



# BOLETIN MENSUAL NOTICIAS MARÍTIMAS



SECTOR MAR



SEPTIEMBRE 2018

EPOCA 2 NUMERO 40

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



Justin Hofman



# BARLOVENTO

**MANUEL RODRÍGUEZ**

Representante de Cgt Puertos en Marín

## LAS CUENTAS CLARAS

Los pagos a los sindicatos CCOO, UGT y CIG por su participación en la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias asciende a un total de “281.067,59 €”;

En el año 2004 se abonaron 62.000,00 € a CCOO, otros 62.000,00 € a UGT y 6.000,00 € a CIG; y, en el año 2005 se abonaron 65.890,12 € a CCOO, 69.086,97 € a UGT y 16.090,50 € a CIG. A la organización sindical LAB se le abonaron 6.413,79 € en el año 2006 e igual cantidad a la central sindical ELA en el año 2007. Sumados los pagos efectuados a LAB y ELA se alcanza un total de 299.895,17 €.

Los pagos a los sindicatos CC.OO., UGT y CIG por su participación en la Comisión Negociadora del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias asciende a un total de 422.891,34 €.

En el año 2010 se abonaron 134.153,84 € a CC.OO., 141.538,46 € a UGT y 12.307,70 € a CIG; en el año 2011 se abonaron 33.538,46 € a CC.OO., 35.384,62 € a UGT y 3.076,92 € a CIG; y en el año 2017 se abonaron 29.295,65 € a CC.OO., 30.908,25 € a UGT y 2.687,67 € a CIG.

Los pagos efectuados a las organizaciones CCOO, UGT y CIG participantes en la Comisión Paritaria del II Convenio Colectivo de Puertos del Estado - años 2004 a 2017 - asciende a un total de 5.649.156,30 €; en el año 2004 se abonaron 126.212,52 € a CC.OO., 168.283,36 € a UGT y 21.035,42 € a CIG; en el año 2005 se abonaron 23.250,00 € por cada miembro de dicha Comisión Paritaria, correspondiéndole a CCOO un total de 139.500 € (6 miembros), a UGT un total de 186.000 € (8 miembros) y 23.250,00 a CIG (1 miembro).

En los años 2006 y 2007 se abonaron 24.750,00 € por cada miembro de dicha Comisión Paritaria, correspondiéndole, tanto a CCOO como a UGT un total anual de 173.250 € (7 miembros cada uno), y 24.750,00 a CIG (1 miembro); en los años 2008 a 2012 se abonaron, anualmente, 26.250,00 € por cada miembro de dicha Comisión Paritaria, tanto a CCOO como a UGT un total anual de 183.750,00 € (7 miembros cada uno), y 26.250,00 a CIG (1 miembro)

En el año 2013 se abonaron tanto a CCOO como a UGT un total anual de 198.375,00 € y 30.875,00 a CIG; y, en los años 2014, 2015, 2016 y 2017 se abonaron 35.500,00 € por cada miembro de dicha Comisión Paritaria, correspondiéndole, tanto a CCOO como a UGT un total anual de 213.000,00 € (6 miembros cada uno), y 35.500,00 a CIG (1 miembro).

En resumen, se han realizado pagos por un importe to-



tal de 6.371.943,34 €; entre los años 2004 y 2017 ambos inclusive: del total anterior, 6.353.115,76 € corresponden a los pagos realizados a CC.OO., UGT y CIG, y 18.827,58 € correspondientes a los pagos efectuados a LAB y ELA.

En detalle:

UGT.....2.906.215,59€  
(207.586,83 € en términos de media anual).

CCOO.....3.008.826,66€  
(214.916,19 € en términos de media anual).

CIG.....438.073,51€  
(31.290,97 € en términos de media anual).

LAB.....9.413,79€  
(672,41 € en términos de media anual).

ELA.....9.413,79€  
(672,41 € en términos de media anual).

A todo esto hay que añadirle, como ya informamos en otras ocasiones y así está documentado, las numerosas liberaciones que reciben, algunas incluso de carácter institucional (es decir, por la cara), y los salarios que perciben los liberados, que gracias a lo que se llama “Gestión por competencias” cobran en muchos casos salarios muy por encima del cargo que ocupan.

Con todo esto hay que preguntarse seriamente si alguien se cree aún que representan los intereses de las personas trabajadoras. Y mientras demos soporte a estas organizaciones ni iremos para adelante y seremos cómplices de estas actuaciones, que sin duda no nos favorecen para nada.

## Caja de Resistencia CGT en apoyo a la huelga indefinida de los Bomberos Forestales

Las personas trabajadoras de los Bomberos Forestales de la Comunidad Valenciana (actualmente en TRAGSA), llevan 2 años de negociación con esta empresa para obtener mejoras en sus condiciones de trabajo, y actualizar unos salarios obsoletos, adecuándoles a las nuevas funciones definidas en el nuevo reglamento de Bomberos Forestales promulgado por la Generalitat Valenciana.

El Ministerio de Hacienda se niega a autorizar dicha actualización salarial, y las compañeras y compañeros han convocado una huelga indefinida que se inició el pasado 14 de este mes.

Las dificultades para sostener el conflicto son evidentes. A los escasos salarios se unen situaciones personales de precariedad (muchos compañeros terminan la temporada estival en octubre y van a engrosar las listas del paro), que no hacen fácil la lucha.

La solidaridad de la organización es una ayuda necesaria y un aliento fundamental para sostener el conflicto y salir airosos.

Para ello se ha abierto una caja de resistencia en una cuenta de CGT PVYM, donde bajo el concepto Caja de Resistencia Bomberos Forestales.

La cuenta para hacer los ingresos de la caja de resistencia es la siguiente:

**CAIXA POPULAR CGT-PV G-46305041**  
**Nº CUENTA ES25 3159 0018 1824 1130 6224**



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



Un sindicato combativo, honesto y solidario

# Humberto Readmisión!

## Acción Sindical

**Boat Service de Castellón (BOLUDA), ha despedido al tripulante Humberto, y desde CGT hemos puesto en marcha una campaña para exigir su readmisión. En este email os comunicamos la convocatoria de una concentración en el Grao de Castellón para el próximo 1 de octubre, a la cual animamos a asistir a todo aquel que pueda, pensemos que mañana cualquiera de nosotros puede estar en la misma situación, y solo nuestra unión solidaria puede ponerle cortapisas a estas caci-cadas.**

Humberto es un trabajador como nosotros. Un profesional con larga experiencia y de buen hacer reconocido por su propia empresa, demostrado en otorgarle la confianza, no solo del gobierno de un buque, sino también de formar a los nuevos compañeros que se incorporaban.

Humberto como todos nosotros dedica gran parte de su vida a permitir que con su trabajo, en este caso el Sr. Boluda, los armadores se enriquezcan, y disfruten de lo que evidentemente está vetado a la mayoría de los mortales.

Como todos, Humberto día tras día hace posible que los remolcadores (BOAT SERVICE CASTELLÓN) de la flota del Sr. Boluda no paren, día y noche, festivos y laborales, las 24 horas. Para ello debe pasar largas temporadas alejados de su familia, de sus amigos. Debe vivir la mayoría de los días y horas de su vida en el espacio reducido, incómodo y no muy saludable, de donde trabaja.

Sus condiciones no son buenas, desde luego incomparables, con el ritmo de vida de quien le paga un escaso sueldo para todo lo que sufre.

Y lo peor de todo, es que a Humberto le han despedido, le han lanzado al paro sin ninguna consideración ni oportunidad, como quien tira un mono de trabajo viejo. Las razones, poco creíbles, insuficientes, y que en ningún caso justifican la medida tomada. Pero ya sabemos que además de buenos profesionales nos quieren mansos, vasallos de sus designios.

Sabemos que gracias a lo que otros han aceptado, el despido es casi completamente libre, en el mejor de los casos al armador le cuesta pagar una cantidad de dinero que nunca va a compensar la pérdida generada ni el daño re-

cibido. Pero desde CGT Mar no nos arredramos ante lo que es injusto, y vamos a defender a nuestro compañero por todos los medios, desde agotar la vía jurídica, porque estamos convencidos que en este caso se vulnera un derecho fundamental, hasta todo aquello que nos permita la acción sindical.

A Humberto le han echado por decir lo que no le parece bien de su trabajo, a nosotros no nos van a callar. Por ello una de nuestra próximas acciones va a ser una **Concentración en el Grao de Castellón, el próximo LUNES 1 de OCTUBRE a las 10:30 horas, en la rotonda frente la sede de Boluda Corporación Marítima, C./ Ingeniero Serrano Lloberes s/n, (esquina Avenida Ferrandis Salvador) .**

Pensad que Humberto somos todos, que mañana tu puedes ser la nueva víctima, y que nuestra mejor defensa, nuestra mejor garantía es la unión y solidaridad, entre nosotros. Defendiendo los derechos de Humberto, defiendes también los tuyos, tu dignidad como profesional y persona trabajadora.

**El Lunes 1 de octubre, te esperamos.**

**“si nos tocan a uno nos tocan a todos”**



## Canarias: 25º Aniversario Helimer Salvamento Marítimo

Salvamento Marítimo en Canarias celebra el 25º Aniversario del establecimiento de la Base del helicóptero Helimer en el Puerto de Las Palmas con un programa de actividades que se desarrollarán los días 28 y 29 de septiembre, en el Muelle Santa Catalina.

La programación contará con actividades didácticas dirigidas a los escolares de la Isla que desde el próximo viernes podrán participar de la exposición de los medios y de los equipos de Salvamento Marítimo en la antigua estación de Jet Foil, situada en el mismo Muelle y de la exhibición que el Helicóptero Helimer realizará. También, dichas actividades estarán abiertas al público en general que podrán visitar dicha exposición que recogerá en paneles las distintas actuaciones más representativas realizadas por el Helimer. La jornada de puertas abiertas que continuará el sábado incluirá visitas al helicóptero y a las embarcaciones de salvamento Salvamar Nunki y Miguel de Cervantes, siempre que lo permitan las emergencias.

Con estas actividades, tanto la Autoridad Portuaria como la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sase-mar celebran el 25º Aniversario del establecimiento del Helimer en Canarias, helicóptero que en estas más de dos décadas acumula 10.000 horas de vuelo y la intervención en 1.400 emergencias, y a su vez de la propia Sasemar, la cual entró en funcionamiento en Canarias en 1993, con la principal tarea de llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento en el mar, la lucha contra la contaminación marítima y el control del tráfico marítimo.

## Elecciones sindicales en SIRENAS S.A.



**A pesar de las maniobras, por parte de los sindicatos mayoritarios, para evitar que se llevaran a cabo las elecciones en la Golondrina del puerto de Barcelona, por fin se han llevado a cabo, y las personas trabajadoras han podido ejercer su derecho de elegir a sus representantes.**

**Debemos felicitar al colectivo por su paciencia ante las dificultades y su constancia en el empeño.**

**El 27 de septiembre la plantilla de esta empresa acudió a las urnas y eligieron a sus 3 representantes, dos de ellos van con las siglas de CGT y la tercera persona electa va por Grupo de Trabajadores.**

**De los votos emitidos 26 han sido para los delegados de CGT y 7 para el otro candidato.**

**Nuestras felicitaciones a todas y desearles que tengan suerte y acierto en la importante labor que tienen por delante, para lo cual van a contar sin duda con el apoyo y solidaridad de la organización**

**MÁS TRIPULACIONES, MÁS SALVAMENTO**  
FORMACIÓN PROFESIONALIDAD COMPROMISO

CGT **SALVAMENTO MARÍTIMO**  
www.salvamentomaritimo.org www.cgtsectormar.org

#MasManosMasVidas

CGT SECTOR MAR Y PUERTOS



### Solicitud enviada al Congreso de los Diputados

#### **El sindicato denuncia el, a su juicio, sesgo ideológico que guía la actuación de la CNMC en el expediente sancionador abierto en la estiba.**

El expediente sancionador abierto por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en el ámbito de la estiba portuaria supone un poderoso condicionante para las negociaciones de los acuerdos laborales en el sector, máxime cuando aún queda por conocerse el desarrollo reglamentario del nuevo régimen laboral de la manipulación portuaria de mercancías.

Ante esta situación, el Sector de Mar y Puertos de CGT ha decidido remitir sendas cartas a los grupos parlamentarios de ERC, PNV, Podemos, PSOE y Grupo Mixto con representación en el Congreso de los Diputados para solicitar la comparecencia del presidente del CNMC ante la Cámara Baja para que “se investigue y se audite la legalidad del expediente contra la estiba”.

Si esta comparecencia no se produjera, el sindicato pide al Gobierno que cese a los componentes del consejo del organismo regulador de competencia debido a que han incurrido, según CGT, “en un incumplimiento grave de los deberes de su cargo”, así como que revise el procedimiento y acuerde la anulación del expediente y su archivo si procede.

Desde la central sindical se afirma que “la CNMC no es un Tribunal de Justicia y además es un órgano ideologizado y escorado políticamente hacia el neoliberalismo”, cuya actuación “tanto daño puede hacer a uno de los sectores más productivos y rentables del Estado, favoreciendo con ello clara y descaradamente a las multinacionales extranjeras”.

CGT, Sector Mar y Puertos, solicita del Congreso de los Diputados que, de conformidad al Reglamento de la citada Cámara, acuerde la comparecencia del Sr. Presidente de la CNMC ante el Congreso de los Diputados, para someterse al control parlamentario previsto en la Ley 3/2013, de 4 de junio, para responder y clarificar sobre el expediente abierto contra el sector de la estiba, al entender éste, contraria a la normas de la competencia la modificación de la Disposición Adicional Séptima, del IV Acuerdo Sectorial de la Estiba Portuaria, no obstante, aprobada por el Ministerio de Empleo y publicada en el BOE, en la que se acuerda, a través de la negociación colectiva, la subrogación de los trabajadores de las actuales SAGEP a las empresas que forman parte de ellas o las que decidan separarse.

Como todas sus señorías recordaran, en la Sesión parlamentaria del día 16 de marzo de 2017, no se convalidó el Decreto que presentó el Gobierno del Partido Popular, en aplicación de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, sobre el régimen de la estiba española en lo referente a la contratación de los estibadores portuarios y su colisión con el principio de libertad de establecimiento del Tratado de la Unión.

Las intervenciones de los grupos parlamentarios que votaron en contra, fundamentaron dicha decisión en la falta de la garantía del empleo de los actuales estibadores portuarios profesionales, censados en las actuales SAGEP, en tanto que dicha propuesta normativa liquidada las plantillas en el periodo de tres años, con cargo a las arcas del Estado, sin justificación alguna, en un sector en constante crecimiento económico, en claro beneficio de empresas multinacionales, establecidas en los puertos españoles y otras que han aparecido, acto seguido a la liberalización del Sector, como la venta que el Grupo Noatum Ports (de la multinacional JP MORGAN) hizo a la multinacional china COSCO CHINA SHIPPING

La petición de los representantes de los estibadores se fundamentaba en que se incluyera en el texto del propio decreto la subrogación de todos los actuales estibadores, a lo que el Sr. Ministro de Fomento argumentó que: dicha subrogación no podía incluirse en el texto del Decreto pero sí cabía que se pactara en negociación colectiva entre la patronal y los sindicatos.

Seguidamente a esta derrota parlamentaria, el entonces Sr. Ministro de Fomento, Iñigo De La Serna, ordenó la mediación del Con-

sejo Económico y Social, en la persona del Sr. Marcos Peña.

Iniciada la citada mediación, patronal y sindicatos comunicaron un principio de acuerdo sobre reducción de un 10% de costes laborales, mayores poderes de dirección y control de las empresas.

Patronal y sindicatos comunicaron al mediador que, habiendo alcanzado un acuerdo las partes en conflicto, decaía su intervención en tanto que, su mediación era para avenir a las partes a un acuerdo y estas, por sí solas ya lo habían alcanzado.

No obstante, el Sr. Ministro de Fomento ordenó al citado mediador que redactara el acuerdo de mediación que venía a recoger “partes del acuerdo” al que ya habían llegado patronal y sindicatos sin su intervención.

En el mes de mayo de 2017, el Congreso de los Diputados convalidaba un segundo Decreto, en aplicación de la citada Sentencia del Tribunal Europeo, con mayores garantías, dando amplio margen a la negociación colectiva en el que, como Anexo, se incluye la mayor parte del acuerdo alcanzado por patronal y sindicatos.

En la intervención que realizó el Ministro de Fomento ante la Cámara señaló, como consta en el Diario de Sesiones, que cabía pactar la citada subrogación a través de la negociación colectiva y quedó pendiente un segundo Decreto, un Reglamento de desarrollo que a día de hoy aún no se ha publicado.

A mayor abundamiento, el Decreto de mayo de 2017, establecía el plazo de un año para adecuar los convenios colectivos a la nueva norma y dicho plazo ha transcurrido en exceso. No obstante, la Ley de Presupuestos ha establecido un nuevo plazo de negociación de seis meses, a contar a partir de la fecha en la que definitivamente se publique el Reglamento de desarrollo para poder adecuar los convenios, Reglamento, insistimos, que aún no ha sido publicado.

Así pues, con el aval del Gobierno y del Congreso de los Diputados, la Patronal y los Sindicatos pactaban en el marco de la negociación colectiva la subrogación de los estibadores a través de la inclusión del citado acuerdo con la modificación de la Disposición Adicional Séptima al IV Acuerdo Sectorial del Sector de la Estiba Portuaria.

Posteriormente, se publicaba en el BOE de 13 de marzo de 2018, por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, la aprobación de la modificación de la Disposición Adicional Séptima, del IV Acuerdo

Sectorial de la Estiba Portuaria, en la que se establece la subrogación de todos los trabajadores de las SAGEP y que adjuntamos.

Acto seguido, la CNMC inicia expediente contra el citado acuerdo de subrogación por entenderlo contrario a las normas de la competencia, desoyendo al Gobierno y a la Cámara.

La CNMC depende en sus nombramientos del Gobierno. Además están sometidos a control parlamentario, por lo que los grupos parlamentarios pueden exigir que se controle y audite tanto desaguado generado por ella contra los derechos de los estibadores y las empresas, que tanto daño puede hacer a uno de los sectores más productivos y rentables del Estado, favoreciendo con ello clara y descaradamente a las multinacionales extranjeras. No olvidemos que la citada CNMC ha avalado la legalidad de los fondos buitres que tanto daño sigue produciendo a día de hoy en la sociedad española.

Por lo tanto, hay solución política, pues la CNMC no es un tribunal de justicia y además es un órgano ideologizado y escorado políticamente hacia el neoliberalismo (gobierno de Rajoy) que es una ideología política y en favor del capitalismo más depredador lo que también es una posición política.

En consecuencia, se puede derogar la ley que crea la CNMC y en su lugar si fuere obligatorio, que sean los tribunales de justicia los encargados de tales asuntos. También se puede destituir a los componentes del Consejo de la CNMC y además crear una comisión parlamentaria de investigación y auditar la legalidad de sus acuerdos, los motivos de los mismos y su finalidad real.

Ante la indefensión en la que, de facto, se encuentra todo el sector de la estiba y con todos estos antecedentes, la CGT entiende que, con la incoación de este expediente contra la estiba, el Presidente de la CNMC y su Consejo incurren en un incumplimiento grave de los deberes de su cargo y es por lo que solicita a los grupos parlamentarios la comparencia del presidente de la CNMC ante el Congreso de los Diputados para que se investigue y se audite la legalidad del expediente contra la estiba, y que, o bien el Gobierno acuerde que éstos sea cesados de su cargo procediendo al nombramiento de uno nuevo, que revise el procedimiento y, si procede, acuerde la anulación del expediente y su archivo, dejando a la negociación colectiva los márgenes y garantías que el ordenamiento jurídico otorga a ésta institución, o bien derogar la citada ley de creación de la CNMC, sometiendo este tipo de asuntos directamente a los tribunales.



# Huelva espera que Balearia la elija para su línea con Canarias

## Marina Mercante

### La naviera valenciana se alía con Fred Olsen para poner una conexión a la que aspira también Cádiz

El acuerdo firmado este lunes entre el director general de Fred Olsen Express, Andrés Marín, y el presidente de Balearia, Adolfo Utor, para empezar a operar conjuntamente rutas entre la Península y Canarias ha vuelto a dejar al descubierto la tensa relación entre los puertos de Huelva y Cádiz. El anuncio de esta alianza dejó caer esta nueva línea pero no dejó del todo claro si el puerto de enlace será Huelva o Cádiz.

El anuncio de Marín y Utor sí dejó claro que el proyecto con el que se abrirá otra puerta para la entrada y salida de carga roro con origen o destino las Islas Afortunadas se ha bautizado como Canary Bridge Seaways (CBS) y que entrará en funcionamiento a partir de mediados de noviembre.

### La Autoridad Portuaria pone a disposición de la nueva línea las ventajas de Huelva

De momento, poco más. Así, Huelva y Cádiz permanecen en la misma sala de espera, mientras Balearia y Fred Olsen deshojan la margarita y deciden qué puerto se queda con esta nueva ruta con Canarias. Ambos muelles, tanto el onubense como el gaditano han puesto sobre la mesa sus tasas y servicios para ver quién se hace con esta nueva ruta que muchos observan como todo un desafío a Trasmediterránea. Cabe recordar que tras su fusión con Naviera Armas, la compañía de los Entrecanales se vio forzada a dejarle algo más de hueco a la competencia, algo que navieras como FRS, OPDR, Fred Olsen o Balearia han aprovechado para adentrarse en el tránsito de carga y pasaje con destino a las Canarias.

Desde la Autoridad Portuaria de Huelva transmiten serenidad en declaraciones a Huelva Información a la espera de que Balearia ofrezca más detalles sobre este proyecto. A pesar de ello, se muestran “ilusionados con la posibilidad de ampliar los servicios del puerto con esta nueva línea”. Así mismo reconocen que han existido contactos con Balearia y Fred Olsen a los que confiesan que, como no podía ser de otra manera, “hemos puesto a su disposición todos nuestros servicios y capacidades, porque nuestro objetivo es poner en valor todo lo que tenemos y lo que podemos ofrecer”.

Por parte de Cádiz, más de lo mismo. Fuentes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz reconocen que Balearia lleva tiempo barajando esta

nueva conexión que se presentó este lunes y que también están a la espera de la naviera valenciana decida.

La apuesta de Balearia y Fred Olsen parece fuerte y plantea tres conexiones a la semana entre la Península y las Islas Canarias, con dos buques que garantizarán un servicio integral, tanto para el pasaje y vehículos como para el transporte de carga.

El presidente de Balearia, Adolfo Utor, afirmó que esta alianza supone “una oportunidad para las dos compañías” que operan en ámbitos geográficos diferentes, pero a las que les une, “la seriedad, la innovación, y la excelencia en el trato y cuidado de los grupos de interés, especialmente los clientes”.

“Afrontamos este nuevo reto junto a una gran compañía, Fred Olsen Express, y lo hacemos con ilusión, y convencidos de que en nuestro futuro en común lo mejor está por venir”, remarcó Utor.

Para el director general de Fred Olsen Express, Andrés Marín, en este proyecto se unen dos compañías que comparten una misma filosofía orientada en la búsqueda de la excelencia, “con el único fin de ofrecer a sus clientes un servicio de calidad, pero además buscando ofrecer un servicio global en todo el territorio nacional”.

Fred Olsen Express y Balearia están trabajando para integrar sus sistemas comerciales y de gestión para facilitar la reserva de billetes a través de todos los canales habituales de ambas compañías.

Asimismo, también se están aprovechando todas las sinergias posibles, tanto en las áreas comercial y operativa como de gestión, que redunden en un servicio de mayor calidad para los clientes.

Este proyecto se centra inicialmente en el tráfico Península-Canarias, entre dos compañías que operan en geografías distantes y que se unen para comenzar un nuevo tráfico.

Con esta alianza ambas navieras van a ganar en competitividad en sus respectivos mercados, al ofrecer servicios integrales de mayor calidad y fiabilidad a sus pasajeros y a sus clientes de distribución.



# Datos históricos en la Operación Paso del Estrecho de este año

## Marina Mercante



**Casi 125.000 personas pasaron por el puerto entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, un 45% más que el año pasado.**

El puerto de Málaga ha registrado este verano datos históricos en cuanto a tránsito. Un total de 124.941 personas pasaron por las instalaciones portuarias entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, duración de la Operación Paso del Estrecho (OPE), lo que ha supuesto un incremento del 45% respecto a 2017. Este aumento tan significativo se debe al crecimiento de las rotaciones de los buques a 257 -un 54% en comparación con el año pasado-, a la creación de la conexión Málaga-Tánger Med y la desaparición de la línea Motril-Melilla de la naviera Armas.

Las cifras son “llamativas”, tal y como aseguró ayer la subdelegada del Gobierno en Málaga, María Gámez, quien presentó los datos de la OPE 2018 junto al presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Plata. “La contribución máxima de Málaga es en la operación salida”, aseguró Gámez, quien destacó el incremento de vehículos transportados en un 97,7% y el de pasajeros en un 67,9% , resaltado dos picos “muy significativos”: el 7 de agosto , fecha en la que embarcaron 2.490 pasajeros; y el 31 de julio cuando 491 vehículos subieron a bordo de los buques.

La subdelegada acentuó la importancia del área de recepción y descanso situada en la zona de San Andrés para los pasajeros que viajen a Marruecos. Esta ubicación dispone de una superficie total de casi 7.000 metros cuadrados y cuenta con aseos y duchas portátiles, carpas con sombras, aparcamiento, ludoteca para los más pequeños, así como intérpretes y trabajadores sociales, entre otros servicios.

Por su parte, Plata mantuvo que “los pasajeros de la OPE suponen un 78,5% del total en el periodo que dura la operación” y puso de relieve la línea regular Málaga-Tánger, que calificó de una “conexión de éxito” y deseo que fuese “sostenible durante todo el año”. El enlace fue creado recientemente por la compañía Marítima Alborán, y desde que inició el servicio este agosto, el buque Denia Ciutat Creativa, que tiene una capacidad de 399 pasajeros y 430 vehículos, ha transportado a 2.169 personas y 384 vehículos. Plata adelantó que la compañía Marítima Alborán, empresa creada por Baleària y Servimar, “tiene en la cartera más conexiones”.

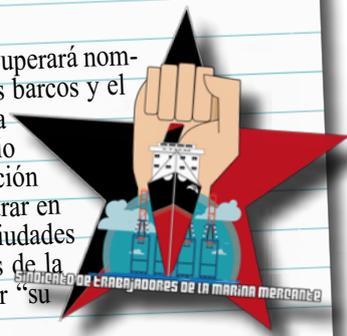
### La evolución de la conexión con el norte de África

Málaga y su puerto se están consolidando como lugar de referencia para poner rumbo al norte de África y así lo avalan los datos ofrecidos por la Autoridad Portuaria y la subdelegación del Gobierno y, de igual modo, quedó reflejado a finales de julio y principios de agosto cuando las oficinas de venta de billetes de Baleària y Trasmediterránea colgaron el cartel de “completo” en referencia al ferry que cubre la conexión con Melilla. El presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Plata, subrayó que en el año 2016 se recuperó el tráfico de la línea con la ciudad autónoma, por lo que Trasmediterránea se vio obligada a invertir más de 6 millones en la mejora de su buque. Durante 2016 y 2017, Baleària comenzó a operar la ruta, dando la oportunidad a los viajeros de poder pasar la tarde en Málaga y salir del puerto caída la noche; y se efectuó la concesión de la gestión de la terminal a Eurogate Group Terminals. Finalmente, durante 2018 se ha consolidado la conexión Málaga - Melilla, se ha creado la compañía Marítima Alborán y se han instaurado la nueva conexión Málaga - Tánger. Plata afirmó que “cuanta más oferta, más demanda”, porque “si hay más oportunidades de viajar, los ciudadanos viajan y así ha quedado reflejado en los datos de la OPE 2018”.

## Balearia hace negocio con la venta del yate Fortuna



En los próximos meses, la “nueva” Trasmediterránea recuperará nombres de ciudades españolas para la denominación de sus barcos y el histórico gallardete ondeará de nuevo en el tope de cada uno de ellos, afirma el consejero de la compañía, Antonio Armas junior. Razón por la cual, nombres de larga tradición en la historia de la compañía centenaria volverán a figurar en cada uno de ellos, homenajeando de ese modo a las ciudades y puertos en los que operan, así como a otras ciudades de la geografía española, algunas de las cuales podrían tener “su barco” por primera vez.



La tradición de nombrar a los buques de Trasmediterránea con nombres de ciudades españolas se remonta a abril de 1931, recién proclamada la Segunda República, cuando se ordenó cambiar la nomenclatura de los barcos entonces existentes que tenían nombres de la monarquía y del gobierno de Primo de Rivera. Situación que afectó también a Compañía Trasatlántica, sumida entonces en una profunda crisis y afectada seriamente en sus relaciones con el nuevo régimen.

El último “ciudad” de Trasmediterránea de nueva construcción es el buque “Ciudad de Málaga”, segundo con este nombre y en servicio desde 1998. Después de casi veinte años en los que los barcos han llevado nombres de pintores famosos y otras denominaciones de vanguardia, caso de los cinco nombrados Superfast y los tres Milenium, en junio de 2017 se recuperó la tradición de algo más de medio siglo con el buque “Ciudad de Ibiza”, ex “Superfast Galicia”.

El histórico gallardete rojo y blanco con las iniciales CT en fondo blanco forma parte, asimismo, de la imagen corporativa de la “nueva” Trasmediterránea. El primer buque que lo mostrará será el ferry “Villa de Teror”, cuya entrega está prevista para octubre próximo.

## Armas podrá ceder a FRS su terminal a cambio de que se mejore el barco entre Motril y Melilla

El Consejo de Administración del Puerto de Motril, reunido en sesión extraordinaria, ha aprobado la resolución provisional evacuada por su presidente el pasado mes de agosto por la que se autorizaba a la naviera Armas a ceder el uso parcial de la terminal de pasajeros que tiene concesionada en el muelle de Levante a la compañía FRS, a cambio de mejorar, en el plazo máximo de cinco meses, las condiciones de capacidad, velocidad y comodidad del barco que realiza la travesía marítima entre Motril y Melilla.

Y es que el cambio de barco ha tenido “consecuencias muy perjudiciales” para el Puerto de Motril, según ha explicado su presidente, Francisco Álvarez de la Chica, a los miembros del consejo, con un descenso este verano del 64% de pasajeros con destino a Melilla en la fase de salida de la Operación Paso del Estrecho (OPE) y del 22% en la fase de retorno a la península hasta el pasado lunes.

### Revertir la situación

Precisamente la Abogacía General del Estado en Granada ya advertía que la cesión a terceros de la terminal de pasajeros debía ser autorizada por la Autoridad Portuaria, que ha esgrimido ese fundamento legal para revertir la situación de desventaja generada y garantizar la competitividad de la línea marítima con Melilla.

La autorización de cesión parcial de la Terminal de Pasajeros y Mercancías a favor de FRS, aprobada en el Consejo de Administración de hoy, se otorga por un plazo de tres años prorrogables uno más. La resolución advierte que la autorización quedará sin efecto si en el plazo de cinco meses, a contar desde julio pasado, no está en servicio el buque comprometido por naviera Armas y si las prestaciones del mismo no se corresponden con lo autorizado por la Autoridad Portuaria y su Consejo de Administración y avalado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)

Recordar que la naviera Armas pudo culminar la compra de Trasmediterránea tras comprometerse ante la CNMC a ceder, entre otras, la línea marítima con Melilla a FRS, con quien suscribió un contrato para que operase con el buque Volcán de Tauce. “Un barco de características y servicios inferiores al Volcán de Tinamar”, denunció el Puerto de Motril en su momento.

## Conato de incendio en el buque Trasmediterránea a su salida de Melilla

El buque “Alcántara Dos”, de la naviera Trasmediterránea, ha sufrido a su salida de Melilla un conato de incendio en uno de sus motores que ha provocado su retraso a la llegada a Almería.

En una nota de prensa, la Delegación del Gobierno en la ciudad ha informado de que el conato de incendio en uno de los motores del ‘Alcántara dos’ se ha producido a los 40 minutos de salir de Melilla.

El fuego ha sido extinguido en el momento por los medios automáticos de seguridad del buque sin afectar a su seguridad ni navegabilidad, pero este hecho ha motivado que el buque navegue a tres motores en vez de a cuatro y que retrase su llegada a Almería.

“En principio no parece que revista envergadura y parece que se pueda solucionar esta misma tarde la avería”, indica Delegación, que informa que a la treintena de pasajeros que debían salir esta tarde a Almería se les ha recolocado en la salida del ‘Sorolla’ de las 19:30 horas, mientras se revisa el buque.

# Mujeres contra viento y marea

## Trabajadoras del Mar

**Detrás de ese pescado fresco que consumimos está la labor de mujeres que se hacen un hueco en el arte de la pesca. También de abuelas y madres que diariamente reparan las redes y hacen unas labores esenciales que escapan a nuestros ojos.**

Cuando las barcas pesqueras —de trasmallo— salen del Grao de Gandia de madrugada para ir mar adentro no siguen a la estrella polar o a una brújula. Se guían por su instinto, ese que han ido adquiriendo con el paso de los años y que transmiten de generación en generación. No es cuestión de ser hombre o mujer. Tampoco de edad. Se basa en el arte de la pesca y, como decía, de la intuición. «Te tienes que guiar por el instinto porque a través de él sabes dónde debes poner las redes o qué pescado buscar», cuenta María Casas, patrona y propietaria del barco de pesca de trasmallo La Tramuntana. Es, además, la única con esa condición en el Grao de Gandia.



Han transcurrido unas cuatro horas y el barco se divisa a lo lejos. Su hijo Vicente e Ibrahim realizan las maniobras de atraque mientras María coloca un cubo al revés para sentarse. Con cierta delicadeza coge la red, la repasa para comprobar que no hay daños y saca el pescado que se ha quedado entre ella. Lo coloca con el resto, en unas cajas con hielo. Más tarde le tocará limpiar las redes porque están llenas de barro. «El oleaje ha hecho que haya mucho barro, lo que dificulta la pesca», explica con cierta alegría porque en esta ocasión los delfines no han hecho ningún destrozo —renovar una red cuesta entre 6.000 y 9.000 euros—.

Raquel Llopis sabe bien de lo que habla pues ha tenido

que reparar redes con hasta dos metros de agujero. Es redera e invierte sus horas en el difícil arte de confeccionar, atar, reparar y mantener las redes de pesca. Un trabajo fundamental de la actividad pesquera pero tan infravalorado —y desconocido— que incluso no existen cursos para su aprendizaje, sino que se trasmite de generación en generación. «Lo aprendí de mi suegra, que me enseñó», comenta.

Tanto María como Raquel coinciden en afirmar que «las condiciones climatológicas complican el trabajo» pero también las condiciones laborales: «Son muchas horas de pie, sentadas de mala manera o mojadas por lo que cogemos muchas enfermedades o bajas derivadas del trabajo». Pese a todo, **Gandia es uno de los puertos pesqueros del mediterráneo con mayor número de ‘mujeres de la mar’**: 20 mujeres trabajan en el puerto, lo que representan aproximadamente el 15% del total. De ellas, cuatro salen embarcadas y el resto se queda en tierra elaborando redes, suministrando alimentos para los marineros o la realizando labores administrativas.

«**Siempre hemos estado a la sombra**» repiten. Y es cierto pues la gran mayoría de pescadoras corresponde a la segunda generación que lucha por hacer visible su trabajo y siguen la estela de Pepita la Meleta, la primera en abrir el camino a otras “mujeres de la mar”. Es el caso de Raquel, Carmen, María, Mavi y Mirela (en arte de trasmallo) y Roen y Maite en arrastre. «Es un trabajo muy duro pero cuando ves todo lo que has pescado en la jornada te recompensa», explica Mirela resaltando que la pesca tiene un encanto particular.

María conoce todas las labores pero prefiere el mar, al que volverá en un rato para calar la red de trasmallo que recogerá al día siguiente. En su opinión es «una de las técnicas más artesanas y respetuosas con el mar y los fon-

dos marinos». Así, una vez «calado» arrojan al mar una línea de red de trasmallo que cae hasta el fondo creando una especie de pared —a sus lados tiene dos redes trampa—, de manera que el pez o marisco queda atrapado. Sin embargo, prefiere el arte del palangre porque «es más selectivo» ya que cada anzuelo pesca un ejemplar de un tipo específico de pez.

Es su vida, lleva veinte años en el oficio. Consecuencia, dice, de ese amor que desde siempre ha tenido al mar: «cuando subí por primera vez a la barca noté una sensación de libertad que no había experimentado en otro trabajo», comenta. Sin embargo, no fue hasta que sus hijos fueron un poco más mayores y sus padres pudieron ayudarla cuando se dedicó en cuerpo y alma. «Sin la ayuda de mis padres no hubiese sido tan fácil», resalta.

### **No solo es pescar, comienza la subasta**

A primera hora de la tarde la lonja vuelve a cobrar vida gracias a los barcos de arrastre que van arribando. Bajo un sol de justicia está Maite García, que nada más divisar el Nova Emi se prepara para recibirlos. Es pocera y se encarga, entre otras cosas, de separar el pescado y llevarlo a la lonja. Un saludo express a su marido, Andrés, y se pone manos a la obra. “No hay gamba roja así que hemos ido a por la gamba blanca, que desde hace unos años son muy habituales por la zona”, comenta Andrés mientras pasa las cajas con el pescado a Maite, que las coloca en la carretilla que empujará hasta la subasta. **“Hace unas semanas pescamos 70 kilos de gamba roja pero tras el parón biológico ya no hay”**, aclaran.

Ya en la subasta coloca las cajas sobre la mesa situada junto a la cinta. Tiene el tiempo justo para ir colocando el pescado según su calibre. «Hay que ser muy rápido porque detrás vienen otros compañeros», comenta atropelladamente. La primera caja se desliza por la cinta y, al otro lado, restauradores, pescadores y otros profesionales ven sobre la pantalla el precio de salida. Éste comienza a bajar y rápidamente alguien pulsa el botón de comprar.

Nada más terminar con su subasta llega Roen, que hace el mismo ritual que su compañera y amiga. «La jornada

ha ido tan bien como cabía esperar», comenta haciendo referencia a la escasez de pescado que están teniendo estos días. El trabajo de ambas poceras es esencial pero su presencia es escasa y, además, tienen el handicap de que su oficio no está reconocido por el Instituto Social de la Marina pues «solo contempla los trabajos que se realizan cuando el barco sale a la mar, y no los de tierra —rederas y poceras—». «Trabajamos más de doce horas diarias, pero nuestro trabajo no está reconocido por ningún organismo oficial así que si sigue todo igual nunca percibiremos una pensión de jubilación», lamenta Raquel poniendo en valor el trabajo de las rederas.

De hecho, según un estudio del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Pesca, en 2010 había 763 personas afiliadas el régimen especial de trabajadores del mar (REM) en toda España dentro del grupo de «reparación de otros equipos», de las que el 89,5 % correspondía a mujeres. En el caso de la Comunitat Valenciana solo estaban registradas dieciocho personas, de las que solo una era mujer.

### **La unión hace la fuerza**

Para equiparar su trabajo al de los hombres han constituido la Associació de Dones de la Mar del Grau de Gandia (Adomar). Su presidenta, Raquel Llopis, lamenta que la Comunitat lleve más de una década de retraso frente a otras compañeras del sector como las gallegas, vascas o andaluzas, que han avanzado hacia el reconocimiento laboral de su oficio y formación reglada y de calidad. De hecho, entre sus prioridades destacan la preocupación por el relevo generacional, el reconocimiento de su oficio por parte del Instituto Social de la Marina (ISM) y una formación continua gratuita y de calidad. **«La mujer siempre ha estado relacionada al mundo de la pesca. Los pescadores no pueden salir a faenar sin que las redes sean cosidas o el trabajo administrativo que hacen las mujeres»**, comenta enfatizando que desde hace unos meses trabajan junto a la Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca (Anmupesca) —Raquel es su vicepresidenta—, que ya está integrada por 23 entidades.

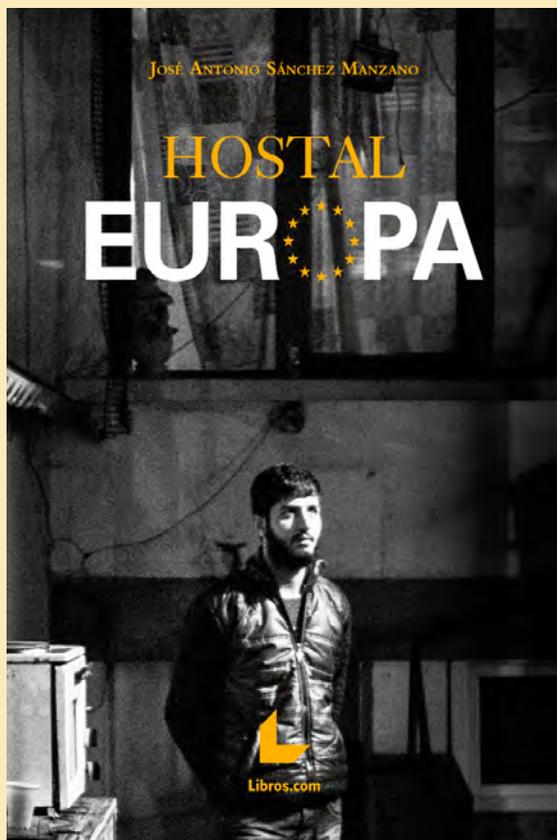
Fuente: [AQUÍ](#)

# Libro del mes.

Inmigración

## HOSTAL EUROPA

José Antonio Sánchez Manzano



Sofia, Bulgaria. Octubre de 2014. Desde hace un tiempo, el antiguo barrio judío es más conocido como la pequeña Beirut. Alrededor de la sinagoga, la mezquita y el Mercado de las Mujeres se concentra buena parte de la comunidad árabe, refugiados, e inmigrantes indocumentados que procuran traficantes de confianza que les ayudan a salir ilegalmente de Bulgaria. Mientras tanto, hacinados y en pésimas condiciones, se resguardan y esconden de la policía en algún edificio abandonado u hostel de poca monta.

En uno de esos albergues acaba pernoctando Hassan, un marroquí que ha vivido y trabajado casi dos tercios de su vida de manera irregular en varios países de la Unión Europea. Los últimos diecinueve años los pasó en Alemania, dónde formó una familia y de dónde fue deportado a mediados de 2013 para Marruecos. Un año después pulula por la pequeña Beirut a la espera de ser realojado en un centro de acogida y de que se resuelva su solicitud de asilo en Bulgaria, con la remota esperanza de volver legalmente a Alemania junto a su hija. Allí, además de con decenas de afganos y norteafricanos, coincide con Said, un sirio de 22 años de Dara'a que lleva más de diez meses en Bulgaria. Después de un intento frustrado por viajar a Alemania, trata a duras penas de poner en marcha un pequeño negocio e integrarse en Bulgaria.

En una situación parecida se encuentra Ala'a, una mujer que en el momento que los combates entre el ejército sirio y las fuerzas rebeldes llegaron a su barrio en Damasco se encontraba embarazada. Huyó junto a su marido a Egipto, donde nació su hija. Después de viajar a Turquía para encontrarse con unos familiares, decidieron pedir asilo en Europa a través de Bulgaria, donde aguarda la oportunidad de obtener sus papeles, trabajar y ofrecer una vida normal y un futuro a su hija. También de Damasco es Ahmed, un oficial desertor del grupo de operaciones especiales de las Fuerzas Armadas de Siria. Durante meses esperó la resolución de su proceso en uno de los campos de refugiados de Sofia. Allí conoció a Lora, una dependienta búlgara de la que se quedó prendado. Se trata de un amor que, aunque correspondido, no es posible consumir debido a, entre otras cosas, la inestable situación emocional, legal y económica de Ahmed.

Además del pasado que arrastran, todos se topan de frente con una situación económica, social y política en Bulgaria y Europa que les es adversa y con un sistema de asilo desbordado. Algunos de los huéspedes del hostel en el que se alojaban Hassan y Said le llaman Hostal Europa porque, según ellos, es una metáfora de la Europa que conocen nada más pisar territorio búlgaro; una Unión Europea en crisis y más preocupada por blindar sus fronteras y protegerse de la amenaza yihadista que de integrar a los refugiados y aplicar la legislación relativa a los derechos humanos.



# PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES



**PILAR FREY MARTÍNEZ** Delegada de Prevención (DPRL)  
Màster Universitari en Prevenció de Riscos Laborals  
pilarfreym@gmail.com

## TRABAJANDO BAJO EL SOL

Una de las cuestiones más recurrentes a nivel de Prevención Laboral cuando aumentan las temperaturas es:

¿Cuál es la temperatura máxima permitida para trabajos en el exterior? Pregunta sin respuesta ya que legalmente no hay nada establecido.

El RD 486/1997 por el que se establecen las disposiciones mínimas de Seguridad y Salud en los lugares de trabajo establece en su Anexo III unas temperaturas mínimas y máximas pero referidas únicamente a trabajos en el interior:

§ Entre 17 y 27°C, en el caso de trabajos sedentarios

§ Entre 14 y 25°C, en el caso de trabajos ligero.

Hay un vacío legal, por tanto, en cuanto a la regulación para los trabajos en el exterior, algo que no deja de ser sorprendente ya que la exposición en el exterior suele ser superior implicando por lo tanto un mayor riesgo.

Tengamos en cuenta los siguientes datos:

§ Trabajar bajo calor extrema eleva en un 9% las posi-

bilidades de sufrir un accidente de trabajo.

§ Si una persona trabajando al aire libre bajo 40°C sufre un golpe de calor el porcentaje de mortalidad es de un 25%.

A pesar de esta laguna en una Legislación que entendemos es deficiente, recordemos las muertes de trabajadores por golpe de calor, sí hay opciones a tener en cuenta para que podamos actuar:

En primer lugar, el empresario, y según la LPRL, es siempre el responsable de evaluar los posibles riesgos y aplicar a los mismos las medidas preventivas/correctoras necesarias. Por lo tanto, podemos solicitar, mejor dejando constancia escrita, a la empresa que realice una evaluación de estrés térmico.

Dicha evaluación debe realizarse teniendo en cuenta las condiciones más desfavorables, es decir, en este caso la época del año con temperaturas más elevadas y en las operativas que impliquen mayor esfuerzo físico.



**STOP ACCIDENTES LABORALES**  
Sus beneficios, nuestros muertos

A partir de la evaluación han de aplicarse las medidas preventivas/ correctoras necesarias que pueden incluir por ejemplo:

§ Protocolo de actuación según los diferentes rangos de temperatura

§ Limitación de los horarios de trabajo en función de las horas de máxima temperatura y los trabajos que impliquen mayor exigencia física

§ Vigilancia de la Salud adaptada al trabajador y su exposición a condiciones climatológicas adversas, etc.

§ Campañas informativas y formación al trabajador para reconocer un golpe de calor y actuar en esa situación.

Si por parte de la empresa hubiera una negativa o falta de respuesta en cuanto a realizar una evaluación podemos acudir a Inspección de Trabajo, incluso de urgencia si se trata de un riesgo inminente para que actúen parando los trabajos.

Por último, resaltar la importancia de la información/formación al trabajador en referencia a este tema ya que en muchos casos se menosprecia el riesgo al desconocer que un golpe de calor puede llegar a ser mortal.



## El síndrome de sensibilidad química múltiple reconocido como accidente laboral

**Una sentencia del Juzgado de lo Contencioso-administrativo número 1 de Ourense ha reconocido el síndrome de sensibilidad química múltiple que padece una auxiliar administrativa de la Xunta de Galicia que trabajaba en la Jefatura Territorial de Política Social de Ourense como accidente laboral.**

**El juez ha considerado que la demandante desarrolló la enfermedad en su lugar de trabajo, un edificio de oficinas de Ourense, debido al "contacto con los productos químicos del ambiente", por lo que ha anulado y revocado la resolución de la Consellería de Política Social de 16 de agosto de 2017 que declara que su baja se debe "a enfermedad común" y no a "accidente laboral".**

**"Se ha probado en el juicio que la salud de la demandante se ha ido deteriorando de manera progresiva, hasta padecer finalmente un síndrome de sensibilidad química múltiple, grado III/IV, iniciado en su lugar de trabajo al contacto con productos químicos del ambiente", recoge la sentencia emitida este viernes.**

**Según indica el escrito, "buena parte del origen del problema" radicó "probablemente" en las limitaciones que presenta el centro de la trabajo "para ser ventilado de manera natural", sobre todo, en las ocasiones "puntuales" en las que "se acumularon más agentes químicos y polvo en el aire: cuando se reformó y pintó ese espacio interior o cuando se limpia con productos que contienen lejía, amoníaco, etc."**

# Hotel Ritz Madrid: un nuevo caso de siniestralidad laboral

## Acción Sindical

**Desde la Confederación General del Trabajo (CGT) condenamos enérgicamente un nuevo caso de siniestralidad laboral que se ha llevado la vida de un trabajador y que tiene en estado crítico a otras tres personas según las últimas informaciones que hemos conocido.**



Precariedad Marca ESPAÑA

Se trata del derrumbe en las obras de remodelación del Hotel Ritz de Madrid. El accidente se produjo dos horas antes de que terminara la jornada laboral de estos trabajadores que era de 8 de la mañana a 6 de la tarde.

Al parecer, dicho derrumbe se ha producido a causa de una sobrecarga en el forjado del edificio, es decir, por una cuestión de seguridad que debía estar controlada para prevenir este tipo de situaciones que, de un tiempo a esta parte, se están haciendo dolorosamente habituales. De hecho, recientemente se produjo también en Madrid otro derrumbe de características similares por sobrecarga en el forjado en el Paseo Martínez Campos.

La cadena de subcontratación y el ahorro de costes por parte de este tipo de empresas, tiene una relación directa con el incremento en la siniestralidad laboral que venimos sufriendo de forma alarmante. Lejos de reducirse las cifras de trabajadores y trabajadoras que han sufrido accidentes graves y muy graves, éstas se están incrementando según los últimos datos que maneja el propio Ministerio de Trabajo. De hecho no son cifras, son personas que ven

mermada su salud y que hasta llegan a perder la vida en los casos más graves, por lo que se debe vigilar el cumplimiento de las medidas preventivas y sancionar aquellos casos en los que se verifique que existe incumplimiento.

Los trabajadores y trabajadoras menos protegidos son aquéllos que no están organizados sindicalmente; son casos de empresas donde no se presentan denuncias ante la Inspección por temor a represalias inmediatas. Hay una relación directa e innegable por tanto entre la precariedad laboral y la siniestralidad. Sería por tanto interesante conocer los datos en que la Inspección actúa de oficio ya que, desde nuestro punto de vista, ésta es una parcela muy mejorable.

### LA PRECARIEDAD MATA



# La ultraderecha, la xenofobia y la inmigración

## Inmigración

“Los fascistas del futuro no van a tener aquel estereotipo de Hitler o de Mussolini. No van a tener aquel gesto de duro militar. Van a ser hombres hablando de todo aquello que la mayoría quiere oír. Sobre bondad, familia, buenas costumbres, religión y ética. En esa hora va a surgir el nuevo demonio, y pocos van a percibir que la historia se está repitiendo” – José Saramago

No es ningún secreto que Pablo Casado ganó las primarias del PP apelando a una derecha que cada vez se ve más fuerte. Apoyado por el lobby homófobo ultracatólico Hazte Oír, Casado reivindicó la “España que pone banderas en los balcones” y aseguró que buscaba el voto “gente que se fue a Ciudadanos y a VOX” y por su parte, el presidente de este último partido, Santiago Abascal, le felicitó y celebró que tendrían “algunos puntos de encuentro”. Quizás se refería al hecho de que hace unos meses Casado le deseó el mismo destino a Carles Puigdemont que al fusilado Lluís Companys.

En el mes y pico que el delfín de Aznar lleva liderando su partido, ya ha manifestado oponerse a la exhumación de Franco del Valle de los Caídos y que busca volver a la regulación sobre el aborto de la década de los 80. Ha declarado la guerra a “la ideología de género” en firme defensa del status quo heteropatriarcal. Pero donde ha encontrado su mayor nicho de apoyos ha sido con el tema de la inmigración.

### Un fantasma recorre Europa... el fantasma del fascismo

Casado no ha dudado en sumarse a los discursos xenófobos en materia de inmigración de la ultraderecha europea, encabezada por Salvini en Italia (con tanto poder que no tiene la más mínima reticencia en emular a Mussolini y rehacer un censo de gitanos en Italia ante el silencio cómplice europeo), Orbán en Hungría, FPÖ's de Austria, la AfD de Alemania, los Finns de Finlandia o los Sweden Democrats de Suecia, Trump en EEUU y Le Pen en Francia. Nos encontramos ante una Europa que alardea de ser la vanguardia mundial, la inventora de la democracia liberal, y que ya no es capaz de disimular su decadencia. Una

Europa que ya sabe lo que puede venir y no se atreve, siquiera, a susurrarlo.

### El discurso xenófobo en la política española

“España no puede absorber a millones de africanos”, “hay estudios policiales que dicen que hay un millón de inmigrantes en las costas libias que están planteándose una nueva ruta a través de España”, “hay ONGs que calculan que hay 50 millones de africanos que están recabando dinero para poder hacer esas rutas” y “voy a visitar Ceuta y Algeciras para abrazar a la Guardia Civil y a la Policía Nacional”, son algunas de las perlas que soltó a finales del mes de julio. Pero su oportunidad dorada la vio en el momento en el que el Gobierno de Pedro Sánchez autorizó que el barco de la ONG Open Arms, el Aquarius, desembarcara en el puerto de Valencia a 629 las migrantes que llevaba a bordo porque el gobierno racista italiano se



Encuentra las 7 diferencias

había negado a rescatarlos. Casado aprovechó la ocasión para ponerse delante de las cámaras y hablar del “efecto llamada” que estaba generando el nuevo gobierno.

Por su parte, el líder de Ciudadanos, Albert Rivera, se adelantó a Casado, viajó a Ceuta un día antes que él y se sumó al discurso del efecto llamada. “Quería venir a conocer de primera mano la presión migratoria y a apoyar a nuestros agentes. Para poner fin a la inmigración irregular, necesitan apoyo y aquí echo en falta al Gobierno”, declaró Naranjito. Escribió en agosto Yayo Herrero un artículo en el que nos resumía de la siguiente manera la situación actual: “En estos momentos, Rivera y Casado, a lo Salvini, rivalizan por ver quién enarbola con más fuerza la bandera del control de las fronteras, de los límites a la entrada de extranjeros pobres, del acrecentamiento de los beneficios económicos y electorales que genera tratar la migración como si fuese un problema de seguridad. Algunos medios de comunicación ofrecen datos falsos o medias verdades sobre la entrada de personas, inventan enfermedades y falsas amenazas que refuerzan la percepción de la gente. Se promete la vuelta a una España próspera y cañí que nunca existió”.

Podríamos entrar a rebatir el discurso xenófobo que sostiene la derecha, citando estudios de la OCDE y la OIT que aseguran que **la llegada de migrantes mejora la economía de los países del primer mundo**, o haciendo ver que es imposible que días después de la primera acogida del Aquarius se pueda hablar de efecto llamada cuando hablamos de viajes que requieren meses de planificación, o poniendo en perspectiva los datos de esta supuesta “invasión extranjera”: **en 2017 entraron 27.000 migrantes en el Estado español**. En 2016, casi 14.000. Si juntáramos a todas llenaríamos una cuarta parte del Bernabéu.

Podríamos entrar todas estas cuestiones, pero no nos parecen prioritarias en un artículo tan breve como lo es éste. Porque para nosotras la razón por la que apostamos por apoyar a todas las personas migrantes que buscan entrar en nuestras fronteras no es porque sea positivo para la economía, sino porque estamos hablando de seres humanos que huyen de la guerra, de la miseria, del terrorismo,

de la corrupción y de la persecución, por lo que entendemos que es nuestro deber prestar ayuda.

## La asunción del discurso antiinmigración por el centro-izquierda

Matteo Salvini se ha jactó de no haber permitido el desembarco del Aquarius, repleto, decía textualmente, “de carne humana” en su país. Este término no es en absoluto neutral, ni inocente. Yayo Herrero, [en su artículo “Carne Humana”](#), explica que “la valoración de la vida animal como simple carne supone la transformación de muchos seres vivos en una mercancía. [...] Los discursos del poder han recurrido siempre a deshumanizar y animalizar –en una cultura, insisto, donde lo animal es despreciado– a aquellos sectores a los que se quiere ignorar o explotar. Quitarles la cualidad humana, despreciarles y reducirlos a carne, es el paso previo para poder legitimar la explotación y, en regímenes autoritarios e inhumanos, el abandono e incluso el exterminio. Primo Levi cuenta cómo los nazis, antes de matar judíos, gitanos, comunistas y homosexuales, les arrebataban la condición humana reduciéndoles a la pura condición de carne”.

Quizás la izquierda institucional no haya llegado a asumir la reducción a trozos de carne de Salvini, pero tampoco ha elaborado un discurso. Meros días después de autorizar la llegada del Aquarius al port de Valencia y de recibir las críticas de Casado y Rivera, Pedro Sánchez mantuvo reuniones con Macron (Francia) y Merkel (Alemania) para hacer frente “a la amenaza de la inmigración” con una política europea común.

Un tuit del periodista Antonio Maestre resumió a la perfección lo que opinamos de las palabras de Sánchez: “Pedro Sánchez diciendo que la llegada de inmigrantes es una amenaza. La extrema derecha siempre le ha marcado el paso a los socialdemócratas de tercera vía. Pusilánimes”.

Desde entonces, las acciones del gobierno socialista han sido consecuentes con las declaraciones de Sánchez. El 23 de agosto [fueron devueltas a Marruecos 116 personas](#) que el día anterior habían entrado en España a través

de la valla de Ceuta. Las devoluciones se practicaron en aplicación del Acuerdo de Readmisión de 1992 entre el Reino de España y el Reino de Marruecos, en virtud del cual España puede entregar al país vecino a quienes desde allí han accedido irregularmente a nuestro territorio, con independencia de su país de origen (un acuerdo que hasta ahora Marruecos se había negado a cumplir y que ahora, misteriosamente, ha aceptado)[1]. En [“La Valla de Ceuta y el asalto a las normas”](#) (publicado en El Salto[2]), la abogada Patricia Orejudo concluye lo siguiente: “Hiere tal normalización del sufrimiento de miles de personas, bajo pretexto de la protección de nuestras fronteras. Hiere que a quienes se ha desposeído a través de la violencia, la explotación y el expolio, ahora se les niegue incluso su condición humana y se les prive también de sus derechos más básicos. Porque cuando los derechos de “los otros” no se protegen, cuando el Estado actúa al margen del Derecho, el daño es mucho más profundo e irreparable de lo que imaginamos. Si el discurso del miedo y del odio siguen asentándose, si las políticas racistas y xenófobas se justifican y proliferan, lo que peligra es la construcción de sociedades justas e igualitarias. Peligran los derechos de todas”.



Rueda de prensa de Carmen Calvo

En la rueda de prensa que siguió al pasado Consejo de Ministros, la vicepresidenta, Carmen Calvo, enfatizó e insistió en la violencia y agresividad de los migrantes. De hecho, 10 inmigrantes fueron detenidos por delitos de atentado a la autoridad y pertenencia a organización criminal “por organizar y dirigir la intrusión masiva y

violenta”, según Interior.

“Seguridad, sí, pero sobre todo humanidad, pero humanidad no es igual a permisividad”, declaró el ministro del Interior, Grande-Marlaska, en el Congreso. Frase para la colección de manifestaciones de insignes sociatas en materia de inmigración, como las de Alfredo Pérez Rubalcaba (“si somos laxos con la inmigración ilegal, la avalancha no hay quien la pare”), Alfonso Guerra (“las segundas generaciones de inmigrantes pueden generar los problemas”) o de Celestino Corbacho (“tolerancia cero”).



Helena Maleno Garzón  
@HelenaMaleno

“¡Les quiero fuera ya!” fue lo que gritó Marlaska al jefe de la Policía en Ceuta para expulsar en exprés a las 116 personas.

Cuatro palabras. Cuatro miserables palabras de otro Ministro del Interior pisoteando los compromisos de España con los Derechos Humanos.



## El avance del fascismo en la calle

La ultraderecha no sólo se está acomodando en las instituciones europeas; también ha aumentado su presencia en la calle. Hogar Social y Amanecer Dorado desatan olas de odio en Madrid y Grecia y en Bulgaria patrullas buscan inmigrantes en la frontera, por citar algunos ejemplos.

El 26 de agosto, unos [800 neonazis se lanzaron a la “caza del extranjero”](#) por las calles de la ciudad de Chemnitz en señal de protesta por la muerte de un ciudadano alemán de 35 años –un carpintero de origen cubano, según informaciones del semanario Der Spiegel –que se vio inmerso en una pelea con dos iraníes. Al día siguiente, otra manifestación reunió a miles de fascistas más en un país que hasta ahora ha sido el mejor ejemplo de desnazificación de la sociedad.

Escribe Carmela Negrete en [El Salto](#)[3] que “no se recuerda algo parecido desde la reunificación. Miles de neonazis y hooligans recorren las calles de una ciudad alemana gritando “fuera los extranjeros” y “Alemania para los alemanes”, mientras amedrentan y apalean a extranjeros y todo aquel que se les opone en su camino.

Escenas fantasmagóricas que recuerdan a los pogromos, a las persecuciones de judíos, que tuvieron lugar durante la república de Weimar antes de que Hitler se alzara al poder a principios del siglo pasado. Así valora de forma literal el semanario Spiegel la noche de ayer en la ciudad del este alemán de Chemnitz, la tercera mayor del estado de Sajonia. El reportero de dicha publicación Raphael Thelen describe cómo un neonazi ataca por la espalda a joven sin mediar palabra, lo tira al suelo y lo golpea una y otra vez hasta que llega la policía, que estaba más que sobrepasada esa noche. Episodios como este dieron como saldo un total de 20 heridos.

Unos funcionarios encargados de la seguridad que al parecer se muestran sorprendidos por la gran afluencia de radicales a la manifestación, que la televisión pública MDR cifra en más de 5.000. Eso es al menos lo que aseguraba la dirección de la policía en la ciudad, que solo estaba presente “con pocas unidades” en la manifestación, que comenzó en la plaza central de la ciudad, paradójicamente, bajo un gran busto de Karl Marx”.



Miles de nazis concentrados ante un busto de Marx y la inscripción “Proletarios del mundo, uníos”

Fue precisamente Marx el que escribió en 1848 Proletarier aller Länder, vereinigt euch! (“trabajadores de todos los países, uníos”). Deberíamos ir pensando en hacerle caso.

[1] Más información en “La otra Ley Corcuera: la patada de vuelta”, por Eduardo Gómez Cuadrado, publicado en Tercera Información <http://www.tercerainformacion.es/opinion/opinion/2018/08/25/la-otra-ley-corcuera-la-patada-de-vuelta>

[2] Véase <https://www.elsaltodiario.com/opinion/expulsion-psoe-pedro-sanchez-116-personas-valla-ceuta>

[3] Véase <https://www.elsaltodiario.com/fascismo/alemania-alcanza-un-punto-de-inflexion-con-la-manifestacion-neonazi-de-chemnitz>

## Curiosidades



### Número de océanos

Los océanos son cinco:

Pacífico 155.557.000 km<sup>2</sup>

Atlántico 76.762.000 km<sup>2</sup>

Índico 65.556.000 km<sup>2</sup>

Austral 20.327.000 km<sup>2</sup>

Ártico 14.056.000 km<sup>2</sup>



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](mailto:cgtsectormar@cgt.es) [www.cgtsectormar.org](http://www.cgtsectormar.org)

