

INDICE

Barlovento

CGT- Permisos Laborales

Página 3

Sistema público de pensiones

Página 5

Salvamento Marítimo: 2.291 personas han sido rescatadas en aguas cercanas a la costa de Andalucía

Página 6

Humor Gráfico

Página 7

Salvamento Marítimo Humanitario: Cuando salvar vidas es delito

Página 9

Estiba: CGT presenta alegaciones al borrador del reglamento de la estiba

Página 11

Marina Mercante: La justicia europea da la razón a Naviera Armas

Página 12

Marina Mercante: Baleària vs la nueva Trasmediterránea

Página 14

Marina Mercante: Noticias Breves

Página 15

Seguridad marítima: España lider de seguridad de la navegación marítima por satélite

Página 16

Libro del Mes

Página 17

Calentamiento Global: Medio grado más de calentamiento global

Página 18

Curiosidades

Sotavento

Sindicalismo Combativo: Del 8M a Amazon: CNT y CGT resucitan a costa de los dinosaurios sindicales



Los permisos de matrimonio, nacimiento y fallecimiento no computarán en días no laborables

La organización anarcosindicalista pidió que se declarara que el cómputo de estos permisos se iniciara el primer día laborable al hecho causante cuando este sucediese en día no laborable.



La Confederación General del Trabajo sigue luchando en todos los frentes por los derechos de los y las trabajadoras.

Esta vez, por vía judicial. Se ha tenido que llegar al Tribunal supremo para dejar bien claro que iremos hasta donde haga falta para que ningún derecho laboral sea bulnerado.

En sentencia firme del 13 de febrero de la Sala de lo Social se dicta que el cómputo de los permisos de matrimonio, fallecimiento de familiar y nacimiento de hijo/a se producira a partir del primer día laborable para el trabajador/a.

CGT en solitario, se percató en su día de que el convenio de Contact Center, y su aplicación práctica,



estaban birlando a los trabajadores/as días de libranza por la absoluta cicatería de la literalidad de su Art. 28 sobre permisos retribuidos y emprendió un largo camino judicial que ahora ha culminado con éxito.

Se acabó pues lo de vaya faena que encima de que fallece un familiar me pilla en fin de semana o si me caso un sábado que no curro el permiso se me come dos días de descanso semanal, etc. Además, dice sin ningún tipo de matices ni excepciones lo del primer día laborable para el trabajador/a, con lo cual el fallo se aplica a cualquier situación en la que no se preste el trabajo.

La sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Superior del pasado 13 de febrero, da la razón a CGT y recuerda que las normas deben interpretarse con “cierta lógica”, es decir, los permisos se conceden para su disfrute en días laborables puesto que en días festivos no es preciso pedirlos porque no se trabaja.

CGT recalca que aunque esta sentencia es de aplicación directa al sector del telemarketing, de manera indirecta debe ser aplicada a todos los sectores laborales porque los razonamientos jurídicos de la misma interpretan el artículo 37.3 del Estatuto de los Trabajadores que es de aplicación a todas las personas que trabajan por cuenta ajena.

*Convenio Colectivo Estatal de Contact Center

Art. 28-1

1. Los trabajadores, previo aviso y justificación, podrán ausentarse del trabajo, con derecho a retribución, y desde que ocurra el hecho causante, por alguno de los motivos y por el tiempo siguiente:

a) Quince días naturales en caso de matrimonio

b) Tres días en caso de nacimiento de un hijo.

c) Tres días en caso de accidente, enfermedad grave u hospitalización, o intervención quirúrgica sin hospitalización que precise reposo domiciliario, de pariente hasta segundo grado de consanguinidad o afinidad y hermanos políticos, que serán disfrutados de forma continuada dentro de los diez días naturales, contados a partir del día en que se produzca el hecho causante, inclusive.

d) Cuatro días en caso de fallecimiento de cónyuge, padres, padres políticos, hijos y hermanos y dos días en caso de fallecimiento, de pariente hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad y hermanos políticos.



RNtv 30. Terrorismo Patronal

La Organización Internacional del Trabajo denuncia que en todo el mundo más de 313 millones de personas trabajadoras sufren lesiones profesionales no mortales cada año, lo que equivale a 860.000 personas heridas en el trabajo a diario. Cada día 6.400 personas mueren a causa de un accidente de trabajo o enfermedad profesional, es decir 2,3 millones de muertes cada año. Estas muertes, accidentes y enfermedades son asumidas por la sociedad como algo normal, intrínseco a la actividad laboral. Trataremos de explicar con las personas participantes de este debate cuáles son las verdaderas causas de esta lacra del sistema capitalista y cuáles deben ser las acciones para acabar con ella. Hoy tenemos con nosotras a:

Moisés Fernández Trabajador de Amazon · Mario Sanz, Delegado de Prevención del Ayto de Zaragoza · Teresa Amate, Trabajadora de Amazon · Juan Mayor, Delegado de Prevención Renfe Presenta: Rut Garrido

PROGRAMA COMPLETO: [AQUI](#)

CGT en defensa del Sistema Público de Pensiones

Pensiones

CGT afirma que el Sistema Público de Pensiones es completamente viable, universal y solidario, y quienes pretenden destruirlo o recortarlo son quienes los expolían en beneficio propio.



Concentración en defensa de las Pensiones Públicas en Valencia.

La organización anarcosindicalista afirma que el artículo 50 de la Constitución Española, en el que se expone que los poderes públicos garantizarán la suficiencia económica a la ciudadanía en la tercera edad mediante pensiones adecuadas y periódicamente actualizadas, es de obligado cumplimiento para cualquier poder legislativo y ejecutivo.

“Que no te engañen, el problema no es el gasto en pensiones, el problema es el robo y el expolio en el ingreso que hacen los políticos, los empresarios y los ricos”.

El artículo 50 de la CE es de obligado cumplimiento: ...“Los poderes públicos garantizarán mediante pensiones adecuadas y periódicamente actualizadas, la suficiencia económica a los ciudadanos durante la tercera edad...”

Este mandato es de obligado cumplimiento para cualquier “poder legislativo y ejecutivo” que deben garantizar siempre y en cualquier momento histórico, el derecho fundamental a pensiones suficientes y adecuadas para todas las personas.

Nos encontramos con un principio de “legalidad”, donde nuestro sistema público de Pensiones, siempre gozará de suficiencia económica, es decir ingresos, para garantizar pensiones adecuadas y suficientes (de ahí las actualiza-

ciones periódicas según el coste de la vida) para todas las personas de la tercera edad.

¿Por qué entonces nos encontramos con la realidad actual sobre nuestro sistema público de Pensiones, donde más del 50% de todas las pensiones, es decir, 4,8 millones de pensionistas perciben solamente entre los 150€ hasta los 707€ mensuales por 14 pagas?

¿Por qué nos cuentan que nuestro sistema público de pensiones es insostenible, cuando el gasto en Pensiones solamente representa el 11% del PIB y en países de nuestro entorno como Italia, Francia, Portugal y la media de la UE se encuentran en el 14%?

¿Por qué no nos cuentan la verdad de su desfaldo de nuestros recursos públicos, a través del robo y la desposesión de miles y miles de millones de euros, por medio de “mecanismos políticos” como:

Subvencionar a los empresarios sus cuotas a la Seguridad Social, por medio de bonificaciones, que han supuesto una sangría de 21.106 millones de euros desde el 2008 hasta el 2016.

Mantener los topes máximos de cotización en los salarios a partir de 45.052€, que corresponden a una franja de asalariados y asalariadas de solamente 700.000 personas que

ganan más de 60.000€ anuales y entre ellas los consejeros y consejeras de las Empresas (con medias salariales anuales de 650.000€), el personal ejecutivo y de alta dirección (con medias salariales de 2,2 millones de euros) los cuales dejan de ingresar anualmente a la Seguridad Social, cerca de 7.000 millones de euros.

No cotizar por los parados y paradas con subsidio. Expulsar a las cerca de 300.000 personas cuidadoras del régimen de la Seguridad Social en el 2010 y en consecuencia dejar de cotizar. Ambas acciones han supuesto dejar de ingresar cerca de 8.000 millones de euros.

Las tarifas planas a todo el empresariado y las exenciones de cotización al empresariado hasta los 500€, ha dejado de ingresar 1.500 millones anuales.

Los millones de horas de trabajo no declaradas y no pagadas por los empresarios anualmente, equivalen a 156.000 puestos de trabajo, que pudieran estar cotizando y no lo hacen.

Las mentiras de Empresarios, Banqueros, Políticos y “Expertólogos” sobre la viabilidad y sostenibilidad de nuestro Sistema Público de Pensiones, solamente persiguen un fin: que los ricos y las ricas, como Ana Botín (Presidenta del Banco Santander), tengan un Fondo de Pensiones acumulado de 45,8 Millones de euros y tan sólo tiene 57 años y que las grandes Empresas del Ibex 35, incluidos los Bancos, se hayan forrado en más de 80.000 millones de beneficios, durante los años de “su crisis-estafa” y, en cambio, no cotizaron por el Impuesto de Sociedades, sino un mísero 5,7% de media.

Nuestro sistema Público de Pensiones, es completamente viable, universal y solidario y quienes pretenden destruirlo y/o recortarlo, son quienes no contribuyen a la caja común, expolian y se apropian indebidamente de recursos públicos en su beneficio privado.

Sal a la calle, tengas la edad que tengas y defiende tu derecho a una pensión digna y suficiente para todas las personas.



POR UN TRABAJO PÚBLICO DIGNO

Recuperación de todo el empleo público destruido y la cobertura de todos aquellos empleos necesarios para prestar unos Servicios Públicos con suficiencia y eficiencia.

Dignificación del trabajo público que supone tener plantillas adecuadas en cantidad y calidad para la prestación pública del servicio a la comunidad.

Recuperación de los Servicios Públicos externalizados y mercantilizados y la no privatización de ningún servicio público.

Jornada de 35 horas para todo el personal que trabaja en lo público para, de esta manera, repartir el trabajo.

Recuperación de todo el poder adquisitivo robado en salarios desde hace varios años, bien vía congelaciones, bien vía recortes directos por Decreto, y el incremento de los salarios futuros según la inflación real, lo que comporta también cláusulas de revisión.

La desaparición de las Mutuas “privadas” y que el trabajador o trabajadora cuando se encuentre en Incapacidad Laboral, perciba el 100% de su base de cotización.

Incremento de las Pensiones Públicas en un porcentaje que les dignifique y las haga suficientes para cubrir las necesidades básicas para la vida.

2.291 personas han sido rescatadas en aguas cercanas a la costa de Andalucía

Salvamento Marítimo

Casi 2.300 inmigrantes llegaron a la costa de Andalucía entre enero y febrero, un 80,7% más que en 2017



Puerto de Motril 25 inmigrantes rescatados por Salvamento Marítimo

Un total de 2.291 personas han sido rescatadas en aguas cercanas a la costa de Andalucía durante los meses de enero y febrero mientras trataban de alcanzarla a bordo de 81 pateras. Estos datos suponen un aumento en personas del 80,7 por ciento, y del 58,8 por ciento en pateras respecto a la suma de los dos meses del año 2017, según los datos de Salvamento Marítimo facilitados por la Delegación del Gobierno en Andalucía.

En lo que respecta solo a febrero de este año, un total de 826 personas han sido interceptadas cuando viajaban en 31 pateras. Esto supone un aumento en personas del 45,9 por ciento y del 45,2 por ciento en pateras con respecto al mes de febrero del pasado año 2017.

Contando solo los datos de enero de 2018, un total de 1.465 personas fueron halladas mientras intentaban llegar a la costa a bordo de 50 embarcaciones, lo que supone un aumento de personas del 78,44 por ciento y del 47,05 por ciento en pateras con respecto a enero del pasado año.

SIETE FALLECIDOS

En los dos primeros meses del año se ha confirmado la muerte de siete inmigrantes en Andalucía que intentaban alcanzar la costa viajando en infraembarcaciones. El úl-

timo caso se produjo el 26 de febrero cuando cinco inmigrantes fueron avistados por Salvamento Marítimo y trasladados al puerto de Tarifa (Cádiz). Durante el rescate se procedió a realizar la reanimación cardiopulmonar a uno de los migrantes al perder éste el conocimiento, sin embargo no se pudo hacer nada por su vida.

Durante la noche anterior a este suceso, el cuerpo sin vida de otra persona fue hallado en la playa de Levante de La Línea de la Concepción (Cádiz). El cadáver fue encontrado sobre en la playa entre la zona de la residencia del Tiempo Libre y la Torre y se trataría de otro de los inmigrantes que acompañaba a los cinco que viajaban en la patera que horas más tarde fue avistada. Así, de los siete inmigrantes que cruzaban el mar en la patera trasladada a Tarifa, dos perdieron la vida.

Por otro lado, la segunda semana de febrero, el día 9, Salvamento Marítimo rescató los cuerpos de tres fallecidos que se encontraban en una de las dos pateras socorridas en las inmediaciones de la isla de Alborán. La nave no había naufragado y los cadáveres se encontraban en el interior del bote, por lo que la autopsia determinaría la causa de los fallecimientos aunque las primeras hipótesis apuntaron a que podrían haber perecido a raíz de una hipotermia.

Febrero contabilizó así cinco inmigrantes fallecidos en el mar, mientras que en enero se produjo un suceso similar que se cobró la vida de dos personas, ya que el 21 de enero el puerto de Almería recibió a 71 personas rescatadas cuando viajaban a bordo de dos pateras localizadas en el mar de Alborán, pero una de ellas naufragó y provocó la muerte de dos de sus ocupantes.

ALGUNOS CASOS DE FEBRERO

La primera llegada de inmigrantes en febrero a las costas de Andalucía fue la del día 9, cuando fueron rescatadas 82 personas con vida así como los cuerpos de los tres fa-



Rescate de Salvamento Marítimo.

llecidos ya citados. Se encontraban todos en dos pateras socorridas en las inmediaciones de la isla de Alborán después de que el avión Sasemar 101 diera con las infraembarcaciones.

Días después, Salvamento Marítimo trasladó al puerto de Motril (Granada) a 29 migrantes, entre ellos una mujer embarazada, rescatados de una patera que había naufragado en aguas marroquíes y de la que desaparecieron otros cinco ocupantes. Fue un barco mercante llamado 'Kent' el que dio aviso del avistamiento de la patera a 22 millas del Cabo Tres Forcas, en aguas marroquíes, e inició el rescate de sus ocupantes una vez pudo acercarse a la embarcación, que había naufragado.

Por otro lado, el 26 de febrero, un total de 83 inmigrantes, entre ellos 16 mujeres y un menor, que viajaban en dos pateras fueron localizados a 23 millas al sureste de Málaga. El mismo día, un total de 36 personas, entre ellos dos menores, que ocupaban una patera localizada a 15 millas al sudoeste de la isla de Alborán fueron rescatadas cuando dicha embarcación neumática empezaba a desinflarse. De todos ellos, 26 fueron trasladados al puerto de Motril por la Salvamar Hamal de Salvamento Marítimo, mientras que el resto llegó a Málaga en el ferry que los avistó. El día 20 de febrero llegaron a las costas andaluzas un total de 99 inmigrantes. La embarcación Salvamar Hamal de Salvamento Marítimo trasladó al puerto de Motril, en la costa de Granada, a 60 personas, entre ellas tres

mujeres, rescatadas de las dos pateras que ocupaban este martes en aguas del mar de Alborán, todas en aparente buen estado de salud. De otro lado, una patera con 39 inmigrantes a bordo fue interceptada y trasladada al puerto de Barbate (Cádiz).

En enero fueron interceptados un total de 1.465 inmigrantes en Andalucía cuando intentaban alcanzar la costa. De este mes destaca la última semana, cuando la cifra de personas que llegaron en patera sobrepasó las 400.

Así, los días 23 y 22 de enero también fueron intensos ya que llegaron en patera 102 y 92 inmigrantes por día respectivamente. Acto seguido, el 24 llegaron 144 y el 28 llegaron 30.

HUMOR GRÁFICO



Cuando salvar vidas es delito

Salvamento Marítimo Humanitario

La inmovilización cautelar del barco de Proactiva Open Arms en Italia es el último episodio de una creciente criminalización y estigmatización de los defensores de los derechos de los inmigrantes en Europa.

“Un entorno tan hostil acalla las voces de quienes tratan de mantener vivo el recuerdo de Aylan Kurdi y otros que han muerto cuando atravesaban fronteras”. Michel Forst, relator especial de Naciones Unidas sobre la situación de defensores y defensoras de derechos humanos, volvió a denunciar la semana pasada la criminalización que sufren quienes se dedican a salvar vidas en las fronteras europeas. Lo ha hecho con motivo de la inmovilización cautelar del barco de Proactiva Open Arms en el puerto de Pozzallo (Italia) y la investigación a tres de sus integrantes por asociación criminal y fomentar la inmigración irregular.

“Se ha detenido y acusado de contrabando de personas a defensores que han salido al mar para rescatar a personas en movimiento y se les han embargado sus embarcaciones”, lamentaba Forst. Este mismo mes, el relator presentaba un informe en el Consejo de Derechos Humanos de la ONU en el que criticaba la “criminalización” y “estigmatización” que sufren las personas que defienden los derechos de los inmigrantes y refugiados en todo el mundo. Forst mencionaba expresamente el caso de Helena Maleno, citada a declarar el pasado mes de diciembre por la Justicia marroquí por sus llamadas a Salvamento Marítimo cuando hay pateras en peligro en el mar. Esta es una de las tareas que lleva realizando desde hace diez años desde Tánger, su ciudad de residencia.

“La persecución que vivimos es similar a la que hace unos años sufrían en Latinoamérica las defensoras de personas inmigrantes. La deriva que ha tomado Europa es preocupante. Estamos notando que nos quieren eliminar, que nos quieren callar la boca, incluso autoridades que tenían que estar al servicio de la ciudadanía, como es el caso de la Policía del Estado español”, denuncia Maleno. La investigadora y defensora de derechos humanos está esperando la resolución del juez desde que el 10 de enero

se dieran por concluidos los interrogatorios. “La espera es angustiosa, este impasse es como una condena”, asegura. Y tiene una esperanza: “Espero poder ir a recibir el Premio Gernika por la Paz y la Reconciliación -es una de las galardonadas de este año-”.

Su caso se remonta a 2012, cuando la Policía española inicia una investigación sobre sus llamadas a Salvamento Marítimo. “Y como resido en Marruecos, hace parte de la investigación a las autoridades marroquíes, que también me investigan y me pinchan los teléfonos”, explica. El país magrebí no encuentra nada relevante y, en España, un fiscal de la Audiencia Nacional concluye que su actividad no es delictiva; su caso ni siquiera llega a juicio. “La Policía española envía el dossier con su investigación a Marruecos, pero no envía la resolución del fiscal de la Audiencia Nacional que dice que mi actividad no es delictiva. Yo he sido interrogada aquí en Marruecos por el dossier de la Policía española. A día de hoy, después de ver este dossier, puedo decir que la Policía marroquí ha respetado más mis derechos fundamentales que la Policía española”, lamenta. “Yo me puedo encontrar encarcelada por haber llamado a los servicios de Salvamento Marítimo y eso es gravísimo”, apunta.

Según Maleno, el recrudecimiento de la situación de las defensoras de derechos humanos “viene paralelo con el creciente negocio que hay en las fronteras y la entrada en el negocio de la industria de la guerra”. “El negocio del control migratorio ha crecido muchísimo en los últimos años, Europa va a invertir muchísimo dinero en el control migratorio y las empresas que están gestionando ese control migratorio son las mismas empresas de venta de armamento desde Europa. Estas empresas, además, están haciendo lobbies muy importantes en el Parlamento Europeo para diseñar las políticas de control de fronteras, cuantos más intereses económicos, más vulnerables nos

sentimos”, señala.

Proactiva Open Arms Esta criminalización se hace evidente en el Mediterráneo central: a principios de 2017, doce embarcaciones humanitarias colaboraban en el rescate de inmigrantes en la zona, a finales de año la cifra se redujo a cuatro y, en la actualidad, solo queda uno, el Aquarius, de la ONG SOS Méditerranée, con la colaboración sanitaria de Médicos sin Fronteras. Hasta hace una semana estaba también el barco de Proactiva Open Arms, pero el domingo pasado fue inmovilizado cautelarmente después de un incidente en alta mar.

Detrás de esta realidad se encuentran dos razones: la amenaza de la Guardia Costera libia y un férreo código de conducta impuesto por el Gobierno italiano que tuvieron que firmar las ONG para seguir trabajando en el Mediterráneo. El texto establece que no se navegue en aguas libias, que no se emitan señales luminosas o de radio que puedan avisar a los traficantes, admitir en los barcos a un oficial judicial y declarar las fuentes de financiación. El pasado agosto, Médicos Sin Fronteras anunció que no firmaba el código y que suspendía su actividad en el Mediterráneo ante las “restricciones a la asistencia humanitaria” impuestas por Libia. La alemana Sea Eye comunicó también su retirada ante los problemas de seguridad por “el explícito trato contra las ONG” por parte de las autoridades libias. Y así una organización tras otra.

“Desde que el verano pasado el Gobierno de Roma y las milicias libias firmaran un acuerdo para frenar las llegadas de inmigrantes, estamos siendo testigos de una campaña, como mínimo, para entorpecer el trabajo de las ONG de salvamento en el Mediterráneo, y creo que también se ha debido, en gran medida, a un cálculo electoral. El Gobierno socialdemócrata se dio cuenta de que para las elecciones que se celebraron hace dos semanas este tema podría dar o restar votos”, explica desde Italia Ane Irazabal, corresponsal de EITB. “Se tienen noticias de que ha bajado mucho el número de llegadas de inmigrantes. Estamos hablando de que, en los primeros meses de 2018, han llegado un 70% menos. Está claro que, desde el punto de vista político y táctico, el acuerdo entre Italia y las milicias libias está surtiendo efecto, pero ¿cuáles son

las consecuencias? Estamos dejando a miles de personas en manos de las mismas milicias que antes del acuerdo se enriquecían con el tráfico de personas”, advierte Irazabal. “Estamos dejando a miles de personas en manos de criminales, en centros de detención en los que no sabemos cuáles son las condiciones”, enfatiza.

Óscar Camps, fundador y director de Proactiva Open Arms, explica que “cuando llegamos, la situación que nos encontramos era demasiado complicada, había que atender a los casos médicos más graves, por lo que empezamos a sacar a las mujeres y niños”. Una hora después llegó un barco libio y recibieron una llamada de Italia que les informaba de que la coordinación de la operación pasaba a Libia. “Era la primera vez que escuchábamos que los libios coordinan un rescate y no sabemos por qué”, cuenta. Los guardacostas libios amenazaron a los integrantes de Proactiva Open Arms para que les entregaran a los inmigrantes a bordo, lo que generó pánico porque “nadie quería subir al barco de los libios”. Los activistas se negaron y, tras un momento de angustiosa tensión, los guardacostas libios se fueron. “Proteger y salvar la vida de las personas en peligro en alta mar es la prioridad de cualquier barco civil y militar en alta mar. Todas las demás decisiones pasan a un segundo plano”, asegura Camps.

En la misma situación que Proactiva Open Arms se encuentra la alemana Jugend Rettet desde el pasado agosto, cuando las autoridades italianas incautaron su barco y, siete meses después, todavía se investiga a sus cooperantes por favorecer la inmigración irregular. Italia obligó a la tripulación a desplazarse al puerto de Lampedusa, interrumpiendo así sus labores de vigilancia por negarse a firmar el código de conducta.

La situación en el Mediterráneo se ha vuelto más dramática si cabe. Antes de la retirada de la mayoría de ellos, los barcos civiles efectuaban el 35% de los rescates -Proactiva Open Arms ha salvado a más de 20.000 personas- y aún así 2.700 personas perdieron la vida el año pasado, que se conozca.

CGT presenta alegaciones al borrador del reglamento de la estiba

Estiba

El sector Mar y puertos del sindicato CGT ha presentado alegaciones al borrador del reglamento de desarrollo del real decreto de ley 8/2017. Entre estas alegaciones se pide una ampliación o prórroga de un año para poder adecuar los convenios colectivos de todos los puertos a la nueva normativa. Además, piden que se rectifiquen apartados para garantizar el empleo, los derechos sociales y la subrogación de los trabajadores portuarios.

La primera aborda la solicitud de prórroga de un año para negociar y adecuar los convenios colectivos a la legalidad vigente, la segunda trata de la creación del registro nacional de estibadores portuarios conforme al Convenio 137

O.I.T, compatible con el texto de la Sentencia europea sobre la estiba española y, la tercera, trata de la garantía del 100% del empleo de los estibadores a través de la subrogación obligatoria para empresas como empleadoras y de los trabajadores como tales.

Además, se solicita se incluya como garantía de empleo, conforme a lo establecido en IV Acuerdo, el retorno a las SAGEP o CPE o empresas que sustituyan a éstas, de los estibadores que se subroguen en empresas que salgan y se separen del capital social de las SAGEP o CPE, en su puestos de futuros EREs de estas empresas y que afecten a los citados estibadores.

Sr. D. Julio Gómez – Pomar

Secretario de Estado de Infraestructura, Transporte y Vivienda Ministerio de Fomento

ALEGACIONES, EN EL TRAMITE DE AUDIENCIA PUBLICA, AL BORRADOR DE REGLAMENTO DE DESARROLLO DEL REAL DECRETO LEY 8/2017 DE 08 DE MAYO DE 2017

El Secretario General del Sector Mar y Puertos de CGT, ante la Secretaría de Estado del Ministerio de Fomento comparece y, dentro del plazo establecido para formular alegaciones al Borrador del Reglamento de desarrollo del Real Decreto Ley 8/2017 de 14 de mayo, formula las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA: AMPLIACIÓN O PRORROGA DE UN AÑO PARA ADECUAR LOS CONVENIOS COLECTIVOS

Con carácter previo, dado que el citado RDL 8/2017 de 14 de mayo, establece el plazo máximo de un año desde su publicación para adecuar los convenios colectivos a la nueva normativa y, dado también que, en el mismo cuerpo legal se hace constar que el desarrollo de éste RDL 8/2017, se hará con otro Decreto que cuелgue del primero con forma de Reglamento; a la vista de los 10 meses transcurridos sin conocer el contenido de manera oficial, así como los trámites que aún debe superar el citado borrador para convertirse legamente en Reglamento, tras su publicación como tal en B.O.E.

Ante la imposibilidad de haber culminado la citada adecuación de los convenios a normas aún sin estar en vigor se debería incluir en el Reglamento de desarrollo una modificación o prórroga sobre el computo del año para adecuar los convenios, empezando a contar el plazo el día siguiente a su publicación como tal en el B.O.E

SEGUNDA: PROCEDENCIA DE LA CREACIÓN DE UN REGISTRO PUBLICO O CENSO DE ESTIBADORES DE CARÁCTER NACIONAL CONFORME A LO ESTABLECIDO EN EL CONVENIO 137 O.I.T.

Siendo este Borrador de Reglamento la norma que completará y desarrollará el RDL 8/2017 y que éste, su vez, es el instrumento de aplicación de la Sentencia del Tribunal Europeo de 11 de diciembre de 2014 - ASUNTO C-576/13,

por un amplio sector jurídico se considera que la Sentencia condena al Reino de España por incumplir el principio de “libertad de establecimiento” al obligar con las actuales SAGEP a las empresas titulares de concesiones administrativas para la manipulación de las mercancías a formar parte del capital social de la empresa que gestiona la puesta a disposición de mano de obra portuaria. Pero, en ningún lugar de la citada Sentencia, en las diferentes referencias al Convenio 137 O.I.T (especialmente en los números 44 y 55) se dice que la creación de un registro público o censo de estibadores de carácter nacional sea contraria al citado principio de libertad de establecimiento.

Por lo tanto, consideramos que el Censo de Trabajadores Portuarios según lo dispuesto en el Convenio 137 OIT es plenamente compatible con la Sentencia de 11 de diciembre de 2014 - ASUNTO C-576/13, ya que la Comisión no se refiere a la incompatibilidad de su existencia como sí ha aceptado la Comisión en la reforma del Reino de Bélgica.

Además, si según el RDL 8/2017, el Organismo Público Puertos del Estado tiene atribuida la competencia para homologar la experiencia profesional de 100 jornadas con el Certificado de profesionalidad para la estiba portuaria, no encontramos ninguna razón jurídica que impida la creación del citado registro que establece el tan citado convenio 137 O.I.T.

TERCERA: GARANTÍA DE EMPLEO, DERECHOS SOCIALES Y SUBROGACIÓN DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS

Lo primero que llama la atención del texto del Borrador del Reglamento de la estiba es las constantes referencias a lo dispuesto en el IV Acuerdo Sectorial de la Estiba Portuaria y la canalización de cuestiones clave como la garantía del empleo y condiciones sociales de los trabajadores a través de la negociación colectiva estatal sectorial y/ local.

Del texto el Preámbulo destacamos que:

“...la libertad de competencia se lleve a cabo sin menoscabo de los derechos laborales básicos de los trabajadores y, sobre todo, sin merma del empleo del sector...la negociación colectiva se convierte en auténtica protagonista de este procedimiento de transformación del sector y la normativa estatal debe jugar un papel complementario....la continuidad en el empleo de los actuales trabajadores portuarios, a través de los mecanismos de subrogación que en su caso se acordarán.....establecer la condiciones para el mantenimiento del empleo de los trabajadores que en la actualidad prestan servicios en las SAGEP...la presente norma prevé que se garantizará la continuidad en el empleo de los actuales estibadores portuarios....la presente norma prevé que las organizaciones empresariales y sindicales acuerden garantizar la continuidad del cien por cien de los actuales estibadores portuarios a través de la subrogación y con los derechos y obligaciones que se establezcan en un acuerdo estatal o convenio colectivo sectorial de igual ámbito...”

En todo caso entendemos que el texto del articulado referente a estas cuestiones debe ser más claro a la hora de garantizar el 100% del empleo.

Así, en el artículo 2.1, en lugar de decir que “las organizaciones sindicales y asociaciones empresariales podrán establecer..”, debería decir “establecerán”.

En el artículo 2.2, en lugar de decir que “...las empresas se podrán subrogar como empleadoras...” debería decir que “las empresas se subrogarán como empleadoras”

En el artículo 2.4, “...sin perjuicio de la aplicación a los trabajadores subrogados de los derechos y obligaciones que se establecen en el IV Acuerdo...”, por analogía con dicho Acuerdo, se debería prever que los trabajadores que se subrogan con una empresa que salga del capital social de la SAGEP o empresa que la sustituya, en supuestos de posteriores EREs de estas empresas, dichos trabajadores puedan volver a integrarse en las plantillas de las SAGEP o empresas que las sustituyan.

Atentamente,

Enric Tarrida Martínez

La justicia europea da la razón a Naviera Armas

Marina Mercante



El Tribunal General de Unión Europea (TGUE) dio hoy la razón a la empresa de transporte española Naviera Armas al anular la decisión de la Comisión Europea que declaró que la compañía noruega Fred Olsen no estaba recibiendo ayudas de Estado pese al uso exclusivo del Puerto de las Nieves (Gran Canaria).

Así, dos años después de la denuncia de Naviera Armas, la CE adoptó en 2015 una decisión en la que consideró que las medidas antes citadas no constituían una ayuda de Estado tras haber efectuado un examen previo del caso.

Naviera Armas presentó una denuncia en abril de 2013 ante la Comisión Europea (CE), según la cual, Fred Olsen recibía ayudas de Estado ilegales ya que disfrutaba de un derecho exclusivo sobre la actividad marítima comercial desde el Puerto de Las Nieves sin una licitación pública previa o se beneficiaba de la exoneración parcial del pago de determinadas tasas portuarias.

Ante esta interpretación, Naviera Armas decidió recurrir al TGUE alegando que la CE debió haber iniciado el procedimiento de investigación formal previsto para este tipo de casos, ya que la apreciación de las medidas objeto de la denuncia planteaba serias dificultades.

Fred Olsen fue la primera compañía en solicitar en 1994 una autorización para establecer una línea regular de transporte de pasajeros y carga entre los puertos de Gran Canaria y Tenerife.

En la sentencia de hoy, el TGUE da la razón a la empresa y asegura que el Ejecutivo comunitario estaba obligado a investigar otros factores relevantes más allá del hecho de que la estructura no hubiese sido planificada para beneficiar específicamente a Fred Olsen.

Desde entonces, Naviera Armas, una de las principales competidoras de Fred Olsen, ha solicitado a la Dirección General de Puertos Canarios que se le permitiera atracar en el Puerto de Las Nieves para poder realizar el mismo servicio.

En particular, dice que la Comisión no verificó si las tasas portuarias pagadas por Fred Olsen cubrían los gastos soportados por la dirección de Puertos y daban a esta un beneficio razonable.

Sus peticiones fueron sistemáticamente rechazadas por este organismo, que alegaba las limitaciones de capacidad del puerto y la necesidad de garantizar la seguridad de las maniobras como motivo para no ofrecer una plaza más.

Además, apunta que el hecho de que la utilización en exclusiva de la infraestructura portuaria por parte de Fred Olsen no tuviera su origen en un procedimiento de licitación abierto, sino en una regla que otorga mayor derecho a quien llega primero, hacía aún más necesaria una mayor verificación del caso.

Esas mismas razones justificaron que la dirección denegase también la solicitud cursada por Transmediterránea en 2004 para poder atracar en dicho puerto.

Contra esta sentencia puede interponerse un recurso de casación ante el Tribunal de Justicia, máxima instancia judicial de la UE, en el plazo de dos meses.



Baleària vs la nueva Trasmediterránea

Marina Mercante

La compañía de Utor y Matutes esgrime su crecimiento en una década como aval ante los efectos de la concentración de Trasmediterránea con la canaria Naviera Armas.



Uno de los ferris de Baleària. (EFE)

Coincidiendo con la festividad de Semana Santa, Trasméditerranéa reanudará el próximo 28 de marzo el servicio de 'fast ferry' entre Gandia e Ibiza que inauguró el año pasado. A partir de junio, además, extenderá la ruta hasta Palma de Mallorca. Aunque ya operaba desde el Puerto de Valencia, la naviera de Acciona, en pleno proceso de traspaso al grupo canario Naviera Armas, pone así un pie de uno de los nichos en los que hasta ahora señoreaba Baleària, el que conecta los destinos turísticos de playa en la Comunidad Valenciana con las Baleares. Por primera vez desde el nacimiento en 1998 de la empresa de Denia presidida y comandada por Adolfo Utor y en la que participa el Grupo Matutes, ha visto cómo su viejo competidor se ha atrevido tener la iniciativa para arañar en su segmento de mercado y no a la inversa, como ocurría hasta hace muy poco.

La empresa de transporte marítimo de la que se han desprendido los Entrecanales disfrutó de una posición de hegemonía durante décadas en la conexión de la Península con los territorios insulares (Baleares y Canarias) y el norte de África. La irrupción de Baleària ha cambiado el mapa en poco más de veinte años y, aunque sigue por debajo en tráfico y facturación, su crecimiento se ha producido a costa de la antigua naviera estatal, privatizada en 2002 por el Gobierno de José María Aznar. Hoy la enseña valenciana factura 362 millones de euros, gana 43 millones netos y concentra el grueso de sus pasajeros en rutas en las que compiten de forma directa con Trasmé-

diterránea.

Los problemas de adaptación al nuevo entorno del mercado, un lastre en forma de deuda importante y una gestión con vaivenes han puesto plomo en las velas de la naviera de Acciona, hasta el punto de que la cotizada, pese a que ha logrado situarla con Ebitda positivo en los últimos ejercicios, optó por ponerla a la venta hace varios años. Tras rechazar ofertas muy a la baja (incluida una de Baleària) no fue hasta el pasado mes de octubre cuando finalmente se anunció el acuerdo con Grupo Naviera Armas, un conglomerado más pequeño que ha crecido conectando el archipiélago canario con el sur de España y con Marruecos.

La compañía fundada por Antonio Armas Curbelo con barcos de madera, que heredó su hijo Antonio Armas Fernández, ha lanzado una operación de riesgo. Si recibe el visto bueno de Competencia, se quedará el 92,7% de Trasméditerranéa por 260 millones en efectivo y la asunción de una deuda de 127 millones con otras sociedades de Acciona. La integración dará lugar a un nuevo líder del mercado de transporte comercial de pasajeros y mercancías por ferries en España, con ventas superiores a los 600 millones de euros, una flota de 28 buques y una plantilla que superará los 1.750 trabajadores. Por tamaño, los números son atractivos, pero Armas venía arrastrando problemas de endeudamiento, con más de 300 millones en bonos colocados en mercados institucionales con muy

bajas calificaciones de las agencias de 'rating' que pondrán a prueba su capacidad de digestión del ambicioso bocado que quiere darse.

¿Cómo afronta Baleària el cambio accionarial que se produce en su principal competidor? “Gozamos de salud financiera fuerte y una estrategia. Desde que nacimos estamos acostumbrados a competir. Siempre hemos crecido a costa del monopolio de Trasmediterránea. Hemos vivido en ese ámbito sabiendo que nuestro futuro depende solo de nosotros. Tenemos que ser más competitivos, ser sólidos y trabajar duro”, afirma de forma confiada Adolfo Utor a preguntas de El Confidencial en la jornada de presentación de resultados de la naviera de Denia. “Estamos perfectamente preparados para el nuevo escenario. No nos asusta”.

La elevada deuda de Naviera Armas y el montante de la operación pueden entorpecer la gestión de la compra de Trasmediterránea a Acciona.

El empresario, que tiene al Grupo Matutes como socio minoritario y ha sido artífice de la transformación de la vieja empresa Flebasa en la segunda compañía española de su segmento, señala precisamente la mochila financiera con la que nacerá la nueva Trasmediterránea como uno de los factores que condicionará la capacidad de pelear por el mercado de ambas empresas. “No voy a calificar la calidad o solvencia del nuevo propietario. De manera objetiva, el nuevo grupo nace con un fuerte endeudamiento

es ajena el endeudamiento propio de un sector que cada vez renueva su flota se ve obligado a acometer inversiones millonarias. Aunque ha cancelado su contrato con la vizcaína La Naval para fletar un megaferry inteligente de 175 millones de euros con capacidad para 1.600 pasajeros, ha encargado tres nuevos barcos impulsados con gas natural al astillero italiano Cantiere Navale Visentini por importe de 200 millones de euros. La capacidad de crecimiento en las conexiones de la península con Baleares es escasa para ambos grupos. Apenas aportó el 1% del mayor tráfico de pasajeros en 2017 para Baleària. Es una cuestión de saturación de comportamiento del mercado turísticos. La recuperación de turistas del norte y el centro de Europa (que se mueve en avión) eleva los precios y castiga al cliente español que se traslada en barco a Ibiza, Formentera, Menorca o Palma de Mallorca. Aquí la batalla se libra más por el transporte de vehículos de carga (camiones) con remolques repletos de suministros para las islas.

El grueso del crecimiento de la naviera afincada en Denia (Alicante) procede de sus rutas con el Norte de África (Marruecos y Argelia) que ya superan en pasajeros (+17%) y vehículos (+26%), no en carga, a las de Baleares. También la aventura americana sigue aportando números negros a la compañía. Aunque el proyecto para conectar Miami con La Habana se ha congelado por el enfriamiento entre la Casa Blanca y el régimen castrista tras la victoria de Donald Trump en Estado Unidos, las rutas entre Florida y Bahamas aportan ya 880.000 pasajeros (24% del total) y 72,7 millones de euros en cifra de negocio a la cuenta de resultados. No en balde, la naviera, controlada por su presidente Adolfo Utor con el 57,5% de las acciones, y en la que participa también el Grupo Matutes, ha sustentado su crecimiento en la expansión internacional. La cifra de facturación ha alcanzado los 362,6 millones (+10%), con un Ebitda de 81,5 millones y un beneficio neto de 43,5 millones de euros.

Resultados económicos grupo Baleària

	362.616.733€	81.507.952€	43.525.629€
	total ingresos explotación (+10%)	EBITDA (+3%)	beneficio neto (+10%)
		2017	Variación
VALOR ECONÓMICO GENERADO	362.616.733,20	100,00	32.666.565,02 10%
Prestación de servicios	356.055.220,89	98,19	30.129.317,52 9%
Otros ingresos	6.561.512,31	1,81	2.537.247,50 63%
VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO	314.778.826,75	100,00	55.113.824,14 21%
Gastos proveedores	238.763.992,81	75,85	34.234.880,92 17%
Gastos de personal	44.627.734,71	14,18	2.152.583,71 5%
Gastos financieros	9.905.694	2,71	-618.429 -6,76%
Gastos medioambientales	1.054.063,81	0,33	130.988,02 14%
Gastos e inversiones en innovación	20.631.594,38	6,55	17.749.094,38 616%
Gastos en acción social	784.050,57	0,25	88.361,12 13%
Gastos en formación	386.395,00	0,12	78.088,21 25%

Las cuentas de Baleària en 2017.

razonable por parte de la compradora. Hay una emisión de bonos en Francfort. Nos preocupa relativamente”, añade de modo críptico.

Con más de 120 millones de deuda bancaria, Baleària no

El combustible lastra las cuentas de Trasmediterránea en 2017

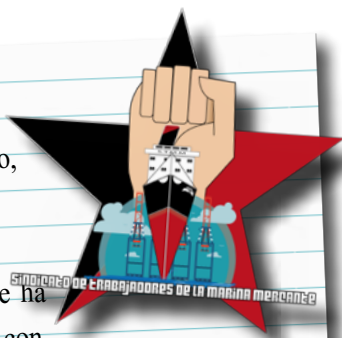
Trasmediterránea alcanzó una cifra de negocio en 2017 de 426 millones de euros, un 1,2% inferior a la de 2016, año en el que la naviera sumó 431 millones, con un Ebitda de 45 millones de euros el pasado ejercicio, un 26% menos que un año antes.

Acciona achaca este descenso en el beneficio bruto de explotación de la naviera al incremento que se ha producido durante el año pasado en los precios de los carburantes para el transporte marítimo, asociado con un incremento en el consumo de combustible, toda vez que durante 2017 se han incrementado los volúmenes transportados por Trasmediterránea tanto en mercancías como en vehículos y pasajeros.

Así pues, en 2017, la naviera ha movido un total de 6.057.793 metros lineales de carga, lo que implica un crecimiento anual de un 4,8% con relación a 2016, año en el que movió 5.780.966 metros lineales de carga. De igual modo, en el ejercicio, Trasmediterránea ha transportado 612.046 vehículos frente a los 575.991 de 2016, lo que implica un incremento de un 6,3% en el último año.

Por otra parte, la naviera también ha movido un total de 2.547.566 pasajeros en 2017, lo que se traduce en una subida de un 1,6% con respecto al ejercicio de 2016, año en el que sumó un volumen total de 2.508.535 pasajeros.

Desde primeros de febrero, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia analiza las implicaciones que podría tener la operación de compra de Trasmediterránea por la canaria Naviera Armas en ciertos servicios del mercado de transporte marítimo.



Baleària planea una nueva zona de preembarque en el muelle adossat de barcelona

Baleària ha solicitado a la Autoridad Portuaria de Barcelona una concesión para adecuar y explotar el antiguo edificio que Contenemar tenía en el muelle Adossat del puerto catalán. La intención es aprovechar que la autoridad portuaria está rehabilitando el edificio para “crear una nueva zona de preembarque con taquillas y una esplanada para coches” para sus operaciones de la Terminal Port Nou, que está justo al lado.

La solicitud, que se ha publicado ya en el Boletín Oficial del Estado (BOE), incluye la adecuación del edificio para albergar 310 metros cuadrados de oficinas, taquillas y una sala de espera, mientras que el aparcamiento contará con 2.780 metros cuadrados para estacionar vehículos privados a la espera de embarcar. La nueva zona de preembarque “dará servicio a las líneas que unen Barcelona con Palma de Mallorca e Ibiza” y sustituirá a las instalaciones actuales de la Terminal Port Nou, que han quedado desfasadas.

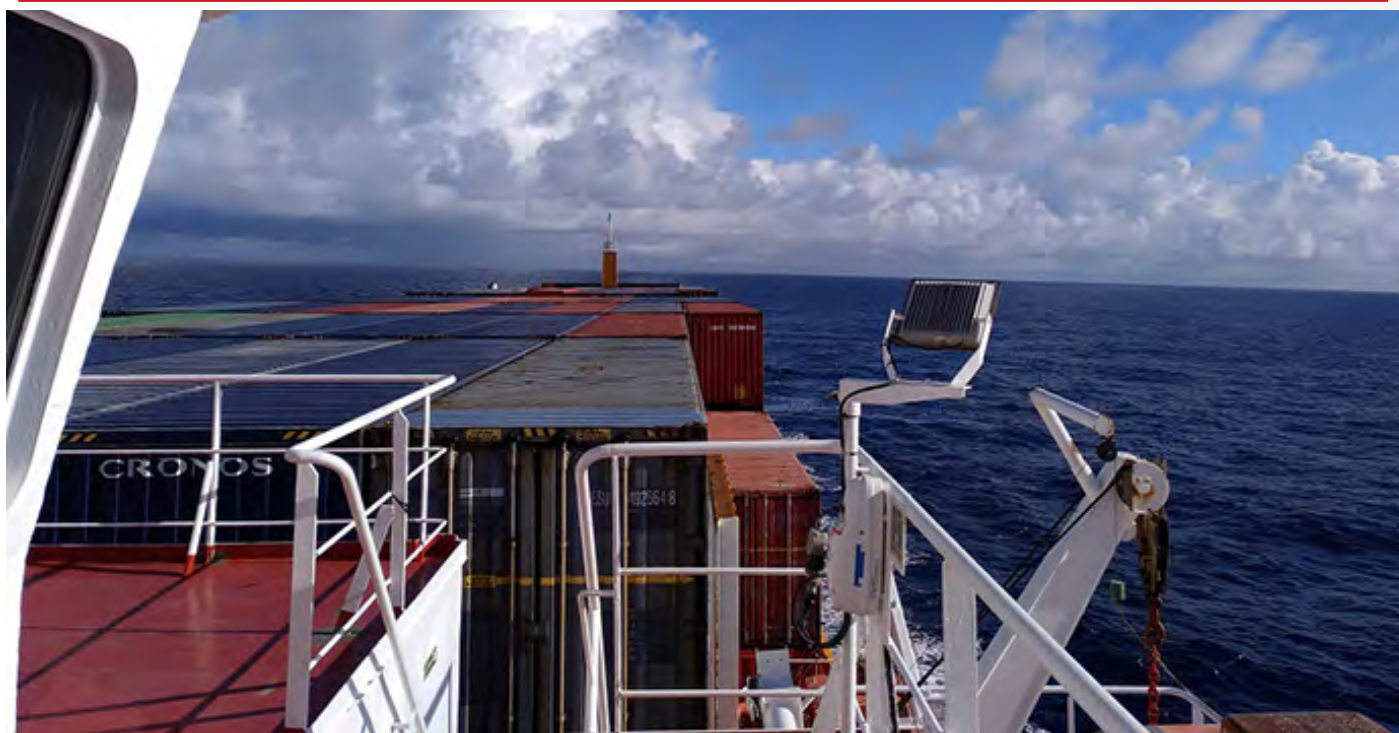
Sin embargo, la compañía ha aclarado que se trata de un “movimiento provisional”, ya que su intención sigue siendo construir una terminal propia en el puerto de Barcelona, algo que lleva años persiguiendo. En 2011 la Autoridad Portuaria de Barcelona licitó la construcción de una nueva terminal de ferries en el muelle Costa, aunque finalmente fue Grimaldi quien se llevó el gato al agua a pesar de que la naviera con base en Dènia también había presentado una oferta.

Los operadores dejarán la “campa” en 2019 para trabajar desde sedes integradas

Con la reordenación desaparecerán de dentro de la campa las oficinas de los dos operadores, Termicar y Suardiaz. El Puerto acaba de renovar a ambas empresas la concesión de esas casetas desmontables, pero solo por un año más. A partir de 2019 los dos trabajarán desde naves integradas en el recinto. Suardiaz ya la tiene y como se aprecia en la imagen, con actividad. Termicar espera estrenar la que abandonará Iberconsa, orientada hacia Zona Franca.

España lider de seguridad de la navegación marítima por satélite

Seguridad marítima



La Agencia Espacial Europea (ESA) y la Comisión Europea lleva desarrollando desde hace tiempo un sistema de aumentación por satélite que completa el servicio GPS en todos los estados europeos. En este proyecto, llamado EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), ha participado desde sus inicios la compañía española GMV —concretamente, desde el año 1999—, por eso no ha sido casualidad que la hayan elegido para liderar SEASOLA, un proyecto que pretende extrapolar todo el potencial de este servicio, que mejora año a año, al sector marítimo.

Cabe decir que los sistemas de navegación por satélite (GNSS) ya están plenamente integrados en la sociedad civil como servicio de geolocalización y guía, pero la tecnología desarrollada tiene un potencial de uso mucho mayor. Lo que no es ninguna sorpresa. Sin embargo, su aplicación al sector marítimo no había sido tan clara.

Aunque, a día de hoy GPS, GLONASS, Galileo ya están

operativos, necesitan del apoyo de sistemas de aumentación de señal con objeto de cumplir con unos requisitos óptimos de servicio.

Por ello, el consorcio que lidera GMV ha realizado una campaña de datos a bordo de un carguero de la compañía MacAndrews en el trayecto Sevilla-Tenerife-Las Palmas-Sevilla, con el objetivo de analizar las características particulares del entorno marítimo. “Esta campaña, que fue posible gracias a la gestión y disposición de Puerto de Sevilla, consistió en la instalación de cinco receptores GNSS multifrecuencia en diferentes emplazamientos del carguero. Estos receptores recogieron datos durante diferentes fases operacionales, como son la entrada en la esclusa de Sevilla, operaciones portuarias o navegación oceánica”, explican desde GMV.

De la información obtenida durante el proceso, se han estudiado diferentes probabilidades con la que se puede comprobar la seguridad de la navegación. Por ejemplo,

35 HORAS SEMANALES
SIN REDUCCIÓN SALARIAL
STOP HORAS EXTRAS

TRABAJAR MENOS PARA TRABAJAR MÁS
POR EL REPARTO DEL TRABAJO Y LA RIQUEZA



que a pesar de las inclemencias meteorológicas sufridas durante el trayecto, la campaña pudo considerarse un éxito, “en gran parte debido a la colaboración de la tripulación del OPDR (antiguo nombre de MacAndrews) Canarias”, aclaran también en la compañía.

Con los resultados de estos datos procesados se ha podido definir con mayor certidumbre cuáles son las dificultades específicas de la navegación marítima y se han propuesto un conjunto de soluciones técnicas para abordarlos con el fin de garantizar la seguridad de la navegación.

La OMI trabaja en el socorro y seguridad en el mar a nivel mundial

El Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento de la OMI se reunió en Londres. Durante la misma se examinaron los avances realizados en la modernización del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). El SMSSM fue adoptado en 1988 para garantizar la integración completa de las comunicaciones

marítima por radio y satélite de modo que las alertas de socorro puedan ser generadas desde cualquier lugar de los océanos del mundo. La modernización del plan tiene como objetivo actualizar las disposiciones, como, por ejemplo: permitir la incorporación de nuevos servicios de comunicación por satélite.

Asimismo, durante la reunión se consideraron las actualizaciones del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR), que contiene orientaciones detalladas con un enfoque aeronáutico y marítimo común para organizar y prestar los servicios de búsqueda y salvamento. Las propuestas de enmiendas preparadas durante la reunión de octubre de 2017 del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento incluyen una nueva sección sobre búsqueda y salvamento en zonas lejanas de instalaciones SAR; y actualizaciones sobre las operaciones de salvamento a gran escala.

Economía y Trabajo



EL DERECHO A LA PEREZA

Paul Lafargue

«Una extraña locura se ha apoderado de las clases obreras de los países en que reina la civilización capitalista. Esa locura es responsable de las miserias individuales y sociales que, desde hace dos siglos, torturan a la triste humanidad. Esa locura es el amor al trabajo, la pasión moribunda del trabajo, que llega hasta el agotamiento de las fuerzas vitales del individuo y de su prole.»

Probablemente, Lafargue bailarían hoy con gusto al son de La Polla Records aquello de «no disfrutamos en el paro, ni disfrutamos trabajando». La desquiciante situación de desempleo masivo que se vive en la actualidad, y la no menos desquiciante precariedad de quienes tienen un puesto de trabajo; en definitiva, el perfeccionamiento del chantaje de un mercado de trabajo que no deja de ser un mercado de personas, le da una vigencia inquietante a este texto escrito en el siglo XIX.

Todavía hoy existe un encumbramiento moral del trabajo, en un mundo en que tanto el privilegio de ser explotado como la imposibilidad de serlo son formas compatibles, convergentes y paralelas de destrucción social y psicológica de las personas. Ya en su tiempo, Lafargue detectó lúcidamente lo que no es más que pensamiento mágico; esa religión del trabajo, que incluso las corrientes mayoritarias del movimiento obrero tomaron como propia.

Medio grado más de calentamiento global

Calentamiento Global



El perímetro de muchas playas y su grado de vulnerabilidad ante marejadas ciclónicas serán distintos en el futuro, algo a lo que el calentamiento global contribuirá bastante.

El acuerdo climático de París de 2015 buscaba estabilizar las temperaturas globales mediante la limitación del calentamiento por debajo de los 2 grados centígrados sobre los niveles preindustriales, y seguir después limitándolo aún más, hasta los 1,5 grados.

Para cuantificar lo que significaría para las personas que viven en las áreas costeras, un grupo de investigadores de las universidades de Princeton, Rutgers y Tufts, todas en Estados Unidos, y otras entidades, se valieron de una red global de medidores de marea y de una red de proyección de nivel local del mar para explorar las diferencias en la frecuencia de las marejadas ciclónicas y otros fenómenos extremos relacionados con el nivel del mar a lo largo de tres escenarios: cada uno con un incremento diferente de temperatura: 1,5, 2 y 2,5 grados centígrados.

DJ Rasmussen y sus colegas concluyeron que hacia el año 2150, la aparente pequeña diferencia entre un incremento de 1,5 y uno de 2 grados implicaría la inundación permanente de tierras que actualmente son el hogar de unos 5 millones de personas, incluyendo 60.000 que viven en

pequeñas naciones insulares.

Los autores del nuevo estudio hallaron que unas temperaturas más altas convertirán en mucho más comunes los fenómenos extremos relacionados con el nivel del mar. En el escenario de los 1,5 grados, aún se prevé que la frecuencia de dichos fenómenos aumente. Por ejemplo, se calcula que a finales del siglo XXI la ciudad de Nueva York experimentará, cada cinco años por término medio, una inundación como las del huracán Sandy.

Los aumentos súbitos del nivel del agua en zonas costeras



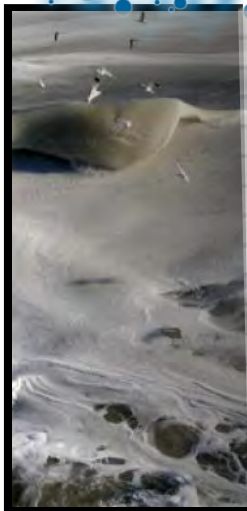
pueden producirse por una marea alta o por una marejada ciclónica (subida de las aguas marítimas provocada por el viento de una tormenta y que puede anegar terrenos costeros). En el caso de las mareas altas, como ya es algo conocido de antemano, no suele haber problemas. En el caso de una marejada ciclónica, esa crecida de las aguas puede amenazar vidas humanas y causar graves daños materiales. Aún peor es cuando coinciden al mismo tiempo una marea alta y una marejada ciclónica.

Los ascensos temporales catastróficos del nivel del mar serán cada vez más dañinos a medida que el nivel medio del mar aumente por culpa del deshielo provocado por el calentamiento global. Los expertos predicen que hacia finales de siglo, las inundaciones costeras podrían hallarse entre los impactos más costosos del cambio climático en ciertas regiones.

Además, incluso si se estabilizan las temperaturas globales, se estima que los niveles del mar continuarán subiendo durante siglos, debido al hecho de que el dióxido de carbono permanece en la atmósfera durante una largo tiempo.

En general, el equipo de DJ Rasmussen ha pronosticado que hacia finales del siglo, un incremento de 1,5 grados centígrados en la temperatura podría elevar el nivel medio global del mar en unos 48 centímetros, mientras que un incremento de 2 grados lo elevaría en unos 56, y uno de 2,5 grados en unos 58.

Curiosidades



¿Mismo nivel?

Los mares son una enorme fuente de curiosidades, mitos y leyendas. Una de las ideas falsas es que todos los océanos están al mismo nivel, pero si se helaran de repente, podrían observarse variaciones de altura entre unos y otros de hasta 20 metros.

Cacaolat despide a un exdelegado sindical de CGT

Despedido por represión sindical

#CacaolatReprime



Casualmente el incremento de beneficios desde el año 2014, es inversamente proporcional a la precariedad de los trabajadores, con un 1,50% de contratos eventuales en este año, situándose en el año 2016 con una precariedad del 3,94% y múltiples puestos de trabajo cubiertos con trabajadores de empresa ETT.

En el entramado de las relaciones laborales internas de la empresa, se ha pasado de enfrentar a la plantilla a despreciar al Comité de empresa no cumpliendo lo que se había firmado en el convenio, o realizando contratos y sacando a trabajadores de plantilla fuera del Convenio, mientras se estaba en plena negociación de la nueva estructura profesional de Grupos Profesionales para de hecho imponer sus propuestas.

En julio de 2017 la Dirección y los sindicatos acaban firmando el último Convenio Colectivo, enturbiado con unas elecciones sindicales en medio del periodo de negociación, en noviembre de 2016, donde el nuevo Comité y la empresa cambian la Mesa Negociadora de Convenio, que estaba anteriormente constituida en noviembre de 2015, y se implanta una doble escala salarial para dividir todavía más a la plantilla, lógicamente, CGT NO FIRMA.

Es a partir de aquí cuando la empresa emprende una caza hacia la CGT, sindicato que pasa de tener 4 delegados en el Comité de empresa, (el Comité se reduce debido a la pérdida de puestos de trabajo de 13 a 9 miembros) a tener 2 por falta de un solo voto para conseguir 3. Actualmente en el Comité hay representantes de CCOO, UGT, USOC y CGT.

La fijación de la empresa ha sido ir a por el compañero que ha "molestado" a la Dirección luchando por el conjunto de los trabajadores y que se ha quedado sin la protección de las garantías sindicales.

De esta manera, la Dirección afila los colmillos durante un año, para acabar despidiendo al compañero Alex, después de 19 años de trabajo en la empresa con un despido arbitrario encubierto de disciplinario.



Trabajadores de Amazon se manifiesta en Madrid. (EFE)

Los pequeños sindicatos vuelven a sacar la cabeza después de décadas opacadas por Comisiones Obreras y UGT gracias a los movimientos sociales

“UGT y Comisiones Obreras han abandonado del sindicalismo más básico, el de los centros de trabajo. A estos sindicatos solo les interesa la gran concertación, llegar a acuerdos con el Gobierno y hablar de negociaciones colectivas, pero solo con la patronal, nunca en las empresas. Les veo más en la prensa relacionados con escándalos, como el de los cursos de formación o los ERE de Andalucía, que por sus logros con los trabajadores. Ahora mismo no puedo recordar un acuerdo de UGT o CCOO que haya mejorado notablemente las condiciones de los trabajadores, sino todo lo contrario: sueldos congelados o subidas por debajo del IPC. A resultas, están viendo cómo la clase trabajadora les da la espalda”. El que firma el análisis es Tomás Rodríguez, secretario de acción sindical de CGT, teleoperador y delegado sindical no liberado, pero es un secreto a voces que las grandes centrales sindicales ni están, ni se las espera.

Esta semana los trabajadores del centro logístico de Amazon en Madrid hicieron dos días de huelga. Durante el jueves, la empresa se vio obligada a suspender algunas rutas de reparto por falta de personal y a reconocer retrasos en las demás. No fue una huelga cualquiera, sino la primera que golpea a un

gigante de la ‘nueva economía’ en nuestro país —Deliveroo llegó antes, pero no puede compararse con la magnitud de Amazon—. También fue un éxito sindical que logró movilizar al 98% de la plantilla frente a las naves de San Fernando de Henares, donde las banderas que ondearon más alto fueron las de la Confederación General del Trabajo, mayoritario en el comité de empresa de Amazon Logistics.

“El caso de Amazon explica bien la situación que vivimos”, explica Rodríguez, “porque tiene un perfil de trabajador preparado y joven, pero precario. Para UGT y CCOO es muy complicado acceder a este perfil, porque básicamente solo pueden decirle ‘afíliate, que ya veremos’, mientras que nosotros les ofrecemos luchar ya, en el momento, por mejorar sus condiciones laborales”. Este secretario de CGT, con veinte años de trayectoria a sus espaldas, cree que “el mundo sindical como se concebía el siglo pasado está desapareciendo poco a poco” y que los grandes dinosaurios del sindicalismo no saben por dónde sopla el aire, algo que reconocen incluso desde dentro: “Es un mundo al que hemos llegado tarde. Se nos acerca gente de Deliveroo a preguntar, pero no son asalariados y no los representamos. Se está intentando reconocer

la relación laboral, pero tal y como está la regulación, es lento. Para empezar a regularse como trabajadores, tendrían que llevar seis meses contratados y no suelen estar tanto tiempo. Las empresas lo aprovechan y los sindicatos vamos muy por detrás”, reconocían fuentes de CCOO a este periódico en febrero.

Los dos sindicatos mayoritarios en nuestro país han perdido en torno a 600.000 afiliados desde que comenzó la crisis. Hasta ese momento se movían holgadamente por encima



Tomás Rodríguez, secretario de acción sindical de CGT. (A.P.)

del millón de afiliados cada uno, si bien ahora se contentan con frenar la sangría y establecerse en torno a los 900.000. Muchos de los que han roto el carnet se han pasado a formaciones como CGT o la CNT (Confederación Nacional del Trabajo), con 100.000 y 50.000 afiliados respectivamente, de perfil más combativo y escorado políticamente; si UGT es socialista y CCOO comunista, CNT y CGT se definen como anarcosindicalistas.

En realidad CGT y CNT son instituciones hermanas. El primero lo fundaron en 1989 anarquistas escindidos de CNT que no estaban de acuerdo con el rumbo que estaban tomando, sobre todo en torno a un punto caliente: las elecciones sindicales. Se trata de un proceso cuatrienal en el que los comités de empresa de todo el país eligen a sus representantes sindicales; a los sindicatos les va la vida en ello, no solo porque implica influencia directa en los centros de trabajo, sino por el acceso a subvenciones públicas. CNT es el único sindicato

que siempre se ha negado a acercarse a las empresas o al dinero público.

Ana Sigüenza era, hasta que se jubiló hace poco, profesora en un instituto del sur de Madrid. También fue la primera secretaria general de un sindicato en España, entre 2000 y 2003; hoy es una biblia del sindicalismo: “Fuimos los únicos que se opusieron a participar en las primeras elecciones sindicales, de extrapolar el modelo parlamentario al mundo del trabajo, y ahí comenzó nuestra travesía por el desierto, porque sin subvenciones un sindicato está condenado a ser minoritario”, dice a este periódico. “Veníamos del franquismo y todos los sindicatos estaban encantados con que se votase y establecer comités de empresa, pero nosotros no estábamos de acuerdo. Les decíamos ‘cuidado, que lo que te están dando las empresas, se lo van a cobrar por otro lado’. No es bueno que haya trabajadores liberados en las empresas, que tengan privilegios como no ser despedidos... eso te lo están regalando, no puedes ser independiente. En su momento dijimos que esto sería el final del sindicalismo español y cuarenta años después siento que no nos hayamos equivocado”. En vez de los comités de empresa, CNT aboga por las secciones sindicales, esto es,



Tomás Rodríguez, secretario de acción sindical de CGT. (A.P.)

que sean los grupos de trabajadores de una misma empresa o sector que comparten sindicato los que tomen las decisiones. En 1993 el Tribunal Constitucional reconoció el derecho de



¡Organízate con nosotros!

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

Un sindicato combativo, honesto y solidario



representación de los trabajadores a las secciones sindicales, si bien desde CNT afirman que se les sigue ninguneando en muchas empresas. A finales de los 80 se desgajó CGT, preocupado por quedar al margen del esquema sindical y también por las acusaciones de filoterrorismo que recibía la CNT surgidas del caso Scala. CGT se ha presentado desde entonces a todas las elecciones sindicales, siendo el cuarto más votado por detrás de CCOO, UGT y CSIF, el sindicato de funcionarios.

Foco en los movimientos sociales

Aun en paralelo, ambos sindicatos están creciendo en afiliados dentro de las empresas cuyo tamaño no da para un comité y en los trabajadores autónomos: “Nos hemos centrado en la atomización del trabajo, en las pymes y los autónomos, esos a los que ahora quieren llamar emprendedores, pero son más trabajadores que nadie”, dice Sigüenza. “UGT y CCOO se crearon para funcionar en las grandes fábricas, en el sector industrial, y esto ya no existe. Ha cambiado el equilibrio: todo se produce fuera, las empresas no necesitan al trabajador tanto como antes y, por tanto, estas enormes estructuras sindicales han dejado de tener sentido. Los jóvenes de ahora no van a ir a la Fasa Renault o a una oficina como sus padres, sino que van a trabajar para varias empresas a la vez. A ellos este sindicalismo no solo no les representa, sino que da mala imagen a la sociedad verlos tan desaparecidos. Es un sindicalismo para señores mayores en el que las mujeres y los jóvenes no se ven en absoluto reflejados”.

¿Y qué están haciendo para convencer a los jóvenes? Pescar en los movimientos sociales, especialmente reivindicativos desde el 15M. Los sindicatos alternativos llegaron antes que CCOO y UGT al movimiento antidesahucios o a las mareas, y posteriormente lo han capitalizado el más poderoso de todos ellos: el feminista. De hecho el día de la huelga feminista fueron CNT y CGT, esta vez juntas, las que se anotaron el tanto. Ambos sindicatos, sin símbolos visibles, encabezaron la manifestación en distintas ciudades de España, dejando en evidencia a CCOO y UGT, a los que acusan de intentar boicotearles con jue-

go sucio. Lo cuenta Sigüenza: “Las organizadoras de la manifestación contactaron con CNT el año pasado para hacer una huelga general, porque no tenían los conocimientos del mundo laboral necesarios para convocarla, pero ya estábamos sin tiempo para organizarla. Nos comprometimos, eso sí, a trabajar con ellas durante todo este año para organizar las marchas de forma legal y masiva”, dice la sindicalista. “No lo hicimos solos, sino trabajando con otros sindicatos, incluido CGT. Entre todos conseguimos la autorización en distintas ciudades para hacer una huelga de 24 horas y una manifestación por la tarde. Pues bien, desde las grandes centrales, a través de los comités de empresas, se dedicaron a decir el día antes que la huelga convocada era ilegal, y que la única autorizada era la de dos horas propuesta por ellos”, afirma. “Cuando me enteré de esto me convencí de que era el final de UGT y CCOO. No me lo estoy inventando, ojo, que nos llamaban los trabajadores diciéndolo”.

Desde CGT coinciden en este punto: “Es que no escuchan. No escuchan a los trabajadores y, en este caso, no quisieron escuchar a las feministas, que pedían una huelga de 24 horas. Y sí, claro que crearon confusión para intentar imponer su agenda, como también hicieron en la huelga de pensionistas del 17 de marzo”, dice Rodríguez. “Todo ha ido cuesta abajo en los últimos diez años. Estos dos sindicatos mayoritarios han firmado decenas de convenios, siempre juntos, con subidas por debajo del 1% en pos de la pacificación, con la excusa de la crisis económica, pero lo cierto es que los trabajadores hemos perdido unos derechos que ahora, que salimos del agujero, no estamos recuperando. Ha sido una estafa”, sigue el secretario de CGT.

“Todos los sindicatos hemos cometido errores y tenemos que debatir sobre la forma de mejorar. Tú dime qué pintamos ahora mismo ante un capitalismo tan poderoso que puede cambiar tu Constitución con una llamada. Nos hemos desvirtuado, nos hemos prostituido, estamos denigrados. El sindicalismo se ha despeñado a la misma velocidad que las condiciones laborales. Pero tendremos que encontrar un nuevo camino, porque está claro que el sindicalismo es insustituible. Lo que hace un sindicato no lo puede hacer un partido político ni una asociación. Que el sindicalismo vaya mal, ya sean unos u otros, es malo para el avance de la sociedad”, concluye Sigüenza.



Editado por el Sector Mar y Puertos de la Confederación General del Trabajo
Avenida del Cid, 154 Valencia 46014 Teléfono: 96 3834440 Fax: 96 3834447
Email: cgtsectormar@cgt.es www.cgtsectormar.org

