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

SEPTIEMBRE 2024 Nº112

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

27S

POR PALESTINA

contenido

03. BARLOVENTO
CGT llama a manifestarse el próximo 26 de octubre en defensa de las pensiones

06. SALVAMENTO MARÍTIMO
40 horas de rescates en alta mar sin descanso; no podemos más

10. NAVAL
Frente a la ofensiva patronal, hay que endurecer la lucha por un convenio digno

12. LABORAL
las Horas extras que no se pagan

16. MARINA MERCANTE
Las futuras terminales de cruceros del Puerto de València se mantienen paralizadas por el choque entre Baleària y MSC

18. MARINA MERCANTE
El barco de Naviera Armas que encalló en Tarfaya (Marruecos) en 2008, desmantelado tras 16 años

20. MARINA MERCANTE
Noticias Breves

22. LIBRO DEL MES
Se Busca

24. TODO POR HACER
Bulos racistas para extender el odio

Edita y Publica:
Sindicato Federal de Mar y Puertos de la FETYC-CGT

Avda. del Cid, 154 bajo C.P.46014 Valencia 681 65 98 35 - 96 383 44 40 cgtsectormar@cgt.es

www.marypuertos.org www.salvamentomaritimo.org

barlo-vento

CGT LLAMA A MANIFESTARSE EL PRÓXIMO 26 DE OCTUBRE EN DEFENSA DE LAS PENSIONES

Secretariado Permanenete del Comité Confederal de CGT

Las fuerzas políticas y sociales han consensuado y apoyado la hoja de ruta del Pacto de Toledo que, en vez de garantizar y perfeccionar los niveles de bienestar de la ciudadanía, su único interés es centrarse en la problemática de la financiación de la Seguridad Social.

Desde la primera gran "contrarreforma del 85 del siglo pasado" hasta la última consensuada con los agentes sociales en julio de 2024, no han logrado mejorar los requisitos y cuantías económicas de los pensionistas en general y, por el contrario, aseguran un marco legislativo adecuado a un mercado de trabajo competitivo y adecuado a los intereses empresariales.

La jubilación "ordinaria" no solo se ha retrasado, sino que se ha endurecido debido a las condiciones del mercado de trabajo que se hicieron estructurales desde la década de los 90 del siglo XX, que exige más años de cotización para acceder a los 65 años y para poder obtener el 100 % de la base reguladora. En cada reforma de pensiones han ido paulatinamente aumentando los años para el cálculo de la pensión de jubilación (nacidos posteriores al año 1975 -27 años- los anteriores -25 años-), y empeorando sensiblemente la jubilación anticipada.

Si a la vez se fomenta, como lo hace la ley de los agentes sociales del 2021, el retraso de la jubilación incentivando cada vez más la jubilación demorada y se mercantiliza (dinero, dinero, dinero...), la incongruencia en cuanto

a jubilarse en la franja de los 60 años está servida. Al empresariado se le sirve unas condiciones para seguir con la explotación de manera coherente y volver más competitivas a sus empresas.

Poner en marcha en los sectores, a través de la negociación colectiva con los agentes sociales CC.OO. y UGT, los Planes de Pensiones Privados, no es sino la penúltima vuelta de tuerca al Sistema Público de Pensiones y la victoria clara del capital financiero y el empresariado donde una parte de dichas pensiones se sufraga con las subidas salariales de las personas trabajadoras, para mercantilizar el derecho colectivo a pensiones suficientes y dignas.

Con la última reforma que verá la "luz del Decreto" en breve, nos encontramos con una puesta en escena "populista" y además a la baja, donde no se recuperan derechos esenciales y fundamentales de las personas trabajadoras que tienen que ver con sus posibilidades de acceder a la jubilación a la edad de 60 años como forma generalizada y para aquellos sectores con penosidad, peligrosidad o altos riesgo de accidentabilidad, reducir la edad de jubilación de manera sensible a través de coeficientes reductores adecuados a sus trabajos y no con un nuevo procedimiento de coeficientes reductores farragoso y selectivo.

Dignificar el trabajo asalariado y reducir seriamente los años de trabajo para acceder a una jubilación con pensión digna, que se acerque al 100 % del último salario regulador y siempre por encima del 60 % del salario medio, es una cuestión de justicia social y es un derecho fundamental para todas las personas trabajadoras.

Otorgar al empresariado más poder y control del trabajo y la salud de las personas trabajadoras a través de las mutuas patronales; mercantilizar la permanencia en el empleo; no recuperar derechos en las jubilaciones anticipadas, a la vez que

no poner en marcha ya la reducción de los coeficientes reductores de manera seria en todas las actividades penosas, peligrosas y de alta precariedad, no deja de ser sino, cumplir con aquella

máxima establecida en la CE que dice que ..."los agentes sociales deben ser funcionales para la economía..." y esto si lo hacen muy bien con los dos Gobiernos "más progresistas de la historia", donde la economía empresarial, especialmente de las grandes corporaciones y multinacionales de la energía, telecomunicaciones, financieras, llevan más de seis años "haciendo el agosto" a costa de los derechos públicos de todos y todas (empleo, vivienda, educación, cuidados, salud, movilidad, crédito-dinero, etc.).

CGT, al igual que los distintos movimientos de pensionistas sigue trabajando y peleando por derechos esenciales y posibles para toda la clase trabajadora: salarios adecuados; jubilación generalizada a los 60 años; período de cómputo de los mejores 15 años de cotización y eliminar los coeficientes reductores en las jubilaciones anticipadas con 40 años cotizados y en todas aquellas actividades penosas, peligrosas y precarias reducir sensiblemente su edad de jubilación con todos los derechos; la vigilancia y defensa de la salud de las personas trabajadoras a través de nuestro Sistema de Salud Pública y Pensiones para todos y todas que se acerque al 100 % del último salario regulador y terminar con la brecha de género tanto en el trabajo asalariado como en la pensión. Esto es hoy posible, porque existen recursos suficientes, si las clases asalariadas nos ponemos manos a la obra, nos movilizamos y obligamos a un reparto de la riqueza y de los trabajos (todos, incluido el de cuidados).

¡Unámonos por las pensiones! ¡La lucha es el único camino!

Salvamento Marítimo

DESCANSO PARA LA FLOTA

40 HORAS DE RESCATES EN ALTA MAR SIN DESCANSO; NO PODEMOS MÁS

Isabel Durán

Levante EMV

Jornadas de alta tensión para la plantilla de Salvamento Marítimo en Canarias. En solo dos días han auxiliado a 1.289 personas localizadas a bordo de 23 barquillas precarias que navegaban cerca de las costas del Archipiélago.

Lanzarote es la isla que más migrantes ha recibido y los equipos de rescate no han tenido apenas unos minutos de respiro entre una intervención y otra. "La tripulación de la salvamar Al Nair, con base en el muelle de Arrecife, ha pasado unas 40 horas seguidas de rescates en alta mar sin descanso", denuncia el secretario de organización del sector del mar y puertos de la Confederación General de Trabajadores (CGT), sindicato mayoritario en la flota de Salvamento Marítimo (Sasemar), Ismael Furió, quien advierte que la fatiga de los equipos conlleva poner en peligro la vida de muchas personas. "No podemos más. Ya es una cuestión de supervivencia pura y dura. Un mínimo despiste por el cansancio puede ser fatal para la vida de muchas personas", señala.

Además de las horas de navegación y de soportar los momentos de angustia que viven cuando traspasan a los migrantes a la

salvamar, la tripulación se tiene que hacer cargo del mantenimiento, preparación y acondicionamiento de los buques entre operaciones. En estos días, apenas ha habido tiempo para repostar. “La Al Nair estaba en muy malas condiciones. Destrozada. Sin material, sin combustible y con medio metro de basura en cubierta. La tripulación la limpió entre la una y las tres de la mañana y a las ocho los volvieron a activar”, detalla Furió.

“Metemos a niños en bolsas”

“Están siendo jornadas muy complicadas. Es una salvajada”, lamenta el representante sindical, que pone el foco en la necesidad de reforzar la plantilla en las Islas para aliviar la presión que soportan determinados equipos. El rescate de las casi 14.000 personas que han arribado a El Hierro en lo que va de año ha recaído sobre los ocho profesionales de Salvamento Marítimo que se turnan cada semana en equipos de cuatro, como dotación de la salvamar Adhara. “No tiene sentido que disponiendo de plazas libres para aumentar las tripulaciones y poner en funcionamiento las unidades que están paradas”, explica Furió, quien critica que se estén utilizando esas plazas para cubrir puestos de oficina en Madrid.

Desde CGT aseguran que hay cinco salvamares inactivas en diferentes puertos de la Península, que están “viejas” pero “inútiles” y que se podrían destinar a Canarias para reformar las labores de rescate, contribuyento a aliviar la presión sobre la plantilla desplegada en las Islas. “Hay unas 26 plazas libres autorizadas por el Ministerio de Hacienda y hay barcos parados. ¿En qué están pensando? La semana que viene podría

haber cinco salvamares más en Canarias y a coste cero", sostiene Furió. Activar esos refuerzos, según subraya el portavoz sindical no solo mejoraría las rotaciones de la plantilla, sino que ayudaría al Gobierno de Canarias en la gestión de la crisis migratoria. Si hay más buques de rescate, se podría trasladar a los migrantes a la isla que disponga de más recursos y no habría que desembarcarlos necesariamente en el puerto más cercano.

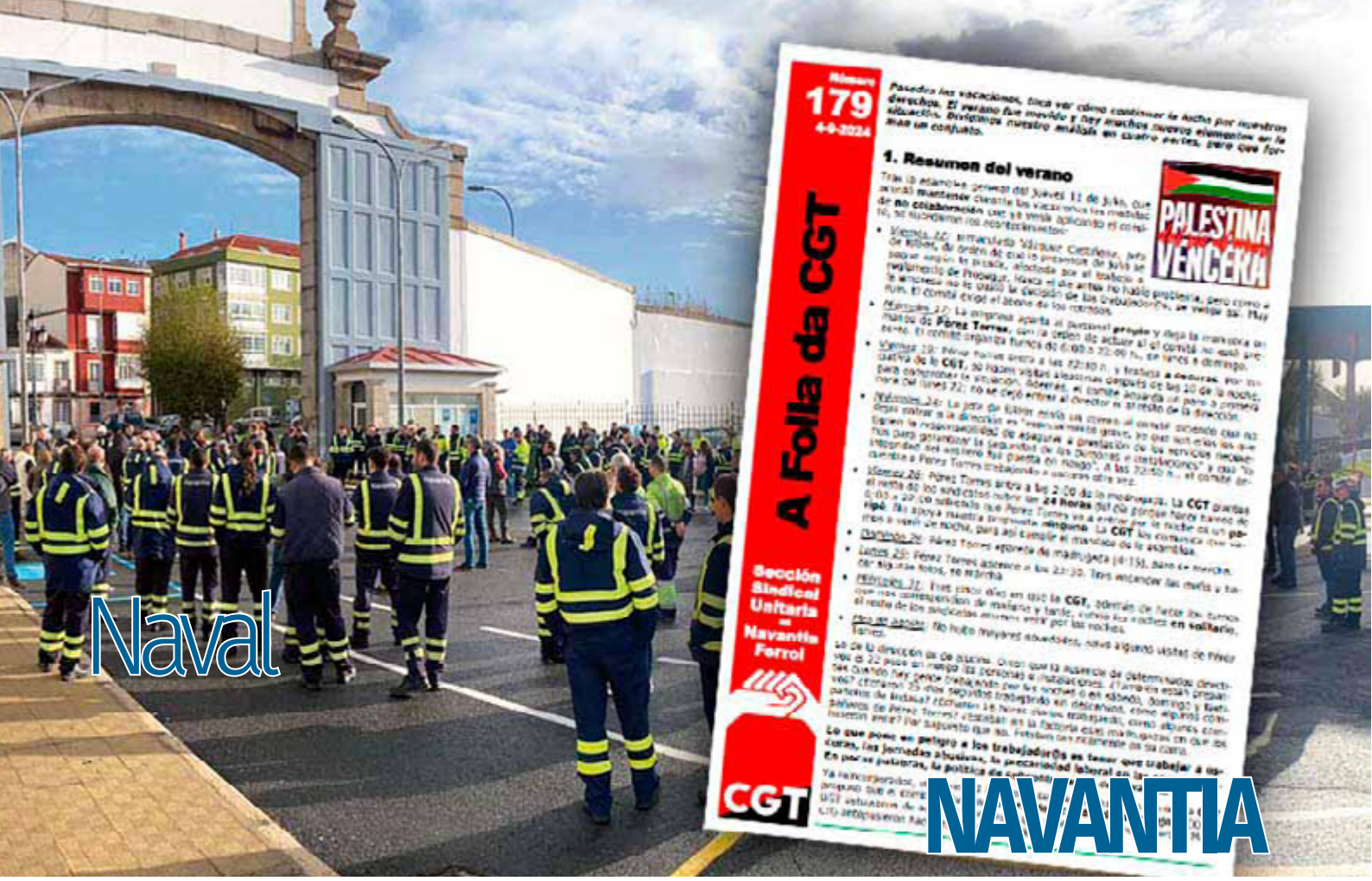
Plazas disponibles y buques parados

Además de la carga de trabajo físico, las tripulaciones de las embarcaciones de rescate tienen que soportar el impacto emocional que conlleva socorrer en alta mar a personas vulnerables que huyen de contextos extremadamente precarios. "Metemos a niños en bolsas. Nos enfrentamos a heridas muy graves sin ser médicos. Nos pasamos diez horas con el corazón en un puño buscando en el mar a cien personas que están en un cayuco a punto de hundirse. Y, cuando llegamos al muelle, nos avisan de que hay que desembarcar rápido porque hay otra barquilla en apuros", relata Furió.

En Canarias, subrayan desde CGT, hay cinco salvamares y dos guardamares dedicadas al rescate

de migrantes, porque el resto de unidades están destacadas en puertos alejados o no tienen las características necesarias para intervenir ante una emergencia de este tipo. “Contamos con apoyos como los controladores o los helicópteros y los aviones que nos ayudan en la búsqueda, pero la realidad es que no rescatan”, explica Furió, quien lamenta que España gaste “millones y millones” en construir nuevas unidades que “no hacen falta”, dotadas con un helipuerto o con drones, “para los que ni siquiera hay pilotos y que terminarán por quedar oxidados en alguna base”. Solo ayer, los equipos de Salvamento Marítimo tuvieron que auxiliar a 509 personas en nueve embarcaciones precarias que se dirigían a Lanzarote, Gran Canaria, El Hierro y Tenerife.

No podemos más. Ya es una cuestión de supervivencia pura y dura. Un mínimo despiste por el cansancio puede ser fatal para la vida de muchas personas



FRENTE A LA OFENSIVA PATRONAL, HAY QUE ENDURECER LA LUCHA POR UN CONVENIO DIGNO

Sección Sindical de CGT Navantia

Justo antes de irnos de vacaciones explicábamos cómo la determinación de la plantilla ferrolana en la asamblea general del 11 de julio —donde se decidió mantener las medidas de no colaboración con la empresa— hizo saltar todas las alarmas en la dirección de Navantia, y cómo esto desencadenó una ofensiva reaccionaria[1] contra los trabajadores activando sus principales resortes: patronal de auxiliares, burocracia sindical y medios de comunicación.

Esta ofensiva continuó durante las vacaciones y ahora en septiembre todos ellos, especialmente la burocracia sindical, se están empleando a fondo para recuperar el control de la situación. Así, a finales de agosto asistimos a una ronda de asambleas parciales (por centros de trabajo) de la mayoría sindical (MAS-CIG) en la que desplegaron la típica retórica apocalíptica para doblegar la voluntad de lucha de los trabajadores. Esta primera semana de septiembre tenemos otra ronda de asambleas parciales (de todo el comité) en la que CCOO y UGT se suman al discurso del miedo.

En paralelo, las federaciones de CIG, CCOO y UGT se reunieron con el comité de

Navantia el lunes 2, para sumarse a la ofensiva. En este caso responsabilizando a los trabajadores de Navantia de los despidos que la patronal de auxiliares (en auxilio de Navantia) está realizando, y de los posibles ERTE que se planteen. Desde la CGT explicamos la maniobra que hay detrás y la necesidad de responder a esos despidos con movilizaciones conjuntas de principal y auxiliar, planteamientos que no les merecieron la más mínima atención.

Por su parte, la dirección de Navantia está movilizando a los sectores más acomodados de la factoría, esos que no participan en ninguna movilización jamás, para que asistan a la asamblea general y, con su voto, repongan el sentido común que se ha perdido por culpa de un grupo de radicales (dicho por el director de Ferrol en una reunión con el comité este verano).

Todos estos movimientos, que no despreciamos en absoluto pues se trata de fuerzas muy relevantes, también son un reflejo de la rabia e inquietud que provoca entre el poder capitalista la clase obrera cuando se levanta para luchar por sus derechos y se puede convertir en una referencia para otros sectores. Y precisamente porque somos conscientes de los peligros, desde la CGT en Navantia-Ferrol estamos defendiendo continuar la movilización e intensificarla con un plan de lucha concreto que permita unir fuerzas entre los y las trabajadoras contra los intentos de división patronales y los discursos desmovilizadores. Se puede y se debe ganar un convenio digno, a condición de levantar una alternativa de clase y combativa, eso es lo que defendemos desde la CGT.

LAS HORAS EXTRAS QUE NO SE PAGAN

LAS EMPRESAS AHORRAN 3.254 MILLONES DE EUROS AL AÑO EN HORAS EXTRAS QUE NO PAGAN

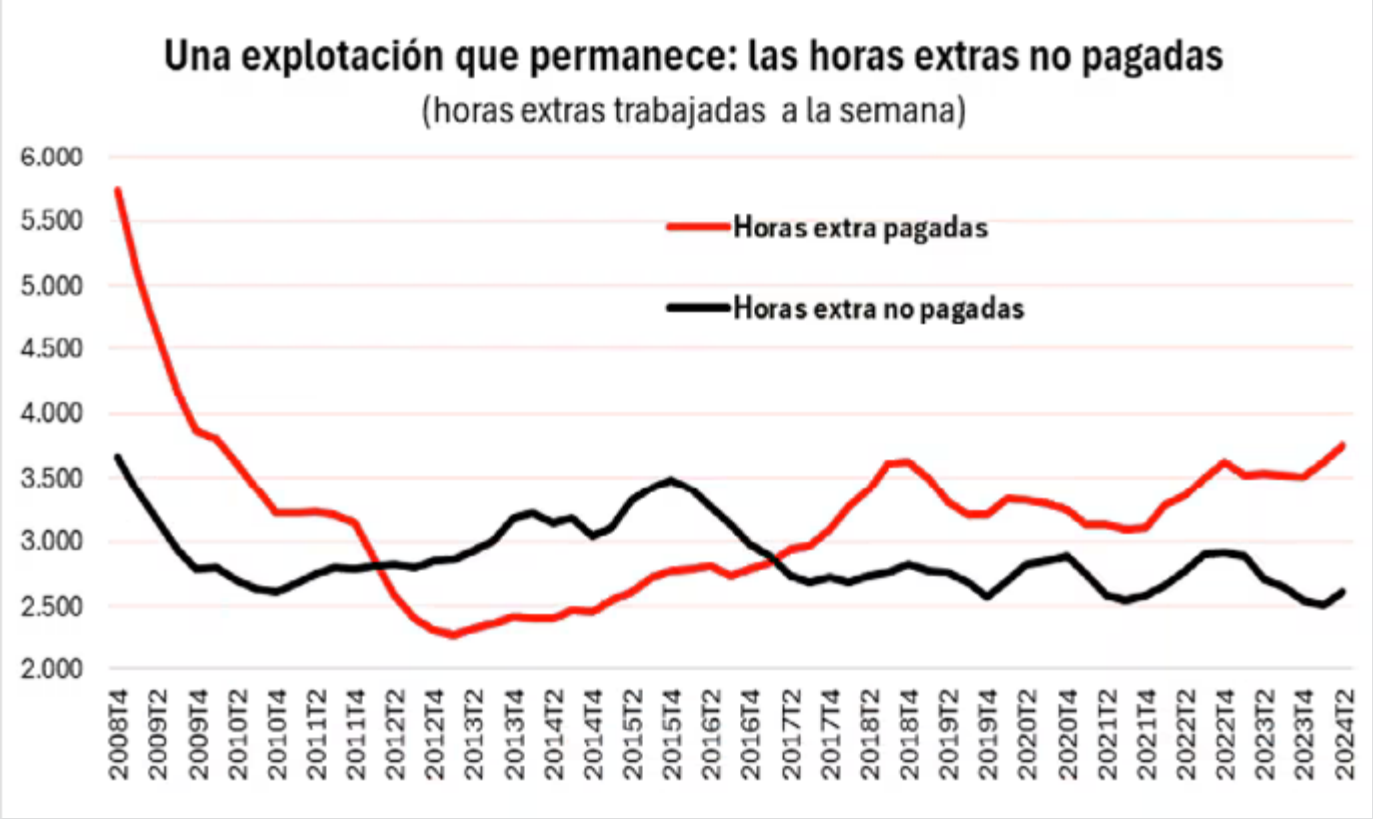
Con los datos de la EPA podemos identificar dos prácticas extendidas de prolongación de la jornada laboral más allá de lo legalmente pactado: el más evidente, los 2,6 millones de horas extras no pagadas que cada semana se trabajan de media en España, un total de 419 mil personas asalariadas según la EPA. Además, el INE detecta que más de 1 millón de personas asalariadas a jornada completa trabaja habitualmente más horas de las que tiene pactadas, sin disponer de

datos de que esas horas se paguen y se coticen. Dentro de ese millón de asalariados que trabajan por encima de su jornada pactada, hay 636 mil personas con una jornada de 40 horas semanales que trabajan de forma habitual un número mayor de horas, algo que a priori vulneraría la legislación laboral en materia de jornada laboral.

Esas horas de trabajo no pagadas, pero de cuyo valor añadido obtenido se apropian íntegramente los empleadores, causan un grave perjuicio tanto a la población asalariada explotada como al conjunto de la sociedad a través de unos menores ingresos públicos (cotizaciones, IRPF e impuestos al consumo vinculados a los salarios no pagados).

La población asalariada que realiza horas extras no pagadas (419 mil personas de media en el último año) trabaja 6,3 horas extras no pagadas de media a la semana, lo que le supone que deja de percibir de media 141 euros a la semana de coste laboral (salarios y cotizaciones) lo que en términos anuales equivale a 7.370 euros entre salarios y cotizaciones de los que los empleadores se apropian, beneficiándose íntegramente del valor añadido generado por esas horas de trabajo.
Los sectores con mayor volumen de horas extra no pagadas son: educación, industria, hostelería y comercio, y los sectores donde un porcentaje mayor de sus trabajadores realiza horas extra no pagadas son: finanzas y seguros, servicios profesionales, científicos y técnicos, energía, educación e información y comunicaciones.

Las horas extras trabajadas, pero no



pagadas por los empleadores, siguen siendo un abuso habitual para cientos de miles de trabajadores. Es una forma de explotación laboral que lleva presente décadas y que no se ha logrado reducir sensiblemente en los últimos años, a pesar de la aprobación de normativa específica como el registro obligatorio de la jornada de trabajo. Los empresarios se apropian íntegramente del valor añadido obtenido de ellas, engordando sus beneficios a costa de la sobre explotación de la población asalariada y causando un grave perjuicio a estas personas y a toda la sociedad, al disminuir los ingresos públicos (cotizaciones, IRPF...).

Estos datos ponen de manifiesto la importancia de contar con un sistema de registro horario en las empresas que aporte un control efectivo de la jornada y de las horas extra que se realizan, con la vista puesta en la necesaria reducción del tiempo de trabajo para mejorar la vida de las personas trabajadoras.

« Según datos de la EPA, ***los reyes de las horas extras no pagadas son los profesores****. La educación suma el 15,7%, casi el* ***16% de las horas extras*** *no retribuidas. En total son 61.000 docentes que trabajan muchas horas gratis».*

CGT
UNA HERRAMIENTA DE LUCHA
HONESTA SOLIDARIA PARTICIPATIVA

NAVIERA ARMAS

LAS FUTURAS TERMINALES DE CRUCEROS DEL PUERTO DE VALÈNCIA SE MANTIENEN PARALIZADAS POR EL CHOQUE ENTRE BALEÀRIA Y MSC

Carlos Navarro Castelló
elDiario.es

En pleno debate de decrecimiento del turismo de cruceros en València desde que la alcaldesa, María José Catalá, anunciara que la llegada de megacruceros quedará prohibida a partir de 2026, se mantiene la incógnita sobre el futuro de las dos terminales previstas en en el puerto. La tramitación de ambas instalaciones vinculadas al polémico proyecto de ampliación portuaria siguen paralizadas.

Como informó este diario, aunque Catalá no ha concretado aún qué tipo de barcos en cuanto a dimensiones y capacidad de pasaje tendrán el acceso prohibido, el Puerto de València verá ampliadas sus instalaciones con una terminal más de las que tiene actualmente destinadas a este negocio, salvo que alguno de los recursos judiciales que se tramitan paralicen la ampliación.

El espacio en el que atracan actualmente los cruceros, ubicado en el dique norte, será demolido como consecuencia de las obras y trasladado a la zona de los antiguos astilleros de Unión Naval. Baleària se adjudicó la concesión de esta nueva instalación y posteriormente MSC solicitó otra que se está tramitando.

En concreto, el 10 de noviembre de 2022, el consejo de administración de la Autoridad Portuaria de València (APV) aprobó el traslado de la terminal de cruceros de su ubicación actual, alejada por tanto del casco urbano, a los antiguos astilleros de Boluda, junto a los Poblados Marítimos. Tanto el entonces alcalde, Joan Ribó, como el representante de la vicepresidencia del Gobierno del Botánico de Compromís, Ivan Castañón, votaron en contra en coherencia con su oposición a la ampliación del puerto.

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

Sin embargo, casi dos años después, las obras no se han iniciado y el retraso va para largo puesto que, según ha averiguado elDiario.es, los plazos administrativos de la concesión para la ejecución del proyecto constructivo están paralizados a la espera de que se resuelva la ubicación de la nueva estación de cruceros de MSC, así como los accesos a las infraestructuras.

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

Como ya adelantó este diario, la naviera más grande del mundo, MSC, ha pedido una concesión para una nueva estación de cruceros, lo que ha generado un conflicto con Baleària, única que se presentó al concurso para desarrollar la terminal, ya que considera que los grandes buques de la multinacional suiza atascarán la entrada y salida de sus ferris. Al parecer, en estos momentos la APV realiza estudios de maniobravilidad para saber si realmente una terminal impediría el normal funcionamiento de la otra.

NAVIERA ARMAS

EL BARCO DE NAVIERA ARMAS QUE ENCALLÓ EN TARFAYA (MARRUECOS) EN 2008, DESMANTELADO TRAS 16 AÑOS

Atlantico Hoy

Álvaro Oliver González

atlanticohoy.com

El buque Assalama de Naviera Armas que encalló frente a las costas de Tarfaya (Marruecos) en 2008 ha sido desmantelado tras 16 años abandonado en el lugar, tal y como ha adelantado este fin de semana el sitio web especializado Puente de Mando.

El citado medio ha publicado unas imágenes de lo poco que quedaba por retirar del buque siendo desmontado y remolcado por el barco holandes Koole 32. Los trabajos de desmantelamiento se iniciaron en mayo y han durado casi cuatro meses.

Armas estaba negociando con su aseguradora

Meses antes de que se comenzase a retirar el barco de la costa africana, el secretario general del Ministerio de Transportes de Marruecos, Khalid Cherkaoui, explicó en declaraciones a Atlántico Hoy que había habido "un contacto entre el armador [Naviera Armas] y las autoridades [marroquís]" y se estaba "negociando para eliminar los restos en el menor tiempo posible".

Según explicó entonces Cherkaoui a Atlántico Hoy, "en este tiempo [refiriéndose a un periodo en los últimos años en el que Marruecos y Canarias han negociado reabrir la línea

marítima], el armador ha contactado con su compañía de seguros para poder facilitar la operación".

Negociaciones congeladas

Cuando Cherkaoui hizo estas declaraciones en enero de 2024, acababa de reunirse, en representación del Ejecutivo de Marruecos, con el Gobierno de Canarias, el Cabildo y la Cámara de Comercio de Fuerteventura y la empresa Newport en el marco de las negociaciones para esta reapertura de la línea.

Entonces, se afirmó que la línea estaría operativa "en muy poco espacio de tiempo", aunque todavía no se ha concretado ninguna fecha ni naviera interesada, si bien el consejero de Transportes de Canarias, Pablo Rodríguez, afirmó tras aquella reunión que había una "interesada" en prestar el servicio.

Además, las protestas del sector agrario canario contra la línea marítima por miedo a la introducción de enfermedades del ganado llevaron al Ejecutivo canario a afirmar que la reapertura no se produciría si había cualquier tipo de riesgo para la seguridad en Canarias, refiriéndose a esta posibilidad de transmisión de enfermedades.

La retirada del Assalama puede interpretarse como un buen síntoma de esta reapertura, puesto que Marruecos históricamente había exigido que los restos del buque encallado se desmantelasen antes de plantear la vuelta de la ruta marítima.

El accidente del 'Assalama'

En 2008, el barco de Naviera Armas encalló en las costas marroquíes de Tarfaya, provocando el fin de la efímera línea entre Fuerteventura y Marruecos que se había inaugurado apenas un año antes.

El semi hundimiento del barco se produjo a unas millas del puerto, pero ocurrió a raíz de un accidente en él. Mientras el Assalama hacía aquel día la maniobra de salida, chocó contra el dique y esto provocó una vía de agua que comenzó a entrar en el barco sin que los tripulantes se diesen cuenta en un primer momento.

Cuando el buque llevaba ya unos minutos navegando hacia Canarias, el capitán se percató de la situación y ordenó volver al puerto, pero no dio tiempo: antes de llegar, el Assalama encalló. El pasado año 2023, un famoso youtuber marroquí llamado Bin Nisnas, cuyo canal siguen casi un millón de personas, grabó un vídeo en el interior del buque semi hundido después de nadar los 350 metros que lo separaban de la costa, mostrando cómo estaba el interior del buque tras 16 años abandonado, con los coches de los pasajeros aún adentro.

MARINA

Noticias Breves

Los pasajeros de la rutas marítimas Huelva-Canarias caen un 12 % hasta agosto

Las rutas marítimas que discurren entre Huelva y Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife, declaradas de interés público, han registrado hasta agosto de este 2024 un número de pasajeros superior a los 39.800, lo que supone un 12,8 % menos que en el mismo período del ejercicio anterior, en el que la cifra de pasajeros se situó en 45.710, lo que arroja una reducción de 5.910 personas.

Según los datos del Puerto de Huelva, el número de vehículos transportados se sitúa en 22.908 hasta agosto, un dato que también refleja un descenso del 12,36 % respecto al año anterior cuando fueron 26.138. El descenso viene motivado por que desde mitad del pasado mes de abril es una la línea que cubre la ruta Huelva-Canarias después de que dejara de operar la línea de Armas tras la decisión de la naviera de llevarse sus servicios al puerto de Cádiz.

Desde entonces sólo se mantiene la puesta en marcha en octubre de 2018 por las navieras Fred Olsen Express y Baleària, a través de su alianza Canary Bridge Seaways (CBS), una ruta triangular entre los puertos de Huelva, La Luz en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

Estas líneas fueron declaradas en febrero de 2022 por el Consejo de Ministros de interés público, estableciéndose Obligaciones de Servicio Público sobre las mismas consistentes en mantener una frecuencia mínima de un viaje semanal en cada una de ellas.

El Gobierno prorroga un año el contrato de la línea Ceuta-Algeciras

El Gobierno ha prorrogado durante un año el contrato de la línea de interés público establecida en el Estrecho entre los puertos de Ceuta y Algeciras, al considerar que la continuidad de este servicio es clave para la conectividad en esta zona.

Según han informado a EFE fuentes portuarias, la prórroga afecta al contrato establecido con la compañía naviera Balearia Eurolíneas Marítimas S.A., la cual venía prestando el servicio desde el 26 de junio de 2023 y que finalizó el 30 de junio de 2024.

El Gobierno ha prorrogado este contrato por otro año, concretamente desde el 1 de julio de 2024 al 30 de junio de 2025, por un importe total de 739.942,27 euros.

La ampliación se ha justificado por la importancia estratégica de esta conexión, así como por la resolución del tribunal administrativo central de recursos contractuales que obligó a postergar la implementación de nuevos contratos para otras rutas marítimas.

La compañía naviera, gracias a este acuerdo, mantiene hasta diez salidas diarias desde ambos puertos, seis de ellas con el buque de alta velocidad 'Avemar Dos' y otras cuatro con el transbordador convencional 'Passió per Formentera'.

En esta misma línea marítima operan los buques de las navieras Armas Trasmediterránea y FRS.

MERCANTE

Noticias Breves

Canarias destina 3,1 millones de euros en subvenciones al transporte de mercancías

El Grupo Armas Trasmediterránea cerró su campaña Marhaba u Operación Paso del Estrecho 2024 (OPE) con una cifra de 850 mil personas y 265 mil vehículos transportados entre el sur de Andalucía y el norte de África. Al cierre de la campaña especial de verano, la naviera registró un incremento de 5% respecto al mismo periodo en 2023.

La compañía reforzó sus líneas con más de 3.200 salidas, entre el 1 de junio y el 15 de septiembre desde los puertos de Algeciras, Málaga, Motril y Almería, con destino a Ceuta, Melilla, Marruecos, Argelia y viceversa.

Cada verano, el Grupo Armas Trasmediterránea activa en junio su operativo especial, para asistir al mayor movimiento migratorio entre dos continentes, con motivo de los viajes que realizan los ciudadanos de origen magrebí desde varios países de Europa hasta el norte de África durante la época estival.

Para ello, además del refuerzo en la logística y medios necesarios, pone a disposición servicios especiales como menús halal y zonas de rezo a bordo, puntos de información y asistencia en árabe y francés a las familias que se desplazan.

"La operativa de este año ha sido un éxito gracias al esfuerzo conjunto de nuestros equipos comerciales, operativos y técnicos tanto de flota como de tierra, así como la estrecha colaboración con las autoridades portuarias y de seguridad.

Armas solicita poder operar desde el 1 de enero en el muelle de Agaete

Naviera Armas-Transmediterránea ha informado que ha cursado petición a las autoridades competentes para poder operar desde el próximo 1 de enero de 2025 en el Puerto de Las Nieves, en el municipio grancanario de Agaete.

La compañía marítima ha justificado que esta petición está "respaldada por varias sentencias favorables de la Unión Europea", y que contribuirá a potenciar el servicio que ya presta entre las dos capitales canarias, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

El Puerto de Las Nieves, "supondrá una mejora del servicio tanto a nivel de carga como de pasaje para la compañía", en una oferta que se sumaría a la que ya viene realizando hasta la fecha, con diez viajes al día los siete días de la semana entre los puertos de las dos capitales. Además, ha anunciado la incorporación de un nuevo buque al transporte de mercancías entre las dos capitales canarias, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, que operará desde el próximo 1 de octubre.

El barco que incorpora al transporte de mercancías es el 'Al Andalus', de tipo RoPax, está orientado principalmente a la carga de mercancías, incluyendo aquellas de materias peligrosas, con un servicio diario de lunes a viernes. El 'Al Andalus', ha precisado la naviera canaria, cuenta con capacidad para 1.275 metros lineales de carga, 215 pasajeros y 150 vehículos, así como una eslora de 160 metros, manga de 22,4 metros, un calado máximo de 5,9 metros y un tonelaje bruto de 14.411 toneladas.

Libro del mes

LA DISTRI

ladistri.cgtpv.org

Se busca un futuro posible en el que desear vivir

Cambio climático, crisis energética, adicción a la tecnología, consumo a ultranza... Nuestro modo de vida nos aboca inexorablemente al colapso y a la extinción, pero lo hemos interiorizado y normalizado. Hemos comprado el relato.

Nos hemos habituado a que el dinero sea el fin último, a entregarnos diariamente al consumo voraz de ficciones escapistas sin verdadero sentido, a creer que los seres humanos somos malos por naturaleza. En estos tiempos de premura y zozobra, nos queda sin embargo una herramienta muy poderosa, nuestra seña de identidad como seres humanos: la

Se busca un futuro posible en el que desear vivir

Miguel Brieva

imaginación.

Miguel Brieva, el autor de Dinero, Bienvenido al mundo o La gran aventura humana, persigue con anhelo, cual cazarrecompensas sin ánimo de lucro, una salida a tanta resignación, un nuevo relato colectivo: se busca un futuro posible en el que desear vivir.

Miguel Brieva, Sevilla, 1974. Dibujante, ilustrador y animador, así como editor y músico ocasional. Es autor de los libros Dinero, Bienvenido al Mundo, El Otro Mundo, Al Final (junto a Silvia Nanclares), Memorias de la Tierra, Obras incompletas de Marcz Doplacié, Lo que me está pasando y La gran aventura humana. Ha colaborado en El Jueves, Diagonal, La Vanguardia, Rolling Stone, Cinemanía, El País, Interviú, Orgullo y Satisfacción, Mondo Bruto, Vacaciones en Polonia y otras publicaciones. Ha realizado animaciones para varias películas y documentales (Astronautas, Underground: La ciudad del arco-iris, Sobre ruedas, El mito de Sísifo). Es integrante del grupo musical sevillano Las Buenas Noches, con quien ha publicado tres discos hasta la fecha: Aventuras domésticas, Un mal día lo tiene cualquiera y Hoy ya es mañana. Ha participado en numerosas exposiciones colectivas e individuales, y ha sido profesor invitado en la Universidad de Bellas Artes de Cuenca, en Carleton College (Minesota, USA) y en University of Nebraska (USA).

BULOS RACISTAS PARA EXTENDER EL ODIO

El pasado 30 de julio, cientos de personas, convocadas por diversas organizaciones de extrema derecha, se concentraron frente a la mezquita del pueblo inglés de Southport. Corearon "no surrender" ("no nos rendimos"), "English till I die" ("inglés hasta la muerte") y "Tommy Robinson" (el nombre de un activista de extrema derecha, fundador de la organización islamófoba English Defence League, que días antes había huido del país para evitar comparecer a un juicio) antes de empezar a lanzar piedras contra el centro religioso y a la policía que lo custodiaba. Finalmente, los maderos – de los cuales 50 acabaron heridos, 27 de ellos hospitalizados – solicitaron refuerzos, cargaron contra los ultras con material antidisturbios y disolvieron el acto que supuraba odio.

El origen de todo: un bulo islamófobo

La razón por la que se produjo este ataque contra una mezquita se debía a que el día anterior una persona, armada con un cuchillo, acudió a un campamento infantil de baile en Southport y asesinó a sangre fría a tres niños e hirió de gravedad a otros ocho y a dos adultos. Horas después, varias cuentas de redes sociales de derechas – incluyendo la negacionista Channel3Now que se hizo muy popular durante la pandemia, la del mencionado Tommy Robinson, exiliado en Chipre, y las de grupos neonazis como British Movement, Atomwaffen Division y National Action – empezaron a difundir la noticia que el asesino se llamaba Ali Al-Shakati y que era un refugiado musulmán. Sin embargo, esto no era más que un bulo, dado que al poco tiempo trascendió que el autor del crimen era Axel Rudakubana, un joven galés de 20 años, padres ruandeses, católico y nacido en la mis-

mísima Gran Bretaña.

En los días siguientes, pese a que se aclaró la identidad, nacionalidad y religión del asesino, la desinformación racista se siguió propagando. Por ejemplo, el ultraderechista Nigel Farage (UKIP) acusó a la policía de ocultar información con fines partidistas y Tommy Robinson aseguró que el autor del asesinato había llegado en patera a su preciosa y verde isla. Incluso cuando ya estaba claro que se trataba de un joven nacido en Cardiff, el hecho de que es negro siguió siendo suficiente para para continuar los ataques racistas. "Tan solo unos días antes, Kyle Clifford, un hombre blanco de Londres, había asesinado a tres mujeres, pero el caso no pasó de la habitual crónica de sucesos", explica este doble rasero Miquel Ramos en un artículo en Público1. "Nadie salió a cazar hombres blancos. Ni se suceden las cacerías de hombres cada vez que uno mata a una mujer, sea del color que sea. Lo de Southport fue diferente porque el perpetrador era negro, y eso sí que se podía usar para responsabilizar a todo un colectivo por los actos cometidos por una sola persona. Es el ABC del manual racista".

Huelga decir que incluso si el asesino hubiera sido un solicitante de asilo musulmán, estos pogromos racistas no habrían estado justificados. En cualquier caso, el bulo se extendió como la pólvora y las manifestaciones de ultraderecha empezaron a aflorar como setas por todo el país, especialmente en Inglaterra e Irlanda del Norte. El 31 de agosto, Patriotic Alternative celebró una marcha por Londres bajo el lema "enough is enough" ("ya basta"). Ese mismo día, se atacaron hoteles en Manchester y Hartlepool que alojaban a solicitantes de asilo, al grito de "we want our country back" ("queremos que nos devuelvan nuestro país"). Y en los días siguientes, hasta el 10 de agosto, se produjeron concentraciones similares por todo el país, muchas de las cuales terminaron en violencia – bibliotecas y coches ardiendo, tiendas saqueadas, centros de acogida atacados, abogadas de extranjería amenazadas, coches robados alunizando contra hoteles que albergan migrantes, agresiones a comerciantes árabes, ataques a rumanos que circulaban por la calle, etc –. Además, reventaron varias concentraciones propalestinas en diversas localidades inglesas y galesas e, incluso, llegaron a instalar un checkpoint temporal en Middlesbrough para purgar extranjeros. En total, se han producido más de 1.000 detenciones, cientos de encarcelamientos y más de 130 policías han resultado lesionados. Los daños materiales totales todavía no se pueden calcular.

Contado así, de forma fría, puede parecer un relato

impersonal. Pero Miquel Ramos hace un buen trabajo de describir lo que todo esto supone: «Hay un grupo de personas parando los coches para comprobar quienes van en su interior. Los blancos pasan sin problemas, pero un conductor de tez morena emprende la huida como puede tras ser golpeado por varios de los que han rodeado el vehículo. No es el único punto de la ciudad donde hay incidentes. A pocos kilómetros, unos jóvenes se graban mientras apedrean las casas y los vehículos de una calle donde viven personas de origen migrante. En otra ciudad, un grupo de personas llega a un hotel donde se alojan refugiados. Entre los manifestantes hay un padre que lleva a su hijo a hombros, y otros menores de edad que saltan y gritan acompañando a la masa. A los pocos minutos, alguien prende fuego a unos contenedores y los empuja para que prenda todo el edificio«.

Y mientras todo esto sucedía, Elon Musk, propietario de Twitter y uno de los instigadores de las protestas – que, además, se lucra con la difusión de bulos y mensajes de odio – tuiteó "Civil War is inevitable" ("la guerra civil es inevitable") y puso un su perfil imágenes de las cacerías racistas.

La respuesta antifascista

Por fortuna, hemos podido presenciar decenas de respuestas, a nivel de calle, plantando cara a esta oleada de violencia fascista. Desde cadenas humanas frente a centros de acogidas de migrantes, hasta contramanis en diversas ciudades e, incluso, enfrentamientos físicos en algunas de ellas. Como consecuencia, algunas antifascistas han sido detenidas por supuestas agresiones contra racistas y/o policías Chatham, Southampton y Portsmouth, por citar algunos ejemplos. «Cientos de vecinos se apostan ante las puertas de otro hotel en Bristol, haciendo un muro humano contra la horda de racistas que intenta asaltarlo«, relata Miquel Ramos. «Por otra calle bajan decenas de encapuchados que se enfrentan a los racistas y los ahuyentan a palos. Son también ciudadanos que se han organizado para confrontar a los ultraderechistas que llevan días patrullando las calles y agrediendo a cualquier persona no blanca. Hay también convocatorias para proteger las mezquitas, lugares señalados por los ultras para que sean atacadas. Las comunidades que han sido objeto de señalamiento y violencia han formado grupos de autodefensa, e incluso han salido a las calles a dar respuesta a los racistas violentos«.

"Miles de personas [unas 25.000] salieron a la calle el 7 de agosto en las ciudades Birmingham, Brighton, Bristol, Liverpool, Londres, Newcastle y Northampton para denunciar los disturbios y ataques de extrema derecha contra inmigrantes y musulmanes", escribió El **Salto en su web**. "Se trataba de una convocatoria que pretendía contrarrestar las convocatorias de la extrema derecha, que **apuntaban a despachos de abogados**, ONG y oficinas de derechos sociales de apoyo a las personas migrantes".

La respuesta estatal

Por su parte, el gobierno laborista de Keir Stammer respondió condenando las protestas y llevando a cabo la mayor movilización de policías desde **los disturbios de Londres de 2011**. 6.000 agentes antidisturbios fueron repartidos por

el país – la mayoría en la capital – y otros 2.000 permanecieron en la reserva, dispuestos a acudir donde se les llamara. Policías escoceses fueron enviados a Belfast para poder hacer frente a los disturbios que se estaban produciendo. Además, se anunció que se usaría tecnología de reconocimiento facial y se haría seguimientos a organizaciones de extrema derecha para poder detener a cualquier persona que haya participado en los ataques.

Las detenciones resultaron tan masivas, que el 19 de agosto el Ejecutivo activó la Operación Amanecer Temprano, dejando en libertad provisional a centenares de presos preventivos de otras causas en cárceles de Gales e Inglaterra central para poder ingresar en prisión a un elevado número de ultras.

La respuesta del Estado siempre es usar la policía, responder a la violencia con violencia, y no abordar las causas de la xenofobia4. Se trata todo esto como un problema puntual de orden público, pero la precariedad y la ansiedad que el racismo genera continuarán serán la maleza que actuará luego combustible. «Esta situación es el resultado directo de la combinación explosiva de odio, el racismo, xenofobia y desinformación mostrando de manera meridiana como triunfa el discurso de las extremas derechas en las democracias liberales«, explicó Ruth Ferrero-Turrión en Público el 8 de agosto. «Unas extremas derechas que aprovechan las emociones de la gente para alcanzar sus objetivos a través de la movilización de la ira, el miedo, la indignación, la ansiedad o incluso la sorpresa operan de manera eficaz sobre sociedades, en este caso la británica, donde primero ha tenido lugar la destrucción del tejido social a través de la implantación de políticas neoliberales, y después los líderes políticos que las han implantado han señalado con el dedo al otro como enemigo y amenaza y responsable de todos los males. Donde se ha azuzado la lucha del penúltimo contra el último. De esto iba el Brexit. La sociedad británica, pero no solo, es receptiva a cualquier bulo que apunte a los que siempre les han dicho que eran la causa de todos sus males«.

“Y todo, al final, se arregla con policía”, decía Miquel Ramos el pasado 6 de agosto. “El sistema, insisto, permanecerá intacto. Los equilibrios y las convivencias, cada vez más frágiles. Tan solo las comunidades organizadas, conscientes de estos problemas, están dando respuesta a pequeña escala, al margen de las instituciones, señalando los problemas estructurales, dando batalla como pueden y poniendo el cuerpo cuando toca. Pero volverá a haber cualquier excusa en un futuro, si no en Reino Unido, en cualquier otro país. Y volverá a prender la mecha del racismo que permanece incrustado, inalterable e instrumental para entretener a los precarios compitiendo por las migajas”.

La extrema derecha española emula a la británica

El tiempo no tardó en darle la razón a Miquel. Justo mientras la llama de los disturbios británicos se apagaba, el 18 de agosto una persona asesinó a puñaladas a Mateo, un niño de 11 años, mientras jugaba al fútbol en un polideportivo de Mocejón, Toledo. Enseguida, aprovechando el corto lapso de tiempo, la extrema derecha española

empezó a esparcir por las redes bulos racistas relacionados con el crimen, buscando provocar una reacción similar a la que dos semanas antes había sacudió el Reino Unido. Relacionaron el crimen con inmigrantes subsaharianos, con menores marroquíes e, incluso, con un atentado yihadista. Participaron en la mentira pseudomedios y cuentas anónimas, pero también empresas como Desokupa, el pseudoperiodista Vito Quiles, el agitador y ahora eurodiputado 'Alvise' Pérez – que, en su canal de Telegram (de más de 700.000 suscriptores) vinculó el asesinato con la llegada de "africanos" al pueblo, generando comentarios llamando a "ir a dar muerte a MENAs" – y hasta el mismísimo Santiago Abascal, que sin mencionar explícitamente el caso dijo que los migrantes estaban convirtiendo España en un "país peligroso".

Llegó un momento en el que Asell Sánchez, el portavoz de la familia, pidió que no se acusara a "nadie por su raza o color de piel", ante lo cual recibió una avalancha de repugnantes comentarios culpándole por la muerte de su sobrino, enviados por centenares de fascistas.

La respuesta estatal también emula a la británica

Unos días después, la policía detuvo a J.P., un joven español, como sospechoso del crimen. Español de verdad, que dirían los racistas, de piel blanca y padres españoles. Una vez trascendió la noticia de que la desinformación que difundía la derecha – la cual, aunque se desmienta, deja poso y estigmatiza a las personas migrantes – no eran más

que bulos, la Fiscalía especializada en delitos de odio anunció que investigaría quién estaba detrás de la propagación de estas fake news por si hubieran cometido un delito de odio. Ante esto, no tardaron las ratas en abandonar el barco y varios ultraderechistas eliminaron, raudos y veloces, sus cuentas en redes sociales.

La Fiscalía, además, reclamó algunas reformas legales: acabar con el anonimato en las redes y prohibir su acceso a quienes difundan discursos de odio. Una serie de medidas – aplaudidas, por cierto, por algunos sectores de izquierdas, como el secretario general del PCE, Enrique Santiago – que, en el mejor de los casos son bienintencionadas y, en el peor, una manipulación para aumentar el control estatal sobre la población, nos generan pavor. Por un lado, acabar con el anonimato, es decir, dar un DNI para navegar por internet o abrirse una cuenta en una red social, impediría que un proyecto militante (como un centro social okupado, un colectivo ecologista que participa en acciones de desobediencia civil o un periódico anarquista) pueda difundir su trabajo sin señalar abiertamente a las activistas que participan del mismo). El anonimato es útil para que puedas participar en los debates políticos en redes sin exponerte, sin que tus jefes conozcan tu ideología, o sin informar a las autoridades de lo que piensas. Sin él, peligra la libertad física de quienes participan en acciones de protesta o en movimientos sociales, se limita la libertad de expresión y el derecho a recibir información. Por otro lado, otorgar al Estado la posibilidad de decidir qué se puede decir en internet y quién lo puede decidir, por supuesto, se volverá en contra de los movimientos antagonistas. Al igual que ocurrió con los delitos de odio, que se regularon para proteger a las minorías vulnerabilizadas y que se han instrumentalizado para proteger a personas privilegiadas – blancos, heterosexuales, españoles, fascistas, machistas, etc –, esta nueva normativa se pervertiría de la misma forma para atacar al antifacismo, feminismo, anarquismo, ecologismo, antiespecismo, etc.

La estigmatización de los problemas de salud mental

Por último, debemos señalar que una vez que trascendió la identidad del autor del asesinato de Mocejón, los titulares de casi todos los medios apuntaron inmediatamente que se trataba de una persona que presentaba trastornos mentales, que tenía una discapacidad intelectual del 70% y asociaron este hecho al delito.

Debemos destacar el trabajo incansable que han hecho varias activistas de salud mental y también la Comisionada de Salud Mental del Ministerio de Sanidad – quien ha difundido una guía de buenas prácticas – a la hora de explicar que asociar un posible trastorno con este terrible hecho resulta estigmatizante y dañino, además de infundado. Resulta sumamente irresponsable asumir que existe una vinculación entre salud mental y violencia cuando, de hecho, las personas que tienen un diagnóstico de salud mental reciben mucha más violencia que aquellas que no lo tienen. Por tanto, resulta tan discriminatorio asociar el crimen a una nacionalidad o etnia como a un trastorno mental.