es ser un trabajador pobre! (...) que no entendían que un comité de empresa se dedicase a negar esa realidad y que tenían muy claro que con el tipo de movilizaciones que estábamos haciendo no íbamos a conseguir nada”. Fue tan contundente, que el presidente se tuvo que excusar en la contrarréplica.

Esta asamblea general ha supuesto un punto de inflexión en la conciencia de muchos trabajadores que han visto el auténtico carácter de la actual mayoría del comité, de la que la CIG constituye una parte muy activa. No solo las intervenciones durante la asamblea, sino también los comentarios después, o el resultado de la votación así lo constatan. Que haya un resultado muy igualado entre la propuesta de todo el comité y la de la CGT en solitario, cuando estábamos proponiendo una movilización que implica perder de 25 horas en una semana es muy significativo de que hay disposición a endurecer esta batalla por parte de la plantilla. Eso sí, con una estrategia sindical que realmente sirva para conquistar derechos, no para cumplir el expediente.

Por nuestra parte vamos a continuar con la política de difusión de nuestros análisis, impulsando una ronda de asambleas parciales para agrupar a los sectores más combativos en torno a la necesidad de radicalizar la lucha por un convenio que suponga un punto de inflexión para revertir el empobrecimiento.

# PRÓXIMAS NOVEDADES EN MATERIA LABORAL

2024 EMPEZÓ CON NOVEDADES LEGISLATIVAS EN MATERIA LABORAL Y UNA AMPLIA CARTERA DE PROYECTOS NORMATIVOS DE LOS QUE SE ESPERA SU APROBACIÓN A LO LARGO DEL AÑO



El año 2024 ha empezado con algunas novedades legislativas en materia laboral, pero en especial, con una amplia cartera de proyectos normativos de los que se espera su aprobación a lo largo del año. Entre las primeras, puede destacarse el incremento del Salario Mínimo Interprofesional (SMI) en un 5% (el incremento desde el 2018 es del 58%), cuyo importe anual queda establecido en 15.876 euros brutos; el desarrollo normativo de la cotización adicional de solidaridad; o la regulación de las reglas de cotización por las prácticas formativas remuneradas y no remuneradas.

Más numerosos (y ambiciosos) son los cambios que el Gobierno pretende acometer a lo largo del presente año 2024. A este respecto, debemos destacar la anunciada reducción de la jornada laboral, la cual se llevaría a cabo de forma progresiva, pa-

sándose a 38,5 horas semanales en 2024 para llegar a las 37,5 horas semanales en 2025, sin que ello comporte reducción de salarios.

La mesa de diálogo social formada por sindicatos y patronal está negociando la forma de proceder a dicha reducción, planteándose que la misma lo sea en cómputo anual. No obstante, cabe señalar que el Gobierno ha declarado que la reducción de la jornada se aprobará aun sin acuerdo en la mesa de diálogo social, lo que, a todas luces, constituye una clara declaración de intenciones.

Al mismo tiempo, se plantea el acceso en remoto por parte de las Inspección de Trabajo a los registros de jornada, lo que a su vez comportará la eliminación de la posibilidad de llevar dichos registros en formato papel, y posiblemente incrementa-

rá las actuaciones inspectoras para el control de la jornada laboral.

En segundo lugar, deben destacarse también los planes para modificar la regulación del despido. Por un lado, y a raíz de una sentencia dictada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) nos encontramos con el Anteproyecto de ley de reforma del artículo 49.1 del Estatuto de los Trabajadores, que pretende poner fin a la extinción del contrato de trabajo por acceso a la situación de incapacidad permanente, de forma que la declaración de tal incapacidad no suponga el despido de la persona trabajadora,

debiéndose adaptar el puesto de trabajo a su incapacidad, salvo que ello comporte una carga excesiva para la empresa (extremo este que de bien seguro suscitará calurosas discusiones judiciales).

Por otro, el Gobierno ha manifestado su intención de modificar el Estatuto de los Trabajadores en lo que se refiere a las indemnizaciones por despido, estableciendo distintas cuantías en función de los daños y perjuicios efectivos causados a la persona. Sin duda, la reciente decisión del Consejo Europeo de Derechos Sociales resolviendo que la indemnización por despido impro-



**cedente en España no cumple con lo establecido en la Carta Social Europea, añade presión a los planes del Gobierno.**

No obstante, ya de entrada, se suscitan importantes dudas sobre la futura regulación: ¿Habrá un importe indemnizatorio mínimo? ¿Se volverán a instaurar los salarios de tramitación? ¿Con qué parámetros se valorarán los daños y perjuicios efectivos causados? ¿Se modificará el derecho de opción que, en la actualidad, salvo determinados casos, corresponde a la Empresa? Habrá que estar muy atentos al desarrollo legislativo de esta cuestión.

En tercer lugar, cabe destacar los proyectos de ley para la transposición de directivas de la Unión Europea. Por un lado, el relativo a la transposición de la Directiva sobre condiciones laborales transparentes y previsibles, en el que se prevén, entre otras medidas, la imposibilidad de ampliar por convenio colectivo la duración máxima del periodo de prueba, la imposibilidad de prohibir o limitar el pluriempleo (lo que comportaría la desaparición de los pactos de exclusividad) o el derecho a solicitar puestos de trabajo vacantes a tiempo completo o con una jornada mayor que sean indefinidos o tengan condiciones más previsibles o estables, cuando la persona tenga una antigüedad de al menos seis meses.

Por otro lado, en la transposición de la Directiva comunitaria sobre

transparencia retributiva, se prevé la reducción del umbral para la justificación de la brecha salarial (actualmente es del 25%), así como obligaciones de divulgación de la brecha retributiva como dato de acceso público, entre otras medidas.

Asimismo, se espera el desarrollo reglamentario de los planes de igualdad del colectivo LGTBI, establecidos en la Ley 4/2023 (los cuales son obligatorios desde el pasado 2 de marzo de 2024 en empresas de más de 50 trabajadores), y del permiso parental de 8 semanas, previéndose que la Seguridad Social abone hasta 4 semanas.

En la actualidad, de acuerdo con el boletín de noticias RED 2/2024, durante el disfrute del permiso parental, procede mantener a la persona en situación de alta y continuar cotizando por la base mínima.

Finalmente, podemos hacer mención al proyecto de ley de movilidad sostenible y al Estatuto del becario. Por lo que se refiere al primero, se prevé la obligación de establecer planes de movilidad sostenible a negociar con la representación legal de las personas trabajadoras en aquellos centros de trabajo que empleen a más de 500 personas o 250 por turno.

En cuanto al futuro Estatuto del becario, se contemplan previsiones tales como la igualdad entre becarios y personas trabajadoras en cuanto a descansos, vacaciones y festivos;

la prohibición general de realizar horarios nocturnos y del trabajo a turnos para los becarios, así como, que el número de becarios no pueda superar el 20% de la plantilla, y la obligación de que se abonen los gastos (desplazamiento, alojamiento o manutención) en los que incurra la persona.

De seguir adelante los proyectos, anteproyectos e intenciones de cambios normativos que plantea el Gobierno, la normativa laboral quedará modificada de forma sustancial. Nos espera un año muy activo en materia aboral, por lo que deberemos estar muy atentos a la evolución de las medidas anunciadas.

**Entre las primeras, puede destacarse el incremento del Salario Mínimo Interprofesional (SMI)**





## 60 DÍAS DE LA HUELGA INDEFINIDA EN EL SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE DE H&M

Se cumplen 60 días de la Huelga Indefinida en el servicio de Atención al Cliente de H&M. El conflicto sigue en pie tras no llegar a un acuerdo en el último acto de mediación. H&M se niega a reconocer las reivindicaciones de la plantilla. Se realizarán movilizaciones en varias ciudades coincidiendo con el periodo de rebajas. A H&M se le acumulan procesos legales en varios de sus mercados.

Si durante los últimos dos meses has tenido un problema con tu pedido online de H&M y has intentado contactar para solucionarlo, es muy posible que hayas sufrido demoras en ser atendido por una persona.

Más probable es que hayas recibido locuciones y mensajes automáticos dirigiéndote a la página web por respuestas, o que hayas recibido plantillas de información por un chat automático.

El motivo es que el centro de Atención al Cliente de la tienda online de H&M cumple 60 días de Huelga Indefinida, que se inició el 25 de abril. En un día habitual pueden recibirse cerca de 3000 contactos, con lo que la alta y continuada participación en la Huelga provoca demoras en las respuestas y líneas cerradas durante franjas horarias. El porcentaje de llamadas sin atender ha aumentado

# ¡HUELGA! HUELGA!

un 80% con respecto al periodo previo a la Huelga y el nivel de servicio se desploma, afectado por la demora en atender a las clientas. Las rebajas provocarán aún más problemas para ser atendido por una trabajadora.

El próximo 28 de junio hay convocadas concentraciones en las tiendas más importantes del estado. El Congreso Anual del Comité Nacional de H&M Alemania, donde se reunieron más de 250 delegadas sindicales de casi 400 tiendas del mercado más importante europeo de H&M, emitió la pasada semana una resolución de apoyo y solidaridad a la lucha de las trabajadoras de Barcelona. Al mismo tiempo se celebró un acto de media-

ción entre las trabajadoras y H&M en el que la empresa se negó a discutir la principal reivindicación de la plantilla, una retribución justa por las nuevas tareas y responsabilidades absorbidas por el proceso de digitalización, con lo que el acto finalizó sin acuerdo.

La CGT ha interpuesto una demanda en inspección de trabajo al entender que se ha producido una posible sustitución de huelguistas, al haberse atendido llamadas de clientes por quien no correspondía o por haber modificado el plan de contrataciones previsto, con el fin de minimizar el impacto de la Huelga. De igual forma han interpuesto un conflicto colectivo por posible vulneración de derechos fundamentales. Las trabajadoras acudieron al sindicato al sentirse presionadas por sus responsables directos en charlas individuales por los motivos por los que han secundado o secundarían las huelgas convoca-



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



das. Ante este hecho, CGT emitió un comunicado informando sobre jurisprudencia al respecto de la aceptación de grabaciones en posibles juicios y H&M decidió en consecuencia al comunicado, prohibir los teléfonos móviles hasta entonces permitidos.

El juicio está previsto para el próximo mes de octubre. Esta misma semana también, el recurso de H&M por una sanción grave recibida por no respetar el derecho a la información del Comité de Empresa ha sido rechazado.

La Huelga fue convocada por el sindicato CGT, mayoritario en el Comité de Empresa, en su centro de Barcelona, donde se da servicio a la tienda online de ocho países (España, Italia, Francia, Grecia, Chipre, Portugal, Finlandia y Noruega). 100 personas se han sumado a la Huelga y la media del seguimiento es del 40%. H&M muestra su irresponsabilidad social al no atender a las reclamaciones de la plantilla. A nivel global, H&M ha vuelto al nivel de ventas de 2020, con 775 millones de beneficios, duplicando la venta respecto al año 2022. Al mismo tiempo reduce la plantilla en más 20,000 puestos de trabajo.

**La Caja de Resistencia ha dado apoyo durante la primera remesa de nóminas y pronto se vaciará en la segunda remesa, con lo que cualquier aportación es vital para poder prolongar el conflicto.**

**ES24 1550 0001 2600 1357  
0726**

**Concepto: HUELGA HM**

**Titular: Federación Estatal de Hostelería, Alimentación y Comercio de la CGT**

**H&M ONLINE**  
**HUELGA**  
**INDEFINIDA**  
**DESDE EL 25 DE ABRIL**

**CAJA DE RESISTENCIA**

**ES24 1550 0001 2600 1357 0726**

**CONCEPTO - HUELGA HM**





# Marina Mercante

## Operación Paso del Estrecho 2024

### LA OPE PREVÉ UN AUMENTO DEL 6% EN VEHÍCULOS Y 4% EN PASAJEROS



**Redacción**  
**El Estrecho Digital**

**E**l delegado del Gobierno de España en Andalucía, Pedro Fernández, ha mantenido una reunión con la directora general de Protección Civil y Emergencias, Virginia Barcones, para coordinar los distintos organismos

que participan en la Operación Paso del Estrecho (OPE) 2024.

Algeciras y Tarifa asumirán la gran mayoría de los tráficos.

Este operativo, que se desarrollará del 13 de junio al 15 de septiembre, prevé un incremento del 6% en el número de vehículos y del 4% en pasajeros en los cinco puertos andaluces involucrados: Algeciras, Tarifa, Málaga, Motril y Almería.

Tras el encuentro, Fernán-

dez ha informado que el año pasado los puertos andaluces gestionaron un total de 3,14 millones de pasajeros, 755.637 vehículos y 11.012 rotaciones, lo que representó un máximo histórico de vehículos. Para esta nueva edición se espera superar esa cifra, estableciendo un nuevo récord, especialmente en el puerto de Tarifa, que anticipa el mayor crecimiento, y en Algeciras, donde se concentra casi el 60% de los pasajeros y el 63% de los vehículos.

De los nueve puertos nacionales que participan en la operación, Andalucía cobra especial relevancia, ya que desde esta región parte o entra el 97% de los pasajeros y de los vehículos de toda la geografía nacional. Esto obliga a contar con un dispositivo que año tras año cumple con las expectativas, respondiendo a las necesidades de movilidad y de atención a quienes se desplazan al Magreb durante el periodo vacacional.

Como novedad, este año se mejora el sistema de información a los pasajeros en zonas de descanso, donde se distribuirá material informativo en tres idiomas.

En cuanto al dispositivo especial de la Dirección General de Tráfico (DGT) para la OPE 2024, y con el objetivo de garantizar la seguridad de todos los usuarios de la Red Nacional de Carreteras, se incrementará la presencia de agentes en todas las vías. Estos agentes prestarán especial atención y asistencia a vehículos de matrícula extranjera, específicamente a vehículos magrebíes que se dirigen

hacia los puertos fronterizos por las rutas que parten de Irún o La Junquera con dirección hacia Algeciras, Málaga y Almería.

Todos los flujos serán controlados a través de 492 cámaras de circuito cerrado de televisión y 446 estaciones de toma de datos conectadas en la red viaria andaluza. Además, 509 paneles de mensajes variables informarán a los conductores de las principales incidencias y novedades.

La DGT dispondrá de dos helicópteros y cuatro drones para la regulación y ordenación del tráfico (dos con capacidad de denuncia), así como de radares móviles y furgonetas camufladas, 154 radares de control de velocidad y 71 cámaras de control de móvil y cinturón de seguridad.

Desde los Centros de Gestión de Tráfico con sede en Málaga y Sevilla, operativos las 24 horas del día, se dará un servicio especial durante toda la operación. Más de 60 funcionarios y personal técnico especializado atenderán las labores de supervisión, regulación e

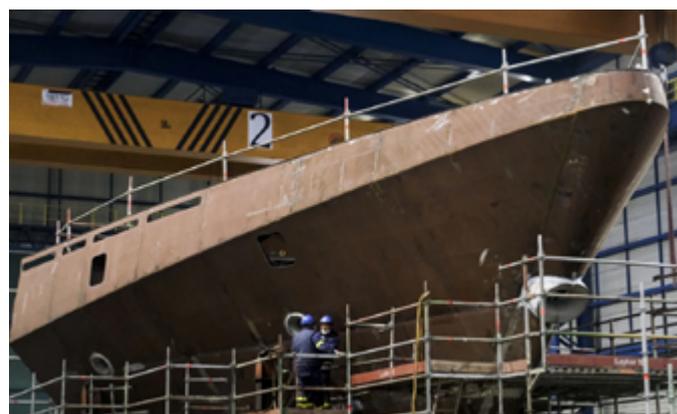
información, aumentando su presencia en el Puerto de Algeciras durante los días de mayor afluencia.

El inicio de la OPE se ha adelantado este año al 13 de junio, dos días antes de la fecha habitual, en previsión del aumento de los movimientos circulatorios que se producen antes de la Fiesta del Cordero, que se celebra el 17 de junio en Marruecos. La operación finalizará el 15 de septiembre y se dividirá, como en años anteriores, en Fase de Salida y Fase de Retorno.

Durante todo el plan especial, España contará con un dispositivo de seguridad compuesto por 26.100 agentes de Policía Nacional y Guardia Civil, a los que se sumará un refuerzo específico de 789 agentes.

# MARINA

## Noticias Breves



### Grandi Navi Veloci reabre la línea Almería-Nador para la Operación Paso del Estrecho

**G**randi Navi Veloci (Grupo MSC) ha anunciado la reapertura de su ruta estacional Almería-Nador, que estará operativa para conectar la ciudad andaluza con el puerto marroquí a partir de hoy, 27 de junio, y hasta el 15 de septiembre.

De esta forma, GNV se compromete un año más a colaborar con todas las administraciones implicadas para garantizar el éxito de la Operación Paso del Estrecho (OPE) que inició el pasado 5 de junio.

Inaugurada en julio de 2022, la ruta estacional Almería-Nador vuelve a operar con una frecuencia de cinco salidas a la semana, que zarparán desde el

puerto de la ciudad andaluza los lunes, miércoles, viernes, sábados y domingos hasta la mitad de septiembre. Los buques utilizados para esta línea efectuarán las conexiones entre España y Marruecos, zarpando desde el puerto español por la noche para llegar a la ciudad marroquí a primera hora de la mañana.

Esta ruta estacional, que une España con Marruecos, se suma así a la ruta Barcelona-Tánger, que la compañía de navegación opera durante todo el año. Además, los pasajeros que lo deseen pueden adquirir sus billetes ahora, pagando solo el 20% de la tarifa y abonar el resto del importe 30 días antes de la salida.

### Trasmediterránea cancela el encargo de un buque ro-ro a Navantia

**E**l comité de empresa de Navantia en Puerto Real confirmó hoy la anulación del contrato de Trasmediterránea para la construcción de un tercer buque ro-ro por «problemas financieros y de liquidez», lo que supondrá la pérdida de «un millón de horas de trabajo» para el astillero gaditano.

El presidente del comité de empresa, Ramón Linares, explicó a Europa Press que la compañía alegó «problemas financieros y de liquidez» para cancelar el contrato del buque que «ya estaba en construcción», aunque «no estaba demasiado avanzado», puntualizó.

Según dijo, la prime-

ra consecuencia es la pérdida de un millón de horas de trabajo, por lo que el comité de empresa ha reclamado a la dirección de Navantia que se adopten «medidas urgentes para repartir el trabajo que tiene ahora el astillero» y que esta circunstancia tenga «el menor efecto posible en el empleo».

Finalmente, Linares argumentó que «aunque se pueda salvar este golpe a corto plazo», generará problemas «a medio plazo», principalmente para la industria auxiliar, puesto que se perderán «1.000 puestos» de la industria auxiliar que tenían previsto incorporarse a las obras de este buque en sus diferentes fases.

# MERCANTE

## Noticias Breves



### Fred Olsen anuncia su propuesta para prestar servicio en El Hierro en 2025

La compañía ha presentado dos calendarios distintos, invierno y verano, unos horarios que el Gobierno de Canarias estudiará y para la que propondrá las modificaciones que más beneficien a los herreños.

La Agrupación Herreña Independiente analizará las cuestiones que considera mejorables y aportará nuevas propuestas para garantizar que los herreños dispongan de un servicio de transporte marítimo acorde a sus necesidades.

Fred Olsen ha presentado este jueves los nuevos horarios con los que la compañía operará en El Hierro durante 2025. Una propuesta con la que la empresa operará en libre mercado, para no acogerse a la Obliga-

ción de Servicio Público (OSP), con dos calendarios distintos: invierno y verano. Hasta ahora, era la Naviera Armas la que prestaba el servicio bajo OSP.

Ahora, el Gobierno de Canarias la estudiará y propondrá las modificaciones que más beneficien a los herreños. Estos horarios propuestos por Fred Olsen establecen que en invierno se aumenta una frecuencia los sábados, con pernoctación del barco en El Hierro, manteniendo los horarios como en la actualidad. En verano se añadirán cuatro frecuencias adicionales, los sábados operará una frecuencia y los lunes, viernes y domingo, dos, y el barco no pernoctará en El Hierro, con una modificación de los horarios.



### Grimaldi realizará inversiones por 16 millones de euros en su terminal unificada de Barcelona

La compañía Grimaldi llevará a cabo inversiones por un total de 16 millones de euros en el nuevo ciclo que se abre en sus terminales de Barcelona tras unificarlas en una sola concesión. Se trata de la suma de iniciativas y desembolsos que ya estaban contempladas en ambos activos, y que la empresa ha juntado y ordenado al solicitar la unificación al puerto de Barcelona. Entre ellas se encuentran algunas obras previstas para facilitar las operativas y la renovación de equipos en las terminales, pero la inversión más destacada corresponde al nuevo silo de vehículos con placa fotovoltaica que Grimaldi dio a conocer en el pasado Salón de la Logística, y que lleva apareado un desem-

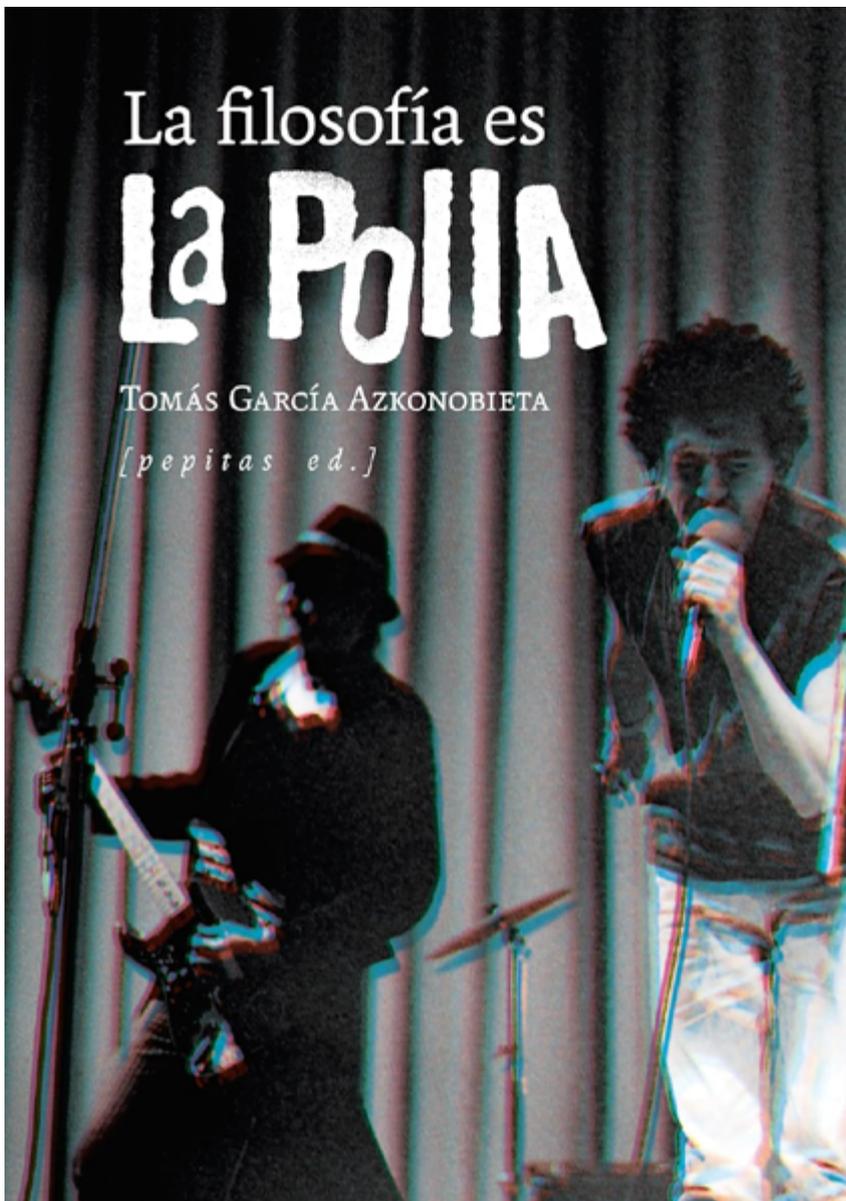
bolso de 7,2 millones de euros.

La unificación de la antigua terminal de Grimaldi y Terminal Ferry, adquirida por la absorción de Armas Trasmediterránea, ya recibió una autorización formal por parte de la autoridad portuaria en noviembre. De esta forma avanzaba un proceso que también ha incluido la renuncia de Grimaldi a parte de su concesión original por requisito de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Ahora, el puerto catalán ha colocado esa petición de unificación bajo un periodo de información pública, según se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE), y que durará veinte días, antes de que se formalice la operación.



# Libro del mes

## La filosofía es La Polla



**D**e la misma manera que toda la filosofía occidental no es más que una serie de notas a pie de página de los Diálogos de Platón, o que todo está en Los Simpson, muchos pensamos que todo —o al menos la gran mayoría de cuestiones que nos atañen a la hora de «vivir juntos»— está en La Polla Records. Banda punk imprescindible durante décadas —indisociable de la cultura popular en España y Latinoamérica—, sus canciones nos han ayudado a hacernos preguntas sobre muchos asuntos esenciales: la igualdad entre sexos, la violencia policial, la guerra, las drogas, la revolución, el dinero, la democracia, el imperialismo o la lucha de clases.

Escritas con esa combinación de sinceridad y brutalidad que los griegos llamaban *parresía* y aliñadas con el inimitable hu-

## La filosofía es La Polla

Tomás García Azkonobieta



mor de Evaristo, las letras de La Polla nos han hecho cantar, pensar, discutir, conocer, reír, enfadarnos, encontrarnos, luchar... A la vez que han vehiculizado poderosos mensajes que estaban proscritos del debate público.

Este libro, en el que el autor nos propone visitar las ideas clave del pensamiento político occidental de la mano de las canciones de La Polla Records, es, además, una invitación a hablar con Sócrates y los sofistas; a reír con Diógenes; a entender la distopía de Platón y el pragmatismo de Aristóteles; a batallar con Locke contra el inmenso poder

del Leviatán de Hobbes; a repensar a Rousseau; a dudar con Hume; a devolver la mano de Adam Smith al mundo de lo visible; a alejarnos del historicismo hegeliano de Marx o Fukuyama; a pelear junto a Bakunin o Emma Goldman; a manifestarnos con Marcuse contra la sociedad de consumo; a enfadarnos con Adorno; a perdernos por la ciudad con Debord o a vigilar el auge del populismo, entre otras muchas cosas.

Y este poco habitual diálogo entre la cultura popular y la académica ha dado como resultado no solo una historia crítica de las ideas que

fundamentan nuestras democracias, sino también un manual de filosofía política con espíritu punk.

**Tomás García Azkonobieta** (Donostia-San Sebastián, 1973) creció entre Lasarte-Oria (Gipuzkoa) y Laguna de Cameros (La Rioja), donde pasó largos veranos. Durante su adolescencia se sumergió en la efervescente escena musical vasca y formó después varias bandas. Estudió Filosofía en la Universidad del País Vasco y se doctoró con una tesis sobre el papel de autoorganización en la evolución y en el desarrollo.





**Por primera vez, las materias vinculadas a la infancia y juventud tienen asignado un Ministerio propio, que se encuentra bajo el mandato de Sira Rego, de Izquierda Unida y Sumar.**

Pero, tras su creación en noviembre de 2023, son varias las noticias publicadas que evidencian la dinámica abiertamente hostil contra la juventud migrante del aparato estatal pese a existir un ente administrativo que supuestamente nace para garantizar sus derechos.

En nota de prensa del 15 de febrero de 2024, la Fundación Raíces informaba de la situación de un joven de 14 años, A. A., expulsado de un recurso de protección de menores tras dictar el Fiscal Decreto de Mayoría de edad por albergar dudas sobre la fiabilidad de los datos de su documentación de su país de origen. La representación letrada del menor, entre otras actuaciones, solicitó la intervención cautelar del Comité de Derechos del Niño de las Naciones Unidas y éste organismo, con el fin de prevenir el daño irreparable al niño, pidió al Estado español que trasladara al menor a un cen-

tro de protección. La no consideración o el cuestionamiento de la documentación de los jóvenes extranjeros es una constante en Fiscalía pese a haber sentencias del Tribunal Supremo y pronunciamientos de organismos internacionales en contra de dicha práctica. El Gobierno se comprometió, en la anterior legislatura, a revisar el procedimiento para determinar la edad de un joven, pero, a pesar de dicha promesa, a día de hoy, no se ha producido ningún cambio.

Por otro lado, también, durante este año 2024, se han sucedido las noticias de menores ingresados

en prisiones para adultos.

El 14 de marzo, la Audiencia de Las Palmas, tras un nuevo pronunciamiento del Comité de Derechos del Niño de Naciones Unidas, acordaba la liberación de un joven senegalés que llevaba casi 3 meses en prisión acusado de ser el patrón de una embarcación marítima que arribó a las costas canarias.

Con el único testimonio de otras dos personas que viajaban en la misma embarcación, dos jóvenes fueron detenidos e ingresados en prisión, a pesar de que declararon ser menores de edad y la Cruz Roja les había inscrito así. Uno de ellos tuvo que esperar más de un mes para que le hicieran las pruebas físicas y radiológicas que corroboraron su minoría. El otro chico, pese a que su abogado presentó la documentación del país, tuvo que esperar a que Naciones Unidas se pronunciara y

exigiera la separación del menor de las personas adultas privadas de libertad, avisando a España de que había incumplido la Convención Internacional de los Derechos del Niño.

Estos ejemplos recientes son sólo la punta del iceberg de un sistema que no sólo no protege a los jóvenes migrantes sino que les sitúa también en el objetivo de la ofensiva estatal contra las personas desplazadas, pues, para el Estado, antes que menores son extranjeros.

Esto supone una paradoja con el hecho de que la titularidad de las competencias en juventud e infancia está en manos del área socialdemócrata del Gobierno, pero, pese a ello, este Gobierno se ha propuesto romper el récord de obtención de pronunciamientos en contra por parte del Comité de Derechos del Niño de las Naciones Unidas tras la creación específica de un ministerio para niñas y

jóvenes.

El reiterado discurso de las diferentes expresiones políticas de la izquierda sobre el interés y beneficio de formar parte de las estructuras estatales, se estrella con las dinámicas propias del Estado y con el nulo interés por parte de dichos elementos por agrietar el escenario y asumir un conflicto con todas sus consecuencias.

Ante unos hechos tan graves como los enunciados en este artículo, que jóvenes menores se encuentren viviendo en la calle o encerrados en prisiones de adultos, la Ministra o ha guardado silencio o ha realizado alguna tibia declaración o ha escurrido el bulto por la falta de competencia, pero, ¿para qué se quiere un Ministerio sin posibilidad de actuar en este tipo de casos? Desde Sumar vendieron como un éxito el acceso a cuatro Carteras ministeriales, pero, como ocurrió con el ante-



**SCTM**  
SECTOR MAR Y PUERTOS

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

Un sindicato combativo, honesto y solidario



rior gobierno de coalición, salvo Trabajo, la izquierda institucional no consiguió más que arrancar al PSOE ministerios de cartón.

Por ello, es inevitable realizar una serie de preguntas, ¿merece la pena ser cómplice de, por ejemplo, el comercio de armas con Israel, la deriva bélica europea, la política migratoria de Marlasca, la represión policial, etc., por estos sillones? ¿Realmente hay más opciones de mejorar las condi-

ciones de vida de la clase trabajadora y la conquista de derechos y libertades desde la integración en las estructuras de poder que desde la creación de entes autónomos que reivindiquen y peleen por ello mientras construyen poder popular?.

Lo dudamos y, de momento, tanto Podemos como Sumar se encuentran al borde de la irrelevancia institucional tras ser fuertemente castigados en los últimos procesos elec-

torales, la decepción de su electorado es grande, no sólo por el bochornoso espectáculo de los choques entre facciones sino también por el incumplimiento sistemático de su propio programa político.

No podemos seguir esperando a que surja la enésima iniciativa electoral que ya, por fin, consiga aglutinar una mayoría social por el cambio. Toca experimentar con otras fórmulas.



**UNA HERRAMIENTA DE LUCHA**  
**HONESTA SOLIDARIA PARTICIPATIVA**