

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

JULIO 2020 N°62

# NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



# con-tenido

## 05. PARO REGISTRADO

Paro registrado: Siguen las malas noticias

## 08. SALVAMENTO MARÍTIMO

Validaciones de los Certificados Obligatorios.

## 10. REGULARIZACIÓN YA!

La Plataforma que reclama una regularización amplia y sin condiciones

## 14. NAVANTIA

Regresan a la calle las protestas del astillero de Puerto Real en demanda de carga de trabajo.

## 18. BOAT SERVICE

Sentencia a favor de CGT.

## 20-21. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

## 22. MARINA MERCANTE

Trasmediterránea prevé un aumento del turismo nacional hacia Ibiza

## 25. LIBRO DEL MES

Mujer de frontera

## 26. TODO POR HACER

Qué dicen estos de la CEOE.



Edita y Publica:

Sindicato Federal de Mar y Puertos de la FETYC-CGT

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

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



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



# barlovento

A LA MEMORIA DE **JOSÉ MANUEL CHINCHILLA**

El 16 de julio de 2020, hemos recibimos la triste noticia de que nuestro compañero y amigo, **José Manuel Chinchilla Carrasco** nos ha dejado. Una enfermedad sin marcha atrás nos lo ha arrebatado, con poco más de 68 años.

Chinchilla, entró a trabajar en lo que era el embrión de Salvamento Marítimo, a principios de los años 90.

Como la mayoría de nosotros lo hizo con contratos precarios, comenzó realizando sustituciones en lo que eran las limpiamares, en el puerto de Valencia, y un poco más tarde, ya realizando tareas propias de salvamento, en las EE/S de 10 metros de eslora, que entraron en funcionamiento a través de un convenio entre SASEMAR y el RACC.

Estas embarcaciones solo trabajaban, 6 meses, de mayo a septiembre, y él, formo parte de la tripulación que tenía su base en Vilanova i la Geltru, puerto cercano a Barcelona.

Posteriormente embarcó en la Salvamar Cavall Bernat, en Pollensa (luego Alcudia), y finalmente, obtuvo la es-

tabilidad deseada ejerciendo de Patrón en el puerto de Burriana, donde se jubiló hace ahora 9 años.

José Manuel, Patrón y Mecánico era sin duda un profesional que se forjó a sí mismo, trabajador incansable, y lo más importante buen compañero.

El sufrió sin duda las incertidumbres y la precariedad de los comienzos en lo que fue Remolques Marítimos, hoy ya flota de SASEMAR. Y prácticamente desde el principio apoyo las luchas por mejorar y dignificar nuestro trabajo, y lo hizo, asumiendo riesgos y aceptando compromisos de trabajo sin espera de compensación alguna, y lo hizo por generosidad, por compañerismo, por todos. Acepto aquellas labores que le tocaban, sin queja y con seriedad, y se jubiló siendo Presidente del Comité de Flota, tarea que realizó con seriedad y honradez absoluta.

Con Chinchilla, pasamos muchas situaciones no todas buenas, pero siempre era un alivio tenerlo a nuestro lado.

Estoy seguro que los numer-



osos tripulantes que trabajaron con él lo encontraran a faltar, del mismo modo que quienes compartimos con él, tarea sindical, también sentimos su ausencia.

Nuestro compañero dejó en su paso por esta tierra un montón de amigos, incluso entre aquellos que se pudieran considerar a priori adversarios.

Te echaremos en falta y lamentamos tu pérdida, amigo y compañero.

Trasladamos nuestro pesar, y apoyo a familiares y amigos. Y lo hacemos en nombre de toda la gente de mar que forma parte de la CGT, con quienes también diste solidaridad a raudales.

**Compañero, que la Mar te sea leve.**

# OFICINA DE EMPLEO

CONSEJERÍA DE EMPLEO Y MUJER

## Paro registrado: Siguen las malas noticias

Los meses de verano se presentan desoladores para el empleo. La crisis de la COVID 19 ha supuesto un enorme shock, incluso para la temporada de verano, que concentra los meses donde se generan mayor empleo vinculado con el sector turístico y hostelería. Los datos mensuales publicado hoy 2 de julio por el Ministerio revelan la gravedad y la dura repercusión de esta crisis.

El paro registrado aumenta en el mes de junio en 5.107 personas. Si bien los datos reflejan una ralentización en el ritmo de destrucción de empleo en comparación con los meses anteriores, lo cierto es que sigue aumentando el número de parados y la situación es realmente preocupante.

Si nos fijamos en los datos del mismo mes, pero del año anterior, en mayo se registró un 25,7% y en junio un 28% más de personas paradas. A día 30 de junio el total de personas paradas inscritas en las oficinas del SEPE ascienden a 3.862.883.

Si atendemos a los datos sectoriales, es la agricultura el sector más perjudicado, registrando 25.342 personas más al paro motivado por el final de la campaña de la fruta (concentrándose más del 70% en Andalucía), mientras que en el resto de sectores se ha creado empleo en este escenario de "nue-



va realidad o normalidad". En servicios hay 27.319 personas desempleadas menos, 15.927 en la construcción y 7.770 en la industria.

La situación sigue siendo preocupante y el daño de esta crisis sigue haciendo estragos. A pesar de la ralentización en la destrucción de empleo y cierta reducción del paro en la mayor parte de los sectores, las cifras muestran que hay 859.988 trabajadores afiliados menos desde el 12 de marzo al 30 de junio.

Cabe resaltar que la evolución es muy diferente si lo comparamos entre hombres y mujeres, ya que éstas registran 24.240 de paradas más en el mes de junio, mientras que los hombres registran una reducción de 19.133 de parados.

En relación al tipo de contratos que se crean, desgraciadamente sigue siendo protagonista el empleo precario y temporal. Solo el 9,9% de los contratos que se crearon en



junio eran definidos (58% son a tiempo completo y el 42% a tiempo parcial).

Respecto al resto de tipos de contrato, del total de 1.159.602 contratos firmados en el mes de junio de 2020, son 4.947 de carácter formativo y 1.040.262 temporales, es decir, el 90% de los contratos tienen una duración temporal.

Por otro lado, es importante tener en cuenta la evolución de los ERTE. Según los datos del ministerio, en el mes de junio 1,17 millones de personas han dejado de estar sujetos a ERTE, aun quedando 1.830.664 personas bajo esta

situación.

En definitiva, lo que vemos es que el mes de junio, un mes tradicionalmente bueno para la creación de puestos de trabajo, sigue estando tocado por la crisis de la COVID. Es cierto que existe una ralentización de la destrucción de empleo en comparación de meses anteriores, pero sin embargo la situación no es del todo alentadora. Los datos vienen determinados por un efecto estacional marcado por la época estival y por la reactivación hacia la "nueva normalidad", no suponen una salida definitiva a esta grave crisis. Son más un es-

pejismo, aun suponiendo un balón de oxígeno para muchos trabajadores y trabajadoras, que sigue dejando el mercado laboral expuesto a fuertes amenazas -como el cierre de fábricas industriales, la transformación de los ERTES en ERES, a nuevos rebotes y paralización de la actividad- y al final de los meses de verano.

Seguiremos atentos a la evolución de estos datos y a la próxima EPA de II trimestre de 2020 que saldrá a finales de este mes de julio.

GRÁFICO 1: PARO REGISTRADO 2019 Y 2020





# Salvamento MARITIMO

Validaciones de los Certificados Obligatorios.

**O**s informamos del acuerdo que se hemos llegado con la empresa respecto a las revalidaciones de los Certificados Obligatorios.

Como ya veníamos informando, la empresa ha manifestado en numerosas ocasiones el alto coste de estos cursos y que no está obligada a impartirlos, siendo estos certificados responsabilidad de cada tripulante. Desde CGT hemos

defendido que esta es su responsabilidad y su obligación facilitarla a los tripulantes, que tendría que considerarse el tiempo invertido como jornada laboral considerando que nos ampara la Ley y el Convenio al respecto.

Acercándose peligrosamente las fechas de caducidad de los Certificados y ante la posibilidad de que los tripulantes puedan ser desenrolados de oficio por las Capitanías al no tener los mismos al día,

además del problema que empresa y trabajadores nos enfrentamos, hemos considerado que emprender un pleito con SASEMAR que pueda alargar la situación habida cuenta de los plazos de la justicia y más en estos momentos no es viable. Así pues se ha convenido llegar al acuerdo en el que la empresa organizará y correrá con la totalidad de los gastos del curso, desplazamiento y alojamiento de los tripulantes siempre que no se solicite también la compensación de horas de formación que les pudiera corresponder.

También confirmamos que los cursos comenzarán a realizarse en septiembre en el CESEMI Jovellanos, serán cursos en los que se aunarán los tres certificados (Formación Básica, Avanzado C.I. y Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos) y tendrán una duración de 5 días para los tripulantes de Salvamares y de Guardamares, y de 3 días para los tripulantes de Remolcadores (extensible a 4 días si se reuniese un grupo para revalidar Botes de Rescate Rápidos).

También informamos que la empresa creará una lista con las caducidades de los certificados de los tripulantes y organizará los grupos en función del orden de dichas caducidades.

**Delegados de CGT en el comité de flota en SASEMAR.**

■ >> Los cursos comenzarán a realizarse en septiembre en el CESEMI Jovellanos << ■



# Regularización Ya

>>La Plataforma que reclama una regularización amplia y sin condiciones de las personas en situación administrativa irregular que viven en el Estado convocó nuevamente manifestaciones el pasado domingo 19 en 14 ciudades del territorio español.<<



Ni las altas temperaturas madrileñas ni un calendario predominantemente 'de vacaciones' de verano han impedido que más de 500 personas migradas, racializadas y refugiadas se reunieran en otra manifestación que incide en la regularización administrativa de miles de personas. Con estas movilizaciones vuelven a recordar que hacia finales del mes de junio la plataforma estatal Regularización Ya registró en el Congreso una proposición No de Ley que urge a abrir un proceso de regularización inaplazable. Argumentan que las personas migrantes sin documentos constituyen

la mayor parte de mano de obra de trabajos esenciales, tal y como reveló el estado de alarma por coronavirus.

La plataforma, que está formada por colectivos y asociaciones de migrantes, jornaleros y jornaleras, empleadas de hogar y cuidadas, manteros, trabajadoras sexuales, entre otros, recorrió desde Banco de España hasta Puerta del Sol combinando consignas reivindicativas a ritmo animado y festivo. "La ley de extranjería mata gente cada día", "ningún ser humano es ilegal", "Regularización Ya, inmediata y sin condiciones", se repitieron a lo largo de la calle Alcalá. Decenas de otros lemas reivindicativos se podían ver en las pancartas que llevaban los y las manifestantes.

Edith Espínola, empleada de hogar y portavoz de la plataforma convocante explicaba a El Salto sobre su propio colectivo: "Las trabajadoras del hogar hemos sido reconocidas como trabajadoras esenciales pero a las sin papeles no se nos ha tenido en cuenta a la hora de las ayudas. Seguimos trabajando explotadas, sin ninguna garantía la-





boral y sin cobrar el paro. Somos las últimas de las trabajadoras en tener derechos”. Hay que recordar que en días pasados las mismas asociaciones de empleadas de hogar y cuidados han vuelto a denunciar que ninguna de sus asociadas que han solicitado en tiempo y forma el subsidio extraordinario para trabajadoras domésticas con contratos, ha recibido nada.

Una vez la manifestación llegó a la Puerta del Sol se dio lectura al comunicado: “Desde el mes de abril hemos trabajado incansablemente a través de la auto organización, la incidencia política y el activismo para visibilizar y denunciar la desprotección y extrema vulneración en la que nos encontramos las personas migrantes en situación administrativa irregular”. Muchos de ellos, subrayan, estuvieron en primera línea durante el estado de alarma decretado ante la pandemia del covid 19.

“Algunas hemos tenido que encerrarnos en casa sin poder acceder a ninguna de las medidas sociales que el gobierno ha diseñado a pesar de estar en riesgo de exclusión

social”, se escuchó desde los megáfonos que amplificaban cada una de las voces que leían el comunicado. A pesar del confinamiento afirman haber gestionado desde sus colectivos redes solidarias de ayuda para poder llevar comida a la gente que, por su situación irregular, no tenía otra opción.

Hablaron también en nombre de las personas refugiadas y en procesos de asilo que por la crisis sanitaria han visto interrumpidos sus procesos administrativos o simplemente no han podido acceder a ellos por el total cierre de las administraciones durante el confinamiento.

Especial mención recibieron los jornaleros de Lepe que en la últimas semanas han sido víctimas de incendios de sus ya de por sí infraviviendas, mientras que quienes les criminalizan por expandir el virus “se quedaban en casa con su play station y la nevera llena” rezaba el comunicado.



# Regresan a la calle las protestas del astillero de Puerto Real en demanda de carga de trabajo

LA ASAMBLEA DE TRABAJADORES VOTA A FAVOR DE UNA MANIFESTACIÓN EL PRÓXIMO MIÉRCOLES 29 CON EL APOYO TAMBIÉN DE LA INDUSTRIA AUXILIAR

Fumata blanca en el astillero de Puerto Real. La asamblea de trabajadores que ha tenido lugar este lunes a primera hora de la mañana ha votado a favor de un calendario de movilizaciones para exigir carga de trabajo. El comité de empresa de la factoría, había convocado a los trabajadores de la planta para informar de la situación de presente y futuro en la que se encuentra la factoría en relación a la firma de nuevos contratos de trabajo tanto naval como offshore. El futuro de este astillero, según los sindicatos, es especialmente delicado y complejo, ya que no se espera nueva carga de trabajo a corto o medio plazo.

Ante esta situación, el comité ha decidido someter a votación un calendario de protestas que arrancará el próximo miércoles 29 de julio con una manifestación por el centro de la capital. La protesta, que contará con el apoyo también de la

industria auxiliar naval, tiene ya el permiso de la Subdelegación de Gobierno. Los manifestantes se concentrarán sobre las 9.30 horas en el aparcamiento del astillero y marcharán en manifestación hasta el inicio del segundo puente, en el Bajo de La Cabezuela, donde serán recogidos por autobuses que los trasladarán hasta la glorieta del El Corte Inglés. Será en este punto donde comenzará la manifestación que discurrirá por la avenida de las Cortes hasta Puertas de Tierra, concretamente hasta el edificio de la Subdelegación de Gobierno. Cabe recordar que la intención inicial era comenzar la manifestación en el segundo puente, pero esta opción no ha sido aceptada por las autoridades.

La plantilla de Navantia no salía a la calle desde septiembre de 2018 cuando los trabajadores del astillero de San Fernando vieron peligrar la obra de las corbetas saudíes por unas

declaraciones de la actual ministra de Defensa, Margarita Robles, en relación a la venta de armas al Gobierno de Riad.

De nuevo los astilleros son protagonistas este verano y avisan de que se espera un otoño caliente si Navantia no logra nuevos contratos o, al menos, distribuye la carga de trabajo entre las factorías.

Los portavoces de las factorías de Cádiz y San Fernando, eran partidarios de iniciar el calendario de protestas a partir de septiembre y no ahora con tanta precipitación. Sin embargo, el comité de empresa del astillero de Puerto Real, está a favor de una respuesta contundente antes de agosto.

La industria auxiliar naval está presionando para que los cargos sindicales de Navantia en la Bahía adopten una postura firme en favor del mantenimiento de los puestos de trabajo y, sobre todo, de las garantías de carga de trabajo. La situación que atraviesa Navantia, en estos momentos, en Cádiz es muy delicada ya que la carga de trabajo solo está garantizada hasta el horizonte de 2023.

El astillero más perjudicado y con el agua al cuello es, precisamente, el de Puerto Real. Los tres proyectos eólicos que tiene entre manos concluirán de manera gradual a partir de este verano. La carga de trabajo en la factoría puertorrealeña es netamente eólica y está asegurada, al menos, hasta el año que viene. Por un lado, está la construcción de veinte soportes para un parque eólico marino en Escocia. Esta obra arrancó en agosto de 2019. Se trata de 20 'upper' jackets para el parque eólico Moray Firth Offshore East, en Escocia. Estaba previsto que se entregaran en la

>> **De nuevo los astilleros son protagonistas este verano y avisan de que se espera un otoño caliente** <<



primavera de este año, pero se ha reprogramado su entrega y culminará entre 2020 y 2021.

El segundo encargo en el que trabaja Puerto Real es la construcción de una subestación eléctrica para la noruega Equinor Energy, que servirá para dar cobertura al complejo petrolífero de Johan Sverdrup, en el Mar del Norte. En esta obra participan 350 personas durante 25 meses, lo que supone medio millón de horas de trabajo. La obra comenzó en julio de 2019 con el tradicional corte de chapa del primer bloque de la subestación eléctrica.

El tercer contrato eólico que afronta el astillero es la construcción de una jacket flotante. Este contrato se desarrolla en el astillero gallego de Fene (A

Coruña). La empresa pública se adjudicó esta obra junto a Windar. Las cinco unidades están destinadas al campo Kinkardine, situado a 15 kilómetros de Aberdeen (Reino Unido). Los trabajos de construcción comenzaron en marzo de 2019 en las instalaciones de Windar Renovables, en Avilés, y siguen en la factoría de Fene. Sin embargo, el tiempo tan ajustado del contrato de estas estructuras flotantes llevó a Navantia a desviar hasta Puerto Real la construcción de una de las cinco plataformas.

Esta situación ha llevado a la responsable de su comité a activar la convocatoria de una manifestación. Ahora toca saber si las factorías de Cádiz y San Fernando acudirán también a la movilización organizada por el astillero de Puerto Real.

La incertidumbre ha regresado de nuevo a los astilleros tras un lustro de bonanza. La ausencia de contratos tanto de construcción naval como de proyectos offshore arrojan dudas sobre el futuro a corto y medio plazo de las tres plantas de la Bahía y de su industria auxiliar. El Gobierno, a través de una respuesta parlamentaria a una pregunta del PP, ha confirmado que, de momento, no tiene intención de encargar a Navantia la obra del séptimo BAM y los dos buques tipo ferry para el transporte de tropas. Esta inversión para la Armada estaba recogida en el plan industrial de la compañía firmado en diciembre de 2018 y era clave para el mantenimiento de las plantas gaditanas.



# SENTENCIA A FAVOR DE CGT ANTE BOAT SERVICE S.A.

Los **trabajadores** de **Boat Service S.A.**, tripulantes del buque **V/B Tirreno**, con base en el puerto de **Carbonera (Almería)**, confiaron en CGT en las elecciones sindicales que se celebraron en junio de 2019.

La situación de los y las trabajadoras en la empresa se había agravado y la si-

tuación laboral que estaban viviendo cada vez era más precaria. Estaba sujeta a unas condiciones muy por debajo de las contenidas en el convenio y legislación de aplicación.

En el mes de noviembre de 2019, **CGT** inició frente a la empresa Boat Service S.A, empresa adscrita al grupo **BOLUDA CORPORACIÓN**

**MARÍTIMA** dos conflictos colectivos, habiéndose celebrado el pasado jueves 9 de julio el primero de ellos contra la práctica de la empresa de negar año tras año al personal del **VB TIRRENO** el **disfrute de 30 días naturales de vacaciones**, alegando que ya están incluidas en los periodos alternos de 45 días en los que no permanecen embarcados, negándose igualmente a publicar un cuadrante de disfrute de vacaciones anuales, tal y como ordena el convenio colectivo que les viene siendo de aplicación.

El Juzgado de lo Social nº 3 de Almería, ha estimado dicha petición, declarando la ilicitud de la práctica llevada a cabo por la empresa, condenándola a **publicar el calendario anual con sus vacaciones correspondientes.**

**Tras esta resolución favorable**, quedamos a la espera de la resolución del segundo conflicto, señalado para octubre del presente año. En esta ocasión es en relación a **los excesos de jornada que los trabajadores vienen sufriendo de manera sistemática.**

**Delegado de CGT de Boat Service.**



# MARINA MERCANTE



## Noticias Breves



### Armas renombra el buque «Jose M. Entrecanales» como «Villa de Tazacorte»

Naviera Armas Trasmediterránea ha renombrado el buque «José M. Entrecanales», uno de los mayores rolones de la marina mercante española, como «Villa de Tazacorte», en homenaje a la villa y puerto de Tazacorte, situada en el Valle de Aridane. Se trata de una comarca de extraordinaria producción platanera en la isla de La Palma, de la que la compañía naviera es su principal garante en la exportación hacia los mercados peninsulares.

El nuevo «Villa de Tazacorte» es el buque de mayor capacidad de carga de la flota mercante española, con

3.500 metros lineales de carga rodada y conexiones suficientes para el número de trailers frigoríficos que cada semana hacen posible el embarque hasta el puerto de Cádiz de algo más de un centenar de unidades.

Construido en el astillero Navantia en Puerto Real, en Cádiz, este buque entró en servicio en junio de 2010 y es un barco de 29.998 toneladas brutas y 10.140 toneladas de peso muerto, siendo sus principales dimensiones 209,43 metros de eslora total, 26,50 metros de manga y 7,10 metros de calado máximo.



### El puerto de Arrecife recupera la conexión con los de Cádiz y Huelva

El puerto de Arrecife regresa a la normalidad recuperando su conectividad por completo con los puertos de Cádiz y Huelva tras los efectos de la COVID 19. A partir del 4 de agosto la línea marítima directa entre Cádiz y Lanzarote regresa y volverá a entrar en el puerto lanzaroteño los miércoles, como venía siendo habitual, para hacer su trayecto de regreso a la península los domingos.

Debido a los cambios producidos durante la última pandemia, el barco operado por Trasmediterránea no llegaba directo de Cádiz a Lanzarote, sino

que entraba primero en otros puertos canarios. Situación que ha afectado a la cesta de la compra, que se ha visto incrementada en los últimos meses, informó ayer la Cámara de Comercio de Lanzarote.

Por su parte, el barco de la compañía FRS, que cubre la ruta entre Huelva y Lanzarote, ya está operando con normalidad desde el pasado 29 de junio. Este barco llega directo de Huelva los domingos para seguir su ruta por el archipiélago y regresa a Arrecife los jueves desde donde parte con destino a la península.



## Noticias Breves



### Armas-Trasmediterránea cancela el ferri entre Gandia y Baleares por la falta de demanda

La naviera Armas-Trasmediterránea ha cancelado la línea del ferri entre Gandia y Baleares. Finalmente, no operará este verano por la falta de demanda y la incertidumbre de la temporada por la crisis del coronavirus.

Las restricciones al ocio nocturno en Ibiza decretadas por el gobierno balear, con el cierre de las discotecas, ha pesado en la decisión de anular este servicio.

Cabe recordar que la línea se puso en marcha en 2017 y se fue ampliando hasta conectar Gandia con Ibiza, For-

mentera y Palma. Desde noviembre de 2018 estaba operativa todo el año, aunque estaba parada desde el 8 de enero, por cuestiones técnicas, con la intención de retomarla en Semana Santa. La empresa mantiene únicamente su conexión desde Valencia.



### Armas Trasmediterránea colabora con Port de Barcelona en su nuevo servicio de escáner

Naviera Armas Trasmediterránea ha cedido sus vehículos para realizar las pruebas del nuevo escáner para contenedores que incorpora las últimas tecnologías de inspección no intrusiva, que ha puesto en marcha Port de Barcelona.

Se trata de una herramienta rápida y eficiente que permite agilizar las operativas de exportación e importación que tienen que realizar una inspección. Esta nueva unidad, además, garantiza mayor fiabilidad y calidad de los escaneos, mejora el servicio en las empresas de transporte, operadores lo-

gísticos y terminales implicados en el transporte de contenedores.

Naviera Armas Trasmediterránea ha colaborado con Port de Barcelona en estas pruebas, como también en la formación técnica de los profesionales encargados de su funcionamiento, que gestionará la Aduana de Barcelona. El nuevo escáner se encuentra ya plenamente operativo, tras la verificación de los controles efectuados durante el pasado mes de junio.

# Trasmediterránea prevé un aumento del turismo nacional hacia Ibiza

LA NAVIERA NO DESCARTA RECUPERAR MÁS ADELANTE LA CANCELADA LÍNEA ENTRE GANDÍA E IBIZA, INCORPORA A LA CONEXIÓN ENTRE LA ISLA CON BARCELONA Y PALMA EL BARCO 'VOLCÁN DE TINAMAR'.

El director de Comunicación de Naviera Armas Trasmediterránea, Juan Carlos Díaz Lorenzo, anunció ayer que el objetivo principal de la naviera es «aumentar la capacidad de transporte para facilitar la llegada del turismo nacional a la isla» este verano. Para ello ha establecido un nuevo horario de conexiones marítimas de Trasmediterránea entre Ibiza, Barcelona, Valencia y Palma que está vigente desde el lunes pasado y se prolongará hasta el 31 de agosto. Lorenzo informó ayer de las novedades en las conexiones marítimas, líneas y servicios de Eivissa para la temporada en una rueda de prensa en la estación marítima de es Botafoc.

El barco 'Volcán de Tinamar' «el mejor de la

naviera», según Díaz, se incorporará el próximo 12 de julio a la línea de fin de semana entre Barcelona, Palma y Ibiza, de manera que se recuperará la conexión interislas. «Este barco lo habíamos tenido los dos veranos anteriores haciendo la línea Barcelona-Maó, donde tuvo un éxito arrollador», aseguró el director de Comunicación.

Este año se ha incorporado a la línea con Ibiza porque es el más rápido del sector, lo cual acorta en un 40% el tiempo de travesía. Su capacidad admite hasta 1.500 pasajeros y unos 350 vehículos y cuenta con 1.850 metros lineales de carga rodada que garantizan el correcto y eficaz abastecimiento de mercancías.

«Con el 'Volcán de Ti-

namar' ponemos a disposición de Ibiza una cantidad importante de plazas. Es una apuesta por una isla que es importante en la historia de la naviera, que lleva más de 100 años uniéndola con la Península», manifestó el director de Comunicación.

## Turismo peninsular

Este año, desde Trasmediterránea esperan que aumente exponencialmente el flujo de pasajeros peninsulares que visitan las islas, ya que se potenciarán las conexiones turísticas que permitirán unas travesías más cortas y cómodas. En la misma línea, y para favorecer que las industrias turísticas de la isla puedan funcionar y dar plenas garantías, el barco de carga 'Superfast Levante'

tendrá como mínimo una conexión a la semana con Ibiza, para asegurar el transporte de mercancías.

«Con todo ello lo que queremos es contribuir a que todo empiece a remontar y que exista una excelente perspectiva. Y a que el público peninsular sea consciente que puede visitar las islas cuando lo desee», afirmó. El transporte marítimo está protagonizando la recuperación económica ya que desde la perspectiva de los pasajeros «es más seguro en el contexto de la pandemia», señaló Díaz Lorenzo.

En un barco se puede mantener el distanciamiento social perfectamente y a bordo la tripulación está muy pendiente de que las medidas estipuladas por la Organización Mundial de la Salud se cumplan, detalló. «Además, los espacios al aire libre son muy demandados por el pasaje», añadió.

Las frecuencias contarán con algunos cambios respecto al verano pasado, en la línea de Valencia y en la de Barcelona habrá un servicio más. La novedad es la conexión Ibiza-Palma-Barcelona, que el año pasado no funcionaba, y se han establecido más trayectos interinsulares ya que en 2019 solo salía un barco a la semana.

«La recuperación del interinsular, Ibiza-Palma, es una aspiración que tanto la clase política como el sector turístico de la isla nos había planteado en varias ocasiones», destaca.

La línea de Barcelona con Ibiza se mantiene con el buque 'Ciudad de Mahón' y la de Valencia con Ibiza con el buque 'Volcán de Tijarafe', como el año pasado. «En ambos aspectos estamos garantizando una excelente cobertura con la isla, que para nosotros es muy importante», reiteró.

## Conexión con Gandía suspendida

Debido a la crisis de coronavirus y sus consecuencias económicas, Trasmediterránea, como ya informó ayer Diario de Ibiza, ha decidido suspender la línea que conectaba Ibiza con Gandía, al no ser tan rentable como las demás. «Vamos a observar la evolución de la demanda y en función de eso tomaremos una decisión», explicó el director de Comunicación.

Los principales esfuerzos de la naviera se centrarán los próximos meses en las conexiones principales, al incorporar un barco de gran entidad como es el 'Volcán de Tinamar'. En función de cómo evolucione la demanda se hará un replanteamiento para integrar de nuevo el trayecto con Gandía, aseguró Díaz Lorenzo, ya que esa línea fue «una gran apuesta que hizo la compañía».



# Armas Trasmediterránea estrenará el ferry Ciudad de Valencia en la línea Cádiz-Canarias

El nuevo ferry Ciudad de Valencia, el buque tipo ropax más moderno de la flota de Naviera Armas Trasmediterránea, se estrenará este verano en la línea Cádiz-Canarias, en la que relevará al ferry Ciudad de Palma.

La entrega del nuevo buque – el mayor de su clase construido en el astillero Visentini–, se producirá el próximo 30 de julio y, a continuación, se posicionará en el puerto de Cádiz, dando comienzo a su vida operativa con una rotación semanal.

El buque Ciudad de Valencia se incorporará al contrato firmado de la naviera con el Estado hasta marzo de 2022 y representa una sensible mejora en la línea Cádiz-Canarias, tanto en los tiempos de rotación, como en agilidad del servicio y capacidad de carga y pasaje, de modo que cada jueves permite llegar muy temprano a Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

En ambos puertos, además, se facilitan todas las combinaciones posibles con el servicio interinsular de naviera Armas Trasmediterránea, en una programación radial que conecta a todo el archipiélago, siendo la única compañía naviera que actualmente lo hace posible.

La duración del viaje entre Cádiz y Arrecife se acorta en tres horas, de modo que cada miércoles llegará a las 19.30 horas a Lanzarote. La siguiente escala será en Las Palmas de Gran Canaria, a donde arriba-

rá a las 02.00 horas del jueves y en la madrugada continuará hacia Santa Cruz de Tenerife, estando atracado a las 08.00 horas, de modo que cada jueves opera en los dos puertos principales de Canarias, lo cual constituye una novedosa apuesta en el servicio que presta naviera Armas Trasmediterránea.

El buque Ciudad de Valencia amanecerá cada viernes en el puerto de Santa Cruz de La Palma, en una escala que garantiza el segundo embarque semanal de la producción platanera insular hacia los mercados peninsulares. En el viaje de retorno, en la noche del viernes estará de nuevo en Santa Cruz de Tenerife y cada sábado atracará en Las Palmas de Gran Canaria, Puerto del Rosario (Fuerteventura) y Arrecife de Lanzarote, iniciando en la madrugada del domingo el retorno a Cádiz, a donde llegará a las 08.00 horas del lunes, acortando también en tres horas la duración del viaje.

El nuevo Ciudad de Valencia es un smartship con una superficie de 1.500 metros cuadrados en dos cubiertas para ocio y disfrute para un millar de pasajeros en viajes internacionales cortos distribuidos en ambientes diferenciados. Al mismo tiempo, por su capacidad de alojamiento, amplitud y servicios a bordo –en el que Naviera Armas Trasmediterránea ha volcado toda su experiencia–, le convierte en un barco muy atractivo para la línea Cádiz-Canarias, donde

se presenta como la novedad más destacada del verano 2020.

Dispone de acomodación para 604 pasajeros en 151 camarotes cuádruples más otros cuatro camarotes clase Premium y dos camarotes para pasajeros de movilidad reducida (PMR), así como tres salas de butacas tipo pullman para 189 pasajeros y una de ellas clase VIP, recepción, zona comercial, food-lounge autoservicio, dos zonas lounge bar, guardería, conexión wi-fi, así como una amplia terraza en la cubierta 7 y otros servicios.

En cuanto a su capacidad de carga, tiene un garaje para 3.300 metros lineales de carga rodada, de los cuales 2.564 metros lineales son para trailers de carretera (16,5 metros de longitud y 2,5 metros de ancho) y el resto para camiones rígidos, furgonetas y 263 coches. En su clase, se trata del buque ropax con mayor capacidad de carga rodada existente en la actualidad en líneas regulares nacionales y dispone de 100 conexiones eléctricas para unidades frigoríficas.

La incorporación del buque Ciudad de Valencia a la línea Cádiz-Canarias supone incrementar la capacidad de carga en un 30 por ciento respecto de la oferta actual, lo cual asegura plenamente las necesidades de transporte de carga rodada de los clientes de Naviera Armas Trasmediterránea.

# Mujer de frontera

Helena Maleno Garzón



Cuando Helena Maleno llegó a Marruecos en 2002 con su hijo, dos maletas y un proyecto laboral de tres meses no podía imaginar hasta qué punto aquel país y la lucha por los derechos de las poblaciones migrantes que lo atravesaban transformarían su vida para siempre.

Ya instalada en Tánger de forma definitiva, Helena se adentró en los asentamientos provisionales de los bosques que rodean Ceuta y Melilla y empezó a denunciar sin descanso las violaciones de derechos de aquellos que buscan cruzar, por tierra o por mar, una frontera que les permita alcanzar Europa. La primera llamada desde una patera la recibió en 2007: la embarcación se estaba hundiendo y uno de los que iban en ella tenía su teléfono. Helena avisó de inmediato a Salvamento Marítimo para que acudiera a rescatarlos. Fue la primera de cientos de miles de llamadas y tuits alertando de pateras a la deriva para proteger la vida.

No es algo que fuera a salirle gratis. Una tarde, mientras volvía a su casa después de recoger a su hija del colegio, Helena se encontró con dos policías de paisano que la esperaban. Los tribunales marroquíes la acusaban de tráfico de inmigrantes y fomento de la inmigración ilegal. La causa, iniciada por un controvertido dossier de la policía española, puso en marcha un movimiento internacional de apoyo a Maleno e hizo evidente hasta qué punto las autoridades europeas están dispuestas a jugar sucio cuando se trata de proteger las fronteras. Y a costa de quien sea.

**Nº de páginas:** 224  
**Editorial:** PENINSULA  
**ISBN:** 9788499429052  
**Año de edición:** 2020



Más de 20 años de experiencia en la defensa de los trabajadores, tanto en lo individual como en lo colectivo

**DESPACHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO**

Teléfono: 681 65 98 35

[www.germinalabogados.net](http://www.germinalabogados.net)

# Qué dicen estos de la CEOE



**D**urante 10 días de junio la patronal española, la CEOE, realizó una cumbre de alto nivel con los máximos representantes de las grandes empresas y sectores económicos del país. Esta Cumbre se enmarca dentro del proceso de “reconstrucción” que trata de imponerse tras la pandemia sanitaria que hemos sufrido, el parón económico que ha ocasionado y las crisis que ha acelerado. Como todo en momento de crisis, el oportunismo empresarial no podía tardar en aparecer para tratar de aprovechar la situación e imponer su discurso, propuestas e ideas en el centro del debate. La patronal no es una mera agrupación de empresarios para hacer negocios entre ellos, es la organización política que define su estrategia de presión sobre gobierno y trabajadores. La CEOE es el auténtico partido político de los empresarios, solo que no

se presentan a las elecciones, porque no les hace falta.

El problema de los empresarios es que cuando se sienten cómodos, con poder e inmundos, sacan a relucir sus auténticas ideas. Como no podía ser de otra forma, la Cumbre nos ha dejado citas maravillosas a través de las cuales podemos hacer una lectura del país que quieren. Sus ideas no son nuevas y ya han sido puestas en marcha con resultados catastróficos para las clases trabajadoras, la calidad democrática o para el planeta. Reducir el gasto público (excepto si es para salvar empresas), bajar los impuestos, fomentar la contratación precaria, reducir derechos laborales o eliminar legislaciones de protección al medio ambiente.

Veamos pues algunas de las gloriosas citas de nuestros grandes empresarios.

**“Las políticas de renta básica permanentes consiguen hacer un clientelismo y adoctrinar a gente que se acostumbra en la ociosidad y no en la generación» Antonio Hernández, presidente de Ebro Foods.**

El Ingreso Mínimo Vital ha sufrido todo tipo de ataques. A los empresarios les parece fatal que exista una parte de la población que a duras penas sobrevive económicamente, que no tiene ingresos, que tiene grandes dificultades para acceder al empleo o que incluso con empleo no puede permitirse el pago de los gastos corrientes. Les parece horrible no por una cuestión humanitaria o de derechos humanos, les parece mal porque les acusa de estar en esa situación por voluntad propia ¿A quien no le gustaría vivir al borde de la pobreza?.

Que exista un ingreso económico directo fruto de una

redistribución de la riqueza a través del Estado sirve para que personas y familias puedan llegar a tener necesidades vitales garantizadas y a partir de ahí “reincorporarse a la actividad productiva” que tanto gusta al empresariado.

Para clientelismo, adoctrinamiento y ociosidad la de los empresarios, que llevan siendo las mismas familias décadas, que imponen su doctrina económica y viven a costa del trabajo ajeno.

**“Tenemos que dejarnos de intereses personales, ideológicos y generales y pensar con generosidad para que podamos poner esto en línea a como estaba» Tomás Fuertes, presidente del Grupo Fuertes.**

Los intereses personales e ideológicos son los de los demás. Los empresarios no tienen ideología, todo el mundo lo sabe. La generosidad no es una acción recíproca, es algo que te tienen que dar por ser empresario y si no quieren se es generoso con ellos (bajadas de impuestos, política antisindical, desregularización, liberalización económica...) comienzan las amenazas: deslocalizaciones, despidos o paralización de inversiones suele ser lo más habitual.

**«Este año las vacaciones debe tomarlas el que pueda y cuando pueda... Las cosas no están para bromas» José Domingo de Ampuero, presidente de Viscfan.**

Ellos pueden realizar Cumbres

con hoteles pagados, catering y cócteles. Pueden celebrar sus consejos de administración en algún resort privado. Pero parece que los trabajadores no pueden hacer uso de sus derechos fundamentales conseguidos a base de luchas y muertes. La broma es creerse por encima del bien y del mal y creerse con la legitimidad de lo que tiene que hacer cada cual con su vida.

**“Colaboración público-privada para mejorar la eficiencia y calidad en la prestación de servicios públicos tanto en el ámbito de la educación y la sanidad como en el de las infraestructuras.” Conclusiones de la Cum-**

**DURANTE 10 DÍAS DE JUNIO LA PATRONAL ESPAÑOLA, LA CEOE, REALIZÓ UNA CUMBRE DE ALTO NIVEL CON LOS MÁXIMOS REPRESENTANTES DE LAS GRANDES EMPRESAS Y SECTORES ECONÓMICOS DEL PAÍS**



bre.

La mágica colaboración público-privada no es más que la transmisión de fondos públicos a los bolsillos de los empresarios. Esta colaboración es la causante del desastre sucedido en las residencias de ancianos en la Comunidad de Madrid, los precios inflados del hospital de IFEMA, la precariedad de las trabajadoras de lavandería de los hospitales o la sanísima dieta a base de pizza y sándwiches para los niños en situación más vulnerable. Esa es su eficiencia y calidad. La educación y la sanidad llevan en su punto de mira décadas, quieren hacer de derechos básicos un negocio rentable.

**“Necesitamos un plan de reactivación basado en la ortodoxia económica” Rafael del Pino, Ferrrovial.**

Lo último que necesitamos es la ortodoxia que nos ha llevado de crisis en crisis. La del petróleo en los 70, la reconversión industrial en los 80, el boom de la construcción en los 90, la burbuja de las “.com” en los 2000 o la última crisis económica global de la década de 2010. Para ellos estas crisis han supuesto avances políticos, han salido reforzados de cada una de ellas con más dinero y más poder. Todo a costa de los de siempre.

**¿Para cuando nuestra propia Cumbre?**

El capital se organiza, debate, propone y lucha ¿Nosotras qué? Desde luego que también lo hacemos. La respuesta solidaria durante la pandemia no hubiera sido posible sin las experiencias previas de autoorganización en los barrios, los colectivos, los centros sociales o las luchas feministas. Pero ellos van unos cuantos pasos por delante. Hay que reforzar nuestras redes, fomentar su confluencia, su solidaridad y su fuerza bajo un paradigma propio y común. Nos hace falta una cumbre de los humildes, de quienes luchan y de quienes quieren construir una alternativa sólida al mundo que nos quiere imponer la CEOE.

