



# BOLETIN MENSUAL NOTICIAS MARÍTIMAS



SECTOR MAR



ENERO 2019

EPOCA 2 NUMERO 44

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



AUTÓNOMA  
SOLIDARIA  
HONESTA



UNA HERRAMIENTA EFICAZ  
**ELIGE**



# BARLOVENTO

**CGT Mar y Puertos crece y consolida su representación mayoritaria en el sector.**

Recientemente se han producido las votaciones en **Remolcadores del Mediterráneo S. A. (REMSA) de Castellón**, habiendo sido elegido de nuevo como delegado nuestro compañero **David**, que ha obtenido el apoyo de la práctica totalidad de la plantilla, 11 votos a favor, ningún voto contrario.

También en **CEMESA del puerto de Barcelona**, CGT ha obtenido el delegado que correspondía, siendo la primera vez que nos presentábamos en esta empresa, y ha recibido el voto mayoritario de sus compañeros.

Queremos por tanto darles la enhorabuena a todos y manifestarles que cuentan con todo nuestro apoyo para poder realizar su labor.

Son estos resultados, un ejemplo de la **consolidación y crecimiento de CGT Mar y Puertos en el sector marítimo portuario y especialmente en el Tráfico Interior (Remolcadores, Amarradores, etc)**, y queremos con ello manifestar nuestra satisfacción en cuanto estamos convencidos de que el modelo de sindicalismo que representa CGT tiene que imponerse ante el sindicalismo de “pastoreo” al que nos tienen acostumbrados “los mayoritarios”, cada vez menos mayoritarios.

Transparencia, democracia directa, asamblearismo, coherencia, honradez, participación. No solo son buenos va-

lores, forman también en su conjunto un modo eficaz de trabajar en beneficio de los y las trabajadoras.

El empoderamiento de las personas trabajadoras, la toma de conciencia de su capacidad individual y colectiva para mejorar su realidad laboral, la importancia y necesidad de estar organizados para tener la herramienta colectiva que nos permita defendernos ante las situaciones de injusticia, etc. Es lo que pretendemos. Como decimos en la casa, “Si nadie trabaja por ti, que nadie decida por ti” Nuestra bienvenida por tanto a los nuevos compañeros, afiliadas y delegados. No tengáis duda que estáis en una organización de trabajadores al servicio exclusivo de los intereses de los trabajadores.



**CONTEGO, MAS FUERTES**

CONFEDERACIÓN  
GENERAL  
DEL TRABAJO

AVENIDA DEL OJD, 154  
46014 VALÈNCIA  
WWW.OGTSECTORMAR.ORG  
CGTSECTORMAR@CGT.ES



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



Un sindicato combativo, honesto y solidario

**La Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Valenciano, en su sentencia 3695/2018 de 11 de diciembre de 2018, ha estimado el recurso de suplicación interpuesto por CGT en el conflicto colectivo seguido contra Boat Service considerando el tiempo de disponibilidad en las guardias localizadas de los trabajadores como tiempo de presencia y por lo tanto no de libre disposición para el empresario.**



Debemos partir que Boat Service es una empresa remolcadora que presta sus servicios en el puerto de Castellón de la Plana. Este conflicto nace de la demanda de CGT que consideraba ilegal la práctica de la empleadora, consistente en considerar únicamente como tiempo de trabajo el de la efectiva prestación de servicios. La empresa tiene implantada una jornada de 40 días de embarque por 20 de descanso, debiendo los trabajadores estar las 24 horas de esos 40 días a disposición del empresario.

La sentencia de instancia desestimó la demanda acogiendo el planteamiento empresarial basado en que el tiempo en que los trabajadores no prestan su jornada efectiva pero están a disposición del empresario se equipara a tiempo de descanso. El TSJ revoca rotundamente dicho criterio y considera en primer lugar, que el tiempo de presencia para los trabajadores afectados por el conflicto colectivo al pertenecer al sector del remolque y no de la marina mercante, debe estar limitado de forma imperativa a 20 horas al mes, conforme preceptúa el artículo 8.3 del Real Decreto 1561/1995 de Jornadas Especiales.

Estamos ante una sentencia pionera que aplica la doctrina que emana de la sentencia del Tribunal de Justicia de la

Unión Europea de 21 de febrero de 2018 (asunto Matzak) que consideraba tiempo de trabajo las guardias efectuadas por el trabajador con un margen de disponibilidad 8 minutos para atender la llamada del empresario. En el caso que nos ocupa, considera el TSJ del País Valenciano que al imponer la empresa a los trabajadores en sus guardias una disponibilidad como tiempo de localización de 15 minutos para prestar sus servicios tras la llamada de la empresa, considera que es tiempo de trabajo y por tanto estima nuestro recurso de suplicación resolviendo la existencia de 3.984 horas anuales de tiempo de presencia de las cuales existe un exceso de 2.894 horas anuales que ilegalmente la empresa hace realizar a los trabajadores.

La sentencia entiende que este planteamiento es de derecho necesario y por lo tanto se ha de imponer al acuerdo de empresa que recogía este exceso de tiempo de presencia y del que nace dicha práctica ilegal y por supuesto a la cláusula del contrato individual que recoge esta jornada.

Estamos ante una sentencia muy importante que puede dar lugar a que otros colectivos de trabajadores sometidos a guardias muy extensas vean limitadas las mismas, en pos de su seguridad y salud en su puesto de trabajo y en definitiva en la mejora de sus derechos.



# Reunión de los representantes de las empresas de Tráfico Interior

## Tráfico Interior

### “PLATAFORMA ESTATAL EN DEFENSA DEL TRÁFICO INTERIOR DE PUERTOS”

Se reúnen en Barcelona, representantes de los trabajadores de las empresas de Tráfico Interior (Remolcadores, Amarradores, boteros, etc.) de la mayoría de Puertos del Estado Español.

Los sindicatos OTEP, SITRAMAR, COORDINADORA, CIG, USO, SAME, CNT, CGT Mar y Puertos, se integran en la plataforma y apoyan sus demandas.

Se plantea abiertamente llegar a la convocatoria de Huelgas en todos los puertos, si se permite la entrada de banderas de conveniencia.

A fecha de 28-01-2019, la Plataforma la forman los trabajadores y trabajadoras de las empresas de Tráfico Interior de Puertos de los puertos de; Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Castellón, Cartagena, Ferrol, Huelva, Las Palmas, Sagunto, Tenerife y Valencia.

Los sindicatos que apoyan y forman parte de la Plataforma son; **OTEP, SITRAMAR, COORDINADORA, CIG, USO, SAME, CNT, CGT Mar y Puertos.**

Esta reunión viene motivada por la amenaza de dejar que en los servicios portuarios como el Remolque y el Amarre, puedan trabajar embarcaciones registradas en otros países, es decir, con la bandera del mismo, lo que conlleva que dichas embarcaciones y/o buques se rigen por la normativa y legislación del país de origen.

Lógicamente no vendrán de estados con un marco laboral más avanzado, al contrario el objeto es promover la laminación de los derechos laborales de los actuales trabajadores del sector, beneficiarse de fiscalidades más bajas y de cotizaciones menores a sus trabajadores, sin obviar la reducción de los costes laborales, para exclusivo beneficio de las empresas implicadas.

La reserva de Bandera es una posibilidad contemplada en el

“REGLAMENTO (UE) 2017/352 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos”, la cual ya aplican países de nuestro entorno como Italia, Francia y Alemania.

Los trabajadores del sector se sienten abandonados por la Administración de nuestro País, que parece dispuesta a precarizar el trabajo y aumentar el riesgo de accidentes laborales y marítimos, en beneficio de los de siempre. No nos oponemos a que venga a trabajar empresas y trabajadores de otros países, lo que exigimos es que lo hagan en igualdad de condiciones, respetando derechos y obligaciones.

La Plataforma y los sindicatos integrados en ella, exigen la solución inmediata a este problema, van a solicitar las reuniones y negociaciones pertinentes, y en caso de no obtener el resultado deseable, llevar a cabo las movilizaciones y huelgas necesarias, sin descartar un conflicto generalizado en todos los puertos que paralice el comercio marítimo.

Además, la Plataforma advierte que si entra a trabajar una embarcación o buque con banderas de conveniencia en cualquier puerto nacional, la respuesta será colectiva e inmediata.

Las graves consecuencias que tendría sobre el trabajo en el sector, sobre los profesionales y personas trabajadoras, la pretendida liberalización de los servicios portuarios afectados, están forzando la necesidad de tomar medidas tan contundentes. Sabemos que está en juego el futuro de nuestro trabajo, nuestra seguridad y la del servicio que prestamos.

**Plataforma Estatal en Defensa  
del Tráfico Interior de Puertos**

Más información: Enrique Pecero Teléfono 608593488  
email; [plataformatraficointerior@marypuertos.org](mailto:plataformatraficointerior@marypuertos.org)

## Comunicado CGT

En la Plataforma también tratamos algunas de las situaciones preocupantes que se están produciendo en el sector, incumpléndose la legislación laboral, especialmente en cuanto a las jornadas de trabajo y descanso, y ello sin necesidad que vengan banderas de conveniencia.

Ante estas situaciones, hemos sido los sindicatos a quienes llaman “minoritarios” los que hemos plantado cara, por la vía sindical y por la jurídica, habiendo obtenido la CGT en esa línea 2 sentencias, una en el Tribunal Supremo, y otra más reciente en el Tribunal Superior de Justicia de Valencia, que apuntalan la actual regulación laboral y vienen a poner un cierto orden en el desaguado que nos han dejado “los mayoritarios”.

La Plataforma en Defensa del Tráfico Interior de Puertos, engloba sin exagerar, más del 80% en cuanto a representatividad sindical, y mucho más en cuanto a las personas trabajadoras del sector que se sienten vinculadas y representadas, tanto en el modo de trabajar como en lo que se exige desde la misma.

Curiosamente, cuando nos movilizamos, nos ponemos en alerta y nos preparamos para defender nuestros derechos como profesionales y trabajadoras, los “mayoritarios” aparecen en escena para decirnos que todo está arreglado “gracias a ellos”, y que tranquilos, que nadie se mueva.

La verdad, es que nos gustaría creerlos, vamos, que dirán que tenemos ganas de bronca gratuita e innecesaria, o que queremos generar un conflicto donde no lo hay. La realidad que compartimos es que el riesgo de pérdida de derechos laborales es cierto y preocupante, y que hasta ahora poco o nada se ha hecho por parte de quien tiene la obligación de velar por el interés general.

Es más, quienes nos dicen “que nos preocupemos” son los que han sido cómplices de la debacle en Marina Mercante, son los que permiten la contratación de personal en condiciones de semi-esclavitud, y sin ir tan lejos, son los responsables de la pérdida de derechos adquiridos como la antigüedad, o de favorecer las dobles escalas salariales en convenios que ellos promueven y firman.

Resulta curioso que estos “sindicatos mayoritarios” que además poco o nada hacen para defender la legalidad vigente, y nuestros derechos, ahora se autoproclamen nuestros salvadores.

A estas alturas, resulta inverosímil, que nos quieran hacer creer que la solución, es una comisión de trabajo con Puertos del Estado, donde además ha sido excluida la mayoría de los representantes de las personas que trabajan en el sector afectado.

Elaborar modelos de pliegos de condiciones para que se recoja la reserva de bandera y la protección de nuestros derechos, nos resulta poco valido, sobre todo si vemos el efecto que tienen las actuales cláusulas parecidas existentes en los pliegos actuales, y el “esfuerzo realizado” por las distintas Autoridades Portuarias para instar su cumplimiento.

La Plataforma exige, y CGT lo comparte, que sin más demora, debe ser el Gobierno de la Nación, a través del Ministerio de Fomento, el que traslade a Bruselas, y de manera firme, que nuestro País no permitirá operar en nuestros puertos, embarcaciones / buques dedicados al Tráfico Interior (Remolque, Amarre, etc), con banderas distintas a las del primer registro de España. Sobran las razones para ello, por mucho que diga la CNMC.

También reivindicamos, de nuestra Administración, de Autoridades Portuarias, del propio Ministerio que vele y exija que se respete la legislación laboral vigente.

Desde CGT les hemos dado suficientes herramientas con las 2 sentencias nombradas, si no bastaba para ello el Estatuto de los Trabajadores o el RD 1561/1995 sobre jornadas de trabajo, por poner unos ejemplos.

No queremos conflicto, ni nosotros ni nadie de la plataforma, pero desde luego no vamos a permitir que de nuevo los tahúres arrebaten derechos.

CGT estará y apoyará lo que diga la Plataforma, y a pesar de lo que digan “los mayoritarios” vamos a afilar nuestras herramientas, y a poner en marcha las medidas necesarias para asegurar que lo que demandamos sea cierto.

Y la Administración, Puertos del Estado y Ministerio, lo primero que deben hacer es interlocutar con quien deben hacerlo, y dejar de dar voz a quien solo se representa a ellos mismos y a sus intereses.

**Secretariado Permanente de CGT Mar y Puertos**

# ¿SINDICALISMO O BUROCRACIA?

**ENRIQUE A PEGERO CAPILLA**

Secretario Acción sindical CGT Mar

cgt-sindical@marypuertos.org

Algunos que llevamos muchos años viviendo las experiencias que nos da un remolcador, tenemos la certeza que lo que hacemos diariamente no es un juego de niños. Además, muchos de nosotros, lo hacemos de una manera que le podíamos llamar “Amor”, ya que prácticamente este trabajo lo llevamos en la sangre y si nos quitan esta forma de vivir parece que nos quitan una parte de nuestro cuerpo.

Dicho esto, creo que es de justicia explicar nuestro trabajo, ya que, para muchas personas, que lo desconocen y se atreven a decidir sobre el futuro de nuestra profesión, es bueno. Aunque solo leyendo esta pequeña historia sepan lo que van a negociar.

En nuestra profesión, como en muchas otras, hay mejores y peores profesionales, pero al fin de cuenta, profesionales. Somos marinos, aunque para algunos de charca, como vulgarmente se suele decir, al fin de cuenta estamos en un barco.

Muchos de nosotros hemos vivido experiencias para poder escribir un libro, pero la realidad es que todas ellas son debidas a muchas horas de trabajo a bordo de los remolcadores. Muchas pasan por estar mucho tiempo en el mar, horas, días, semanas e incluso meses, realizando trabajos de todo tipo, enganchados a una boya, en Stand-By en una mono boya, acompañando un barco con todas las inclemencias del tiempo que toque en ese momento. Otras, pasan por llevar de remolque artefactos innavegables como bloques de hormigón de 12 metros de calado, navegando a 1 milla náutica, otras llevando gabarras a 4 millas, etc... Así pasamos días y días, en otras ocasiones recogiendo o colocando muertos de señalización o de obras (hablando de muertos, algunos de nosotros hasta la entrada de nuestros compañeros de Salvamento Ma-

rítimo, también hemos recogido cadáveres) . En muchas ocasiones, navegando con remolque de cualquier tipo en travesías donde hemos tocado varios países diferentes. Sin dejar de valorar que estas citadas no están exentas de peligros, mi obligación es también recordar que hay otros trabajos donde nos hemos visto obligados a asistir, por ejemplo, en salvamentos de grandes riesgos para la tripulación del buque afectado y lógicamente, para la tripulación del propio remolcador. No sería la primera vez que se ha tenido que salir a 30 o 50 millas a buscar un barco sin maquina, donde hemos visto las hélices por encima de nuestras cabezas estando en cubierta, para poderle facilitar un cabo de remolque, debido al temporal que nos hemos encontrado.

Además, hay que añadir el día a día del puerto donde trabaja el remolcador sin saber en qué momento vas a comer, descansar, etc.... Solo por poner un ejemplo, el mantenimiento diario del remolcador, (quizás ocurra más en maquinas que en cubierta), se ha de programar para que sea rápido, eficaz y no dejar el barco inmóvil en caso de ser necesario para un servicio. Una vez en maniobra estamos en permanente estrés, ya que se reciben órdenes variando posiciones, maniobras, etc..., esto sin tener en cuenta que en muchas ocasiones, por inclemencia del tiempo, se engancha a proa a 10 millas de un barco de más de 300 metros de eslora con el peligro que comporta para la integridad del remolcador y su tripulación.

**Las 24 horas de trabajo normales**, no te permiten realizar nada más, como puede ser el descanso. Algunos que llevamos unos cuantos años en este trabajo tenemos secuelas como dificultad en el sueño, lo cual se convierte en crónico. Esto ocurre porque durante muchos años nos levantamos a hacer los servicios que se nos requieran tantas veces como sean necesarias.

En otras ocasiones, nos encontramos con incendios en buques o instalaciones portuarias, desconociendo los productos que están ardiendo, pero nosotros estamos allí en



las ayudas de extinción durante horas y días, si es necesario, utilizando nuestros medios mecánicos para extinguir incendios, situaciones que nos comportan un gran peligro y mucho estrés.

Algunos, al leer esto, dirán que si estamos tan mal, lo dejemos y nos dediquemos a otra cosa. Nosotros y me atrevo hablar en plural, no creo que lo dejáramos, es nuestra profesión y es la que queremos y nos gusta, no nos quejamos, sólo lo explicamos para que se ponga en conocimiento de estamentos donde se negocia nuestro futuro sin conocer en profundidad nuestra realidad.

No estamos dispuestos a trabajar ofreciendo unas pésimas condiciones de seguridad, ya que el agotamiento físico y psíquico nos lleva a **NO DAR** la seguridad que se nos requiere, ya que nuestro buque junto con nuestro servicio ha de ser garantía de ello.

Por todo lo expuesto, se sabe que en puertos que hay tripulaciones en condiciones de semi esclavitud, o sea, periodos larguísimos sin descanso, sin conciliación familiar, etc.. y no por ello dejan de ser profesionales. Lo que no es justo es que estas situaciones que se están viviendo, ocurra con las leyes que ya tenemos, además de jurisprudencia del Tribunal Supremo en este sentido.

La reflexión que saco, podíamos decir que sacamos, ya que esto esta consensuado por la mayoría de los trabajadores del sector, que a su vez somos los que diariamente tripulamos los remolcadores, es la siguiente: No entendemos cómo desde los despachos se puede hacer sindicalismo gratis, dándonos lecciones de moral, decidiendo nuestro futuro sin saber ni haberse interesado por la realidad de las tripulaciones de los remolcadores, aunque creemos que a algunos sí les importa el pabellón de nuestra bandera, porque esta es la que da grandes beneficios a unos cuantos.

De todas formas, dada la sociedad actual, no creo que esta historia le interese a nuestros dirigentes, ya que, si así fuera deberían oír ( al margen de una ley realizada en el año 1977 donde se define quien tiene la potestad de negociar el futuro de los trabajadores, que sin necesidad de saber sus condiciones laborales y ni tan siquiera ostentar la mayoría de la parte social, sea la única que lo hagan). a la parte implicada, o sea, al 82% de los trabajadores del sector. Ellos que se reúnen, hablan y tienen que acabar anunciando medidas de presión, no queriendo llegar a ellas, solo para que se les escuche, con el propósito de negociar y sentar unas bases mínimas de seguridad en el trabajo.



## Entrefronteras y el Sindicato de Periodistas piden acabar con el apagón informativo Salvamento Marítimo

# ¡LIBERTAD DE PRENSA!



La Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APDHA) Entrefronteras y el Sindicato de Periodistas de Andalucía, han denunciado el apagón informativo efectuado por parte del Gobierno en cuanto al rescate de personas migrantes en el Mar de Alborán y el Estrecho y exigen que se restituya el suministro de información.

Las organizaciones han detectado que desde el 9 de diciembre de 2018, Salvamento Marítimo ha dejado de informar a través de su canal de Twitter y Facebook, sobre los rescates diarios llevados a cabo en el mar. En este sentido, ven prioritario que este Gobierno garantice el derecho a la vida y que los rescates en el mar cumplan con todas las garantías que establecen la ley, tratados y derecho internacional.

Asimismo, esperan que este Gobierno no esté actuando conforme a estrategias políticas o intereses concretos y subrayan la necesidad de preservar el derecho a la información de la ciudadanía. “Este silencio daña seriamente la libertad de información recogida en el artículo 20 de la Constitución Española”, denuncian.

El silencio informativo unido a los escasos datos publicados por otras fuentes, lleva incluso a que los medios de comunicación no dispongan de la información y no puedan ejercer su trabajo con agilidad y facilidad, como

habitualmente han realizado, coartando así un derecho de la ciudadanía.

Hace más de un mes del apagón informativo, y los buques de Salvamento Marítimo continúan llegando a las costas de Granada, Málaga, Almería, Cádiz, Murcia, Canarias y Baleares, las personas rescatadas y fallecidas han quedado invisibilizadas por completo.

El 15 de diciembre de 2018, Ismael Furió, trabajador de Salvamento Marítimo, presagiaba a un medio de comunicación: “Creo que lo que están intentando es desmantelar el servicio”. Un mes después, el 17 de enero de 2019 Helena Maleno, reconocida y prestigiosa activista por los derechos humanos, confirmaba en una entrevista a Radio Andalucía Información (RAI), el mencionado y peligroso “apagón informativo” llevado a cabo.

Las organizaciones recuerdan al Gobierno y al correspondiente Ministerio de Fomento responsable, que la invisibilidad de este drama humanitario reduce el número de testigos, podría además, esconder posibles malas praxis y consecuentemente, una gravísima violación de derechos humanos fundamentales. “Mientras tanto, continuamos con recepciones improvisadas y nulos recursos”, concluyen.

## España endurece la política de acogida ante la falta de respuesta europea

### Salvamento Marítimo Humanitario



MIGUEL PAQUET. Una de las personas rescatadas, en el puerto de Motril (Granada).

España quiso dar una lección al mundo al acoger el Aquarius cuando todas las puertas del Mediterráneo se cerraban al barco cargado de migrantes. Pero la falta de un esquema europeo que resuelva esos episodios y el récord de llegadas a las costas españolas han revertido esa apertura inicial. Las autoridades españolas niegan ahora permisos para zarpar a los buques dedicados al rescate de migrantes e intensifican la presión a Bruselas para que se vuelque con Marruecos. El objetivo es claro: evitar la presión de esos desembarcos en un momento en que la migración se ha convertido, por primera vez, en terreno de contienda electoral.

El repliegue español en el Mediterráneo central viene condicionado por un dato rotundo: las costas del sur del país recibieron el año pasado casi 57.000 migrantes, el doble que Italia y casi igual que Grecia, según datos de Frontex, la agencia europea de fronteras. Y mientras las autoridades españolas hacen frente a ese desafío sin levantar polvareda, Italia agita a toda la UE al negar sus puertos a barcos que transitan cerca de su territorio. En un principio el Gobierno de Pedro Sánchez aceptó participar en el reparto de los migrantes que las autoridades italianas aceptaban para que los acogiesen otros Estados. Pero ese capítulo se ha cerrado.

“No se trata de un repliegue. Nuestra presión migratoria

es enorme y en el Mediterráneo central [el que desemboca en Italia] no se están aplicando las reglas. Necesitamos una solución duradera para todos”, argumentan fuentes del Ministerio del Interior. Los socios europeos llevan meses tratando de tejer un esquema temporal que evite situaciones críticas como las que se han vivido en los últimos meses en el mar, al rechazar Italia y Malta la llegada de barcos de ONG y de operadores privados. Los titulares de Interior volverán a abordar este contencioso en una reunión informal que celebrarán a principios de febrero en Rumania, según vaticinan fuentes comunitarias. Pero las esperanzas de lograr una solución que contente a la vez a Italia, partidaria de repartir a todo migrante que ponga un pie en su territorio, y a Francia y Alemania, obsesionadas con evitar que esos migrantes transiten por el área Schengen hacia sus fronteras, se antoja remota.

Consciente de ese panorama de confrontación, España ha optado por liquidar la estrategia inicial de abrir los brazos a buques en apuros. Los barcos de rescate de las organizaciones Open Arms y Salvamento Marítimo Humanitario han visto denegadas en las últimas semanas sus solicitudes para zarpar con el ambiguo argumento de que no cumplen los criterios de seguridad exigidos. En el fondo, las autoridades evitan verse en la tesitura de tener que acoger un barco de bandera española repleto de naufragos que no encuentra ningún puerto europeo para atracar.



No es la única señal de ese giro táctico. A principios de enero, el Ejecutivo rehusó, por primera vez, participar en un esquema de reparto orquestado por Malta y que afectaba a 49 personas atrapadas en el mar. “No se puede decir que no hayamos mostrado voluntad desde el caso del Aquarius. Nosotros ya tenemos un problema que nos es propio”, argumentó entonces el ministro de Exteriores, Josep Borrell.

El miedo a quedar atrapado en unas políticas que los partidos de derecha han empezado a utilizar como arma arrojadiza contra el Gobierno se traduce también en pequeños gestos. Salvamento Marítimo, que dedica una parte de sus esfuerzos cada día a auxiliar a las pateras que cruzan el Mediterráneo, ha dejado de informar de los rescates en su cuenta de Twitter. Los mensajes que solían etiquetar como balance de pateras han desaparecido desde principios de diciembre, según puede constatar en un rápido vistazo a la red social.

Más allá de razones electorales internas, Italia constituye, en buena medida, la razón por la que el Gobierno ha virado en este terreno. Mientras España acomete los desembarcos que le llegan a sus costas sin altavoces, Italia no acepta prácticamente ninguna llegada a sus puertos. Y las pocas a las que se aviene traen una condición previa: que se repartan los migrantes a bordo. Esa cuestión del reparto lleva meses bloqueando una solución europea. Porque mientras el Ejecutivo populista de Salvini exige distribuir por toda la UE a cualquier irregular que ponga un pie en Italia (demandante de asilo o no), países como Francia y Alemania exigen limitar esa cuota a los refugiados (una parte modesta de quienes arriban ahora a Italia si se aplican los criterios de la UE).

A España, que apenas recibe solicitantes de asilo por vía marítima, le convendría la táctica italiana, pero el Gobierno la rechaza porque considera que provocaría un enorme efecto llamada. El razonamiento es el siguiente: si entre las mafias que trafican con migrantes cunde la idea de que Europa se repartirá a todos los que lleguen, el incentivo para intentarlo será mucho mayor. Fuentes diplomáticas de uno de los grandes Estados de la UE admiten que



pactar un marco aceptable para todos constituye “todo un desafío”.

Con la vía del Mediterráneo central relativamente tapada, España intenta a la desesperada limitar las llegadas desde Marruecos, origen del grueso de los flujos hacia las costas del sur. Las cifras no remiten. En la primera quincena de enero llegaron a España algo más de 3.000 personas, prácticamente el triple que en el mismo periodo de 2018, según cifras oficiales españolas. Interior trata de acelerar las expulsiones, que no avanzan al ritmo deseado. En este terreno, la opacidad es enorme. En marzo, Madrid y Rabat volverán a reunirse para hablar de migración, con dos posturas claras: Madrid reclama más control y celeridad en las devoluciones y Rabat, dinero fresco de Bruselas.

500 millones de la UE para la acogida

La Unión Europea ideó —y presupuestó— en 2015 una política de reubicación de refugiados que no funcionó. Apenas uno de cada cuatro demandantes de asilo que debían salir de Italia y Grecia para asentarse en otro Estado comunitario lo hizo. La falta de voluntad política y las estrictas condiciones del programa lo impidieron. Los 28 Estados europeos acordaron a final de año reasignar parte de ese dinero no gastado a los países que realicen labores de acogida. La cantidad ronda los 500 millones de euros, explican fuentes comunitarias, aunque se desconoce aún cuánto le corresponde a España.

El dinero se puede emplear en transferir a solicitantes de asilo a otros Estados que los acojan, pero también a “otros retos en los ámbitos del asilo y la migración”, según recoge el texto legal.

## Europa ya tiene el acuerdo de la estiba Estiba

Estibadores  
CGT-Valencia



**El acuerdo alcanzado entre las empresas estibadoras y los sindicatos sobre el futuro del sector de la estiba, se encuentra en manos de la Comisión de Transportes de la Unión bajadores como tiempo de presencia y por lo tanto no de libre disposición para el empresario.**

El acuerdo alcanzado entre las empresas estibadoras y los sindicatos sobre el futuro del sector de la estiba, se encuentra en manos de la Comisión de Transportes de la Unión Europea, que debe ser el organismo que se pronuncie al respecto, antes de que el Gobierno lo traslade a sede parlamentaria para su aprobación.

En la reunión mantenida en las últimas horas por representantes de Anesco, de los sindicatos y del grupo parlamentario socialista en el Congreso ha quedado claro que el acuerdo es total entre las partes, por lo que se despejan, de momento, las dudas sobre posibles movilizaciones, ya que sólo la incertidumbre sobre lo que pueda determinar Europa planea sobre el sector.

Ambas partes entienden que los acuerdos alcanzados en los puntos más conflictivos de la negociación, desde que el Gobierno anterior aprobase el Real Decreto Ley de reforma de la estiba que fue rechazado en sede parlamentaria, no deben contar con reparo alguno de la Comisión Europea, pero hasta su pronunciamiento no se atreven a

aventurar un punto y final al conflicto.

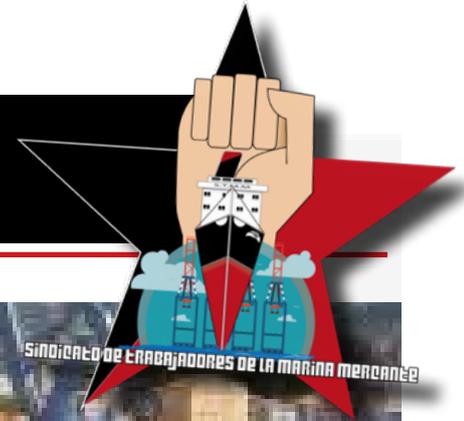
En cuanto a los Centros Portuarios de Empleo (las antiguas Sagep), el Ministerio de Trabajo está dispuesto a modificar la Ley de Empresas de Trabajo Temporal para atender las especificidades del sector. Un escollo que se puede dar por salvado, al igual que ya ocurriese en anteriores reuniones de la Mesa de Trabajo con la problemática de las prejubilaciones, para las que el Gobierno ya ha presupuestado casi 30 millones de euros, a la espera de conocer la opinión de Europa sobre lo planteado en el nuevo Real Decreto Ley y, sobre todo, a la espera de que se puedan sacar adelante las cuentas del Ejecutivo.

Tras la reunión mantenida en las últimas horas, el acuerdo se da por cerrado, a pesar de la existencia de ciertas diferencias internas en el seno de Anesco, asociación a la que se quieren volver a integrar “sin formalizar su entrada”, las empresas que se segregaron del colectivo y que constituyeron la Asociación Estatal de Empresas Operadoras Portuarias (Asoport).



# Barreras necesita 300 trabajadores

## Marina Mercante



Está la manida expresión española que dice que solo el hombre tropieza dos veces con la misma piedra. Luego está Factorías Vulcano, capaz de hacerlo tres (solo en los últimos veinte años). Desde el año 2000 la histórica atarazana fundada por Enrique Lorenzo ha protagonizado dos suspensiones de pagos y causado la quiebra -así lo dictó el Supremo en sentencia firme- de su antigua filial Juliana. En los dos primeros procedimientos aplicó quitas de entre el 80 y el 90% sobre créditos superiores a los 200 millones de euros; por el tercero fue condenada a pagar 25 millones. Pero siempre con la virtud o la suerte que no acompañó a las desaparecidas Factoría Naval de Marín, MCÍes, Unión Naval de Valencia, Astilleros de Sevilla, Astilleros de Huelva, Unión Naval de Barcelona y la propia Juliana. Ahora, con la documentación “preparada” para solicitar una liquidación, Vulcano desafía una vez más a la pretendida lógica empresarial y aspira a poder culminar un proyecto de sempiterna duración. “Se le han dado todas las oportunidades” -recuerda un empresario del sector- “pero no ha sabido aprovecharlas”.

El 16 de marzo del año 2000 Factorías Vulcano solicitó el concurso -antes suspensión de pagos- con una deuda de 58 millones de euros, a la que se le aplicó una quita

del 90%. En ese momento la sociedad mantenía deudas con proveedores por casi 23 millones, tanto por compras como por prestación de servicios. Al final los acreedores perdieron más de 52 millones de euros. El 51% de la compañía estaba en manos entonces de Santodomingo e Hijos SL, bajo la administración única de Juan Santodomingo -apoderado de la sociedad que controla Vulcano a día de hoy, Astilleros La Mecánica-, por un 49% de Inmobiliaria Meridional SA (vinculada a José Alberto Barreras, exconsejero de Pescanova SA. Ese mismo año el accionariado dio un -aparente- vuelco tras una ampliación de capital en la que los Santodomingo (ya a través de La Mecánica) y Barreras (por otra sociedad, Gestión de Negocios Argos) inyectaron 1,2 millones, de los que se desembolsó el 25% de su valor nominal.

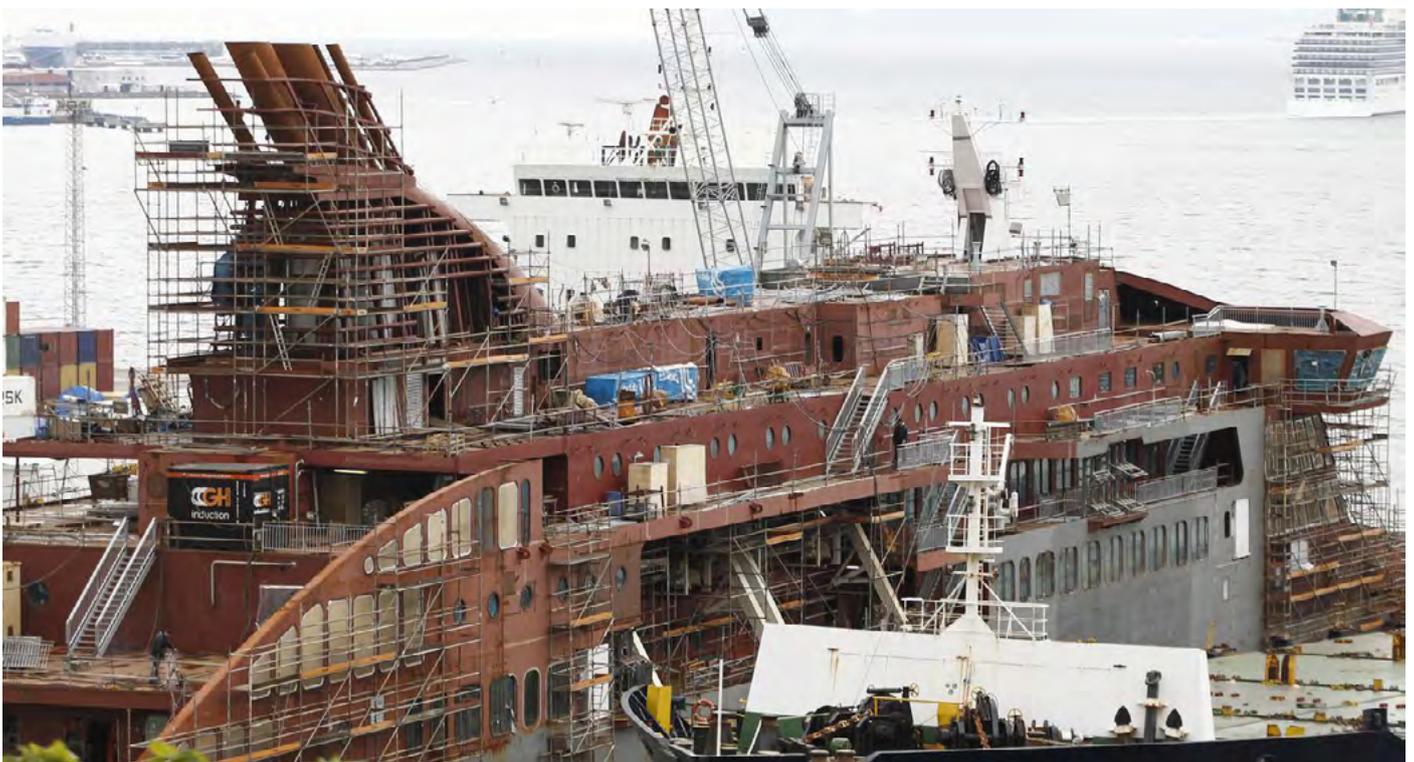
La compra en 2006 de Factorías Juliana -heredera de los activos en Gijón de Izar Construcciones Navales- fue, reconoció la dirección de Vulcano, “una decisión completamente equivocada”. “Estábamos en un momento de récord de contratación y, para Factorías Vulcano, que tenía una capacidad de contratación enorme”, admitió años después el ex director general del astillero, José Domínguez. Aquella filial tardó solo tres años en entrar en con-

curso. El pasado enero el Tribunal Supremo ratificó una condena de 25 millones de euros -que se rebajó a cinco por ser calificados como crédito concursal, y pagaderos a partir de 2034- y la inhabilitación de José Domínguez, José Luis Méndez y Fernando Santodomingo “para administrar los bienes ajenos, así como para representar o administrar a cualquier persona para el mismo periodo”. Aquella mala inversión no impidió, no obstante, que el astillero entregase algunos de los buques de mayor complejidad técnica de los realizados en la Ría de Vigo, como los quimiqueros RN Arkhangelsk, RN Murmansk o el Vicuña. En el sector de hecho Vulcano ha mantenido su merecido prestigio; unidades como el Polar Duchess, Mar Adriana, Boa Deep C y la serie de megaarrastres para Rusia -los pesqueros más grandes hechos nunca para ese país- llevan su nombre.

En enero de 2011, cuatro años después de la firma del último pedido -un flotel para la Noruega Polycrest, del que solo hizo uno de los bloques-, Factorías Vulcano solicitaba el concurso. La lista definitiva de acreedores situó la deuda en 186 millones de euros (ordinarios y subordinados), a los que se les aplicó una quita del 80%. Esto es, una pérdida de cerca de 150 millones de euros. “En el año 2018 se aprueba una modificación de este convenio (reconvenio) que otorga la suspensión de los pagos previstos hasta el año 2020, retrasando sucesivamente

el resto de pagos, hasta el año 2034”, concretan fuentes conocedoras de este proceso. En el accionariado de Vulcano figuraban en ese momento La Mecánica, Gonsusa, Gestión de Negocios Argos (ambas en concurso entonces), Seawide Cargo y Marina Meridional. A partir de entonces, y hasta 2017, la compañía mantuvo un nivel escaso de actividad. Fue en abril de hace dos años cuando, in extremis, firmó el contrato para la construcción de un ferri para Trasmediterránea.

Por ese proyecto, que nace de otro existente iniciado en 2007, navega ahora Vulcano, una treintena de auxiliares -sin cobrar desde mayo- y más de 70 trabajadores, que tampoco ven una nómina desde septiembre. La Mecánica (familia Santodomingo) continúa al frente de la propiedad con un 91% de los títulos, según la última información remitida al Registro Mercantil. La dirección ha amagado en repetidas ocasiones con pedir la disolución en las últimas semanas; los avances, la ausencia de ellos o la posibilidad de materializar el acuerdo entre Banco Santander y Naviera Armas -para terminar el buque Villa de Teror- marcarán la siguiente página de una historia centenaria y, advierten los empresarios, quizás la última de decenas de subcontratas. Empresas que, por cierto, ya sobrevivieron a los concursos de Factoría Naval, Barreiras, MCies o la propia Vulcano, y de las que dependen 800 trabajadores.



# Enchufan a Paulino Rivero en el equipo directivo del Grupo Naviera Armas-Trasmediterránea

El expresidente del Gobierno de Canarias, Paulino Rivero, se ha incorporado al equipo directivo del Grupo Naviera Armas-Trasmediterránea como responsable de Relaciones Institucionales y asesor del presidente, Antonio Armas.

Así lo informado la compañía en una nota de prensa en la que añade que el que fuera máximo dirigente regional entre los años 2007 y 2015 ha asumido desde el pasado 1 de diciembre la coordinación de las relaciones de la naviera con empresas, organizaciones sectoriales, administraciones nacionales e internacionales y medios de comunicación, así como la promoción y las negociaciones de carácter institucional con organismos privados y públicos.

Por su parte, el Grupo Naviera Armas-Trasmediterránea, tras materializar el pasado verano la compra de Trasmediterránea, se ha convertido en una de las navieras más importantes de Europa con una flota de 40 buques.

Con todo, el Grupo despliega sus servicios principalmente en el Mediterráneo, conectando Baleares con líneas internas y con la Península; en el Estrecho, entre la Península y el norte del continente africano; y en Canarias, favoreciendo las comunicaciones interiores entre las islas y del archipiélago con la Península.



## Barreras necesita 300 trabajadores La factoría rozará el millar de empleados

Hijos de J. Barreras necesita 300 nuevos trabajadores para la construcción de los dos barcos de Noruega, lo que elevará el número de profesionales en el astillero a cerca de un millar. “La idea es hacer las dos unidades aquí, al menos en un 99%. Vamos a tener que incorporar gente”, explica para FARO el presidente de la factoría, José García Costas. La urgencia del pedido realizado por Havila Kystruten -los dos buques deben entrar en funcionamiento en 2021, motivo por lo que se barajaba la posibilidad de subcontratar la fabricación de uno de ellos- y la ya anunciada escasez de mano de obra en el naval suponen una dificultad extra. “Traemos a la gente de fuera y nos buscamos la vida donde podemos”, añade el mandatario. Con todo los trabajadores en plantilla ya han iniciado la obra de ambas unidades con el corte de las primeras 100 toneladas de acero de cada uno.

Fue a principios de año cuando el propio García Costas alertó del problema en el naval: en la puesta de quilla del crucero ultrapremium para la cadena hotelera The Ritz-Carlton (The Ritz-Carlton Yacht Collection) explicó a un grupo de periodistas que tirarían de personal “foráneo” ante “un problema grave” de falta de mano de obra cualificada. Y cumplió. A las pocas semanas la firma lusa Irontec trabajaba ya en el astillero con más de un centenar de operarios dedicados, principalmente, al ensamblaje de los bloques. A partir de ahí se anunciaron programas y planes de formación tanto en los astilleros como en las empresas auxiliares.

Si la situación para Barreras ya era difícil con un barco -único en su especie, eso sí- en cartera, ahora con cuatro es peor. “Hemos estado realizando cursos y formando a la gente. Con eso se palió un poco la falta de personal, pero no se solucionó la totalidad del problema”, explica García Costas. El responsable del astillero señala que en la actualidad hay 600 trabajadores en el astillero y “el número está creciendo” debido al número de pedidos, el de mayor volumen desde 2009.

Havila Kystruten encargó a Barreras la construcción de dos de los cuatro barcos que necesita para 2021 (los otros dos serán fabricados en Turquía). Con los nombres Havila Polaris y Havila Pollux, cada buque tiene 125 metros de eslora, 20 de manga y una capacidad para 700 pasajeros. Debido a los requisitos del Gobierno noruego para navegar por los fiordos respetando el medio ambiente, las unidades serán propulsadas con un sistema de gas natural licuado y se convertirán en los barcos que mayor cantidad de baterías lleven a bordo (a día de hoy).

## Aprueban el pago a Naviera Armas y Fred Olsen por casi 12 millones de euros

El importe del reembolso de las bonificaciones al transporte marítimo interinsular de pasajeros que corresponde a Naviera Armas asciende a 4.442.915,79 euros.

A Fred Olsen le corresponde el reembolso de un total de 6.625.000,32 euros

El Consejo de Gobierno de Canarias aprobó hoy lunes, 17 de diciembre de 2018, a propuesta de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, la autorización de un gasto de 4.442.915,79 euros y otro de 6.625.000,32 euros para reembolsar a las entidades mercantiles Naviera Armas y Fred Olsen, respectivamente, la parte de las bonificaciones efectuadas por las compañías en el tercer trimestre del presente año 2018 por el transporte marítimo interinsular de viajeros residentes en Canarias.

El Ejecutivo autonómico realiza trimestralmente el reembolso de las cantidades descontadas en el precio de los billetes a las empresas navieras autorizadas para la prestación de servicios regulares de transporte marítimo interinsular de pasajeros en virtud del Decreto 222/2000, de 4 de diciembre, por el que se establece el régimen de bonificaciones al transporte marítimo interinsular de viajeros residentes en Canarias.

Asimismo, el Gobierno de Canarias bonifica el precio del billete marítimo a los residentes canarios con el objetivo de ofrecer un servicio óptimo tanto en la calidad como en la frecuencia, y minimizar así los efectos de la doble insularidad. El sostenimiento de la conectividad en el Archipiélago es uno de los principales objetivos del Ejecutivo autonómico, que trabaja para favorecer la cohesión interinsular.

# PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES



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

## LA SEGURIDAD Y SALUD LABORAL DE LAS TRABAJADORAS. UNA ASIGNATURA PENDIENTE

### Situación actual y necesidad de cambio

Uno de los puntos, entre muchos otros, a tener en cuenta en cuanto a establecer la perspectiva de género debe aplicarse a la seguridad y la salud en el trabajo en base a que los riesgos y enfermedades laborales por ellos producidos afectan de manera desigual a mujeres y hombres.

Las evidencias de este hecho son múltiples:

- La biología diferente, con mención especial a la situación de embarazo y lactancia.
- La segregación horizontal del mercado laboral que hace que mujeres y hombres estén enfocados en diferentes sectores y actividades.
- La segregación vertical del trabajo, que deriva en diferentes condiciones de trabajo para los hombres y para las mujeres.
- La inseguridad laboral, que concentra un mayor número de mujeres en trabajos precarios, remuneraciones a tiempo parcial y salarios más bajos.
- La asignación tradicionalista de los hombres al sector productivo (trabajo remunerado) y al área reproductiva (trabajo doméstico y atención) a las mujeres. Esto tiene como consecuencia que las mujeres asuman una mayor

carga de trabajo y cuidado de los hogares (la doble jornada), hecho que condiciona también su vida laboral y los efectos sobre su salud.

Vemos, por tanto, diferentes situaciones y condiciones sociales y económicas en el mercado de trabajo que implican riesgos diferentes que desarrollarán distintos problemas de salud. Así, las mujeres sufren en mayor medida los riesgos ergonómicos y psicosociales, mientras que los hombres suelen estar más expuestos a los riesgos de seguridad.

En consecuencia, hay diferentes efectos en la salud; en el caso de las mujeres, a menudo son efectos que aparecen a largo plazo y que son de etiología multicausal, con varios factores de riesgo ocupacional y de riesgo extralaboral generando daño. Los hombres, en cambio, sufren más accidentes traumáticos.

Ante esta situación, entiendo que es obligado reflexionar sobre cómo abordar estas particularidades que se producen entre los diferentes grupos de mujeres y hombres con el fin de responder a la diversidad de realidades del mundo laboral.

- Tradicionalmente, y hasta la fecha, los problemas de salud de las mujeres están infravalorados, ocupándose específicamente en la protección de la maternidad. De hecho, la mayor parte de la investigación sobre la salud ocupacional de las mujeres se ha centrado en su capacidad reproductiva, ignorando la posible influencia de las condiciones de trabajo en otros aspectos.

- Los estudios toxicológicos se han centrado tradicionalmente en las poblaciones de trabajo compuestas mayo-



**STOP ACCIDENTES LABORALES**

**Sus beneficios, nuestros muertos**

ritariamente por hombres, enfocando la investigación en profesiones predominantemente masculinas, con los problemas que se derivan de la extrapolación de resultados.

- El marco jurídico actual “neutral desde el punto de vista del género”, que se ocupa de la salud ocupacional basada en un trabajador abstracto -con un referente implícito masculino-no contribuye a identificar y atajar los problemas de prevención de riesgos laborales para las mujeres. La integración de la perspectiva de género en la prevención de los riesgos laborales pasa necesariamente por investigar todas las áreas de trabajo, no subestimar los riesgos a los que están expuestas las mujeres trabajadoras y facilitar su inclusión en todos los sectores laborales y en las decisiones sobre Seguridad y Salud laboral.

### **El objetivo. Una nueva cultura preventiva**

La integración de la perspectiva de género de manera real en la gestión preventiva de la empresa ha de iniciarse en su cultura preventiva, debe darse una conciencia con respecto a esta necesidad, a nivel de los puestos responsables de las acciones y decisiones de prevención, por parte de los representantes de los trabajadores, las secciones sindicales y la totalidad de la plantilla.

Es necesario trabajar en la cultura de las organizaciones empresariales y sindicales para que todos los sectores implicados comprendan la necesidad de considerar el género en la gestión preventiva:

- Cumplimiento de la Normativa: la prevención de riesgos laborales debe tener en cuenta las características de la persona que llevará a cabo la tarea y el sexo es una de ellas (Art. 15,1 de la LPRL).

- Diferencias en las consecuencias de exposición a ciertos riesgos teniendo en cuenta las características biológicas, especialmente las derivadas del manejo de agentes químicos y las debidas a factores ergonómicos.

- Diferentes niveles de exposición a los riesgos por la segregación de tareas y condiciones de trabajo, que implican diferencias en el tiempo invertido en las diferentes operaciones, así como en el uso de los equipos de trabajo

y de la protección individual.

- Diferentes riesgos con respecto a la organización del trabajo y los riesgos psicosociales, motivados por los roles sociales y la familia, y su impacto en la promoción profesional.

Otras cuestiones a tener en cuenta:

- Se recomienda que el personal responsable de la prevención tanto en la empresa como a nivel sindical cuenten con la formación en igualdad necesaria para transmitir estos conceptos al resto de la organización.

- Es aconsejable incluir formación y sensibilización con respecto a género en la prevención de riesgos laborales a los trabajadores/es y afiliados/as, tanto en las empresas como en el sindicato.

- La gerencia y las personas encargadas de la seguridad y salud en la empresa tienen que comprometerse y contribuir a crear un clima que promueva la prevención, la igualdad y la tolerancia cero frente a situaciones de riesgo o discriminación.

En este sentido, y como parte de nuestra labor sindical, considero necesario abrir todos los sectores de trabajo a las mujeres, todavía hay muchas “profesiones masculinizadas”, y trabajar para que la Seguridad y la Salud en el lugar de trabajo responda también a las necesidades de

las trabajadoras, ambas asignaturas todavía pendientes en muchos sectores laborales.



# Libro del mes.

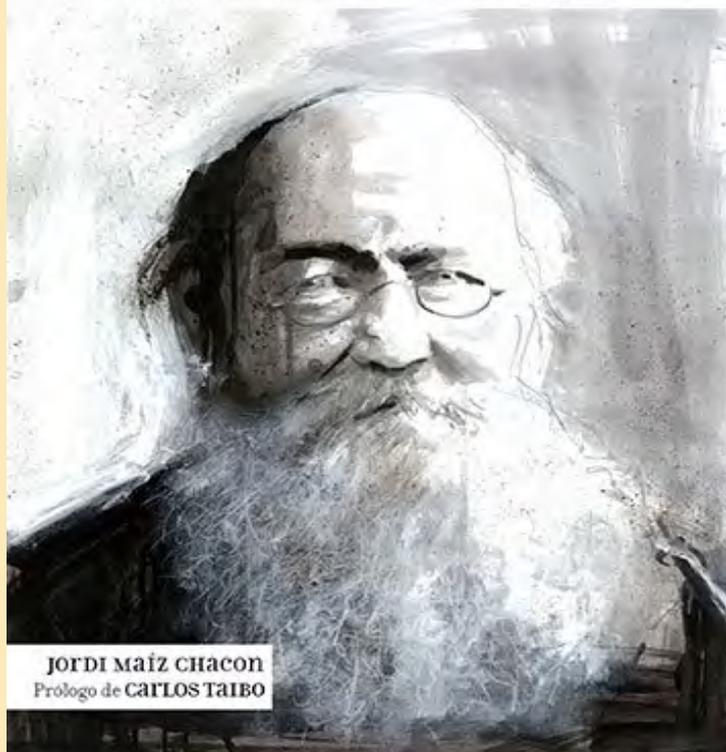
**Biografía y memorias**

## EL OTOÑO DE KROPOTKIN

Jordi Maíz Chacón

### El otoño de Kropotkin

*Entre guerras y revoluciones (1905-1921)*



El otoño de Kropotkin. Entre guerras y revoluciones (1905-1921) es un libro de Jordi Maíz Chacón, con prólogos de Carlos Taibo y Frank Mintz, que recoge los últimos años del gran pensador anarquista.

El libro es un paseo por los últimos años del teórico anarquista ruso. Según mi impresión, dos son los aspectos fundamentales que se tratan en el libro: el dilema en torno a la posición del movimiento libertario internacional con respecto a la I Guerra Mundial y la vida de Kropotkin bajo el régimen bolchevique.

Con respecto a lo primero, en el libro se rastrean las consecuencias para Kropotkin de su posicionamiento aliadófilo. Con respecto a lo segundo, Jordi Maíz nos permite conocer las relaciones de Kropotkin con Lenin y las estructuras de poder emergentes, sus precarias condiciones de vida en su residencia de Dmítrov y el esfuerzo sobrehumano por seguir escribiendo, generando ideas al servicio de la Revolución. Y todo ello en un momento en el que el proceso revolucionario soviético, que los comunistas acabaron dirigiendo para sus propios intereses, enfrentaba la reacción internacional al mismo tiempo que empezaba a perfilarse como un sistema dic-

tatorial de partido único.

Y de fondo, el carisma de Kropotkin y el respeto que le profesaban los campesinos rusos, sus tensas relaciones con parte del movimiento anarquista internacional y el puente con otros revolucionarios y militantes libertarios destacados como Emma Goldman, Alexander Beckman o el mismo Ángel Pestaña.

**LaMalatesta Editorial, 2018**  
**128 págs. Rústica 21x13,5 cm**  
**ISBN 9788490972540**



## Otra Cumbre del Clima, otro fracaso que nos acerca a la extinción

### Todo por Hacer



Entre el 3 y el 16 de diciembre de 2018 se celebró el COP24 en Katowice (Polonia), una nueva conferencia de las Naciones Unidas sobre el cambio climático que buscaba coordinar los esfuerzos de los Estados para limitar el aumento de las temperaturas a niveles “significativamente inferiores” a los 2°C, siguiendo los compromisos del COP21 de París de 2015. Una vez concluida la cumbre nuestros peores temores se ven confirmados: si no contábamos con motivos para ser optimistas hace tres años en Francia, tampoco los tenemos ahora al término de la conferencia polaca.

#### Las cumbres del clima: historia de un fracaso

A cada cumbre que se sucede las expectativas creadas son mayores, se nota que el reloj del tiempo se va acelerando y que ninguna decisión de ninguna de las cumbres ha conseguido frenar los grandes problemas para los que se supone que se reúnen: la subida de la temperatura global, la emisión de gases de efecto invernadero o la desertización. Por ello podemos afirmar que todas las reuniones han supuesto un fracaso. Un fracaso anunciado cumbre tras cumbre, que aunque existan ONG que traten de darle un aire de legitimidad y pluralidad, no son más que un espacio de representación de los intereses de las

élites por mantener sus beneficios a costa del planeta. La comunidad científica ofrece datos y estudios acerca del futuro desolador que nos depara de continuar las emisiones de gases de efecto invernadero como hasta ahora y el consecuente aumento de la temperatura global. Además el movimiento ecologista va más allá y señala al propio capitalismo como incapaz de resolver el problema, pues atentaría contra los intereses económicos del mercado.

El Acuerdo de París de diciembre de 2015 se celebró en su día como un hito histórico, si bien ya señalamos por entonces que se había tratado más de un espectáculo que de un progreso real<sup>2</sup>. Incluso Naciones Unidas admitió más tarde en un informe que las “contribuciones nacionales previstas no eran compatibles con los escenarios de 2° C”.

¿Por qué se fija esta cifra de 2°C? Porque si mantenemos el ritmo actual de emisiones de gases de efecto invernadero, las consecuencias ambientales y sociales pueden ser devastadoras. Un ejemplo llevado a nuestro terreno: de no corregirse esta tendencia, dos tercios de la península ibérica podrían convertirse en una zona desértica o semidesértica. Ahí es nada. Así que digamos que el más que un reto, es un imperativo. Una exigencia científica



y social.

Pero aunque este acuerdo se cumpliera por todos los países, sería del todo insuficiente en la lucha contra el cambio climático, puesto que solo agregan las demandas de un sector muy concreto. En los consensos alcanzados en la capital francesa no se trató en profundidad temas como la justicia climática, el hecho de que los países con mayores tasas de emisión tengan que reparar sobre los que no tienen tantas emisiones, no se ha hecho todo lo posible por aumentar la descarbonización, ni se incluyó, por ejemplo, la cuestión de los refugiados climáticos, poblaciones que tienen que desplazarse debido a que el cambio climático les impide continuar con sus modos de vida tradicionales en el territorio que habitan. Los acuerdos tomados permiten una gran variedad de interpretaciones, por lo que cada cual hará un poco lo que quiera, hasta la próxima cumbre en la que volverán a repetir la misma ceremonia.

Y, con todo, un año después Donald Trump ganaría las elecciones de EEUU y se retiraría del Acuerdo de París, echando por tierra los tibios avances que se habría logrado. Si bien el resto de Estados permaneció en el Acuerdo, de poco sirve si el país más contaminante del mundo en términos brutos – junto con China e India – no lo respeta.

En 2017, justo antes del COP23 en Bonn, la ONU alertó de nuevo de que “la plena implementación de las actuales contribuciones determinadas a nivel nacional —condicionales e incondicionales— hace muy probable que el aumento de la temperatura sea de, al menos, 3°C para el año 2100, lo que significa que los gobiernos deben comprometerse de forma mucho más contundente en la revisión programada para 2020”. ¿Fue esto lo que se hizo?

Nos imaginamos que ya conocéis la respuesta.

## **COP24, la última Cumbre del Clima**

Un año más tarde, llega el 14 de diciembre de 2018 y la Plataforma de Pueblos Indígenas se encuentra organizando una protesta a las puertas del plenario del COP24, gritando “¿qué queremos? ¡Justicia climática! ¿Cuándo la queremos? ¡Ahora!”. Es el día en que está previsto que los participantes de la Cumbre (la cual, insistimos, es vital para la supervivencia de la vida en un planeta que ya ha sobrepasado el grado centígrado de calentamiento respecto a los niveles preindustriales y que tenía el mandato de cerrar el reglamento de los Acuerdos de París) están próximos a alcanzar las conclusiones de las largas negociaciones. Finalmente, no las presentan el día previsto, debiendo alargarse un par de días más. Finalmente se presentan el día 16, después de que el organizador de la conferencia, un polaco calvo con cierto parecido a Mortadelo llamado Michal Kurtyka saltara por encima de la mesa, en una celebración desbordante de alegría.

Sin embargo, estas conclusiones fueron recibidas con frialdad por activistas climáticos. Algo previsible, porque con el grupo de países liderado por Estados Unidos, Rusia y Arabia Saudí bloqueando las negociaciones, el objetivo de 2°C parecía una quimera. Y así fue.

Uno de los puntos clave en los que la cumbre ha fracasado ha sido la no adopción de las conclusiones del último informe del Grupo de Expertos/as Intergubernamental para el Cambio Climático (IPCC), que expone por un lado la necesidad de incrementar drásticamente los esfuerzos para frenar el calentamiento global y, por otro, la catastrófica situación que implicaría llegar a un aumento de más de 2°C sobre los niveles preindustriales comparada con un incremento de menos de 1,5°C. El documento deja a la mínima expresión el informe del IPCC y le quita cualquier carácter vinculante o de obligado cumplimiento. Adiós a la adopción por parte de la Comunidad internacional la reducción de las gigatoneladas de CO2 equivalente a una cifra en torno a 25 o 30 gigatoneladas anuales, como pide la comunidad científica.

El llamado Diálogo de Talanoa —el proceso por el cual

los países buscaban aumentar la ambición climática y sus compromisos para reducir el calentamiento— tampoco sale bien parado. Se ha cerrado sin una respuesta clara sobre cómo se incrementarán los compromisos de los países para cumplir los objetivos del Acuerdo de París, quedando reducido básicamente a un párrafo.

Solo unos años para reducir a la mitad las emisiones, pero más allá de las conversaciones oficiales no se ha reflejado ese esfuerzo por aumentar la ambición. En vez de producir menos, vamos a continuar produciendo lo mismo, si no más, pero vamos a tratar de potenciar tecnologías, aun en desarrollo, que capturen y almacenen los gases nocivos que emitimos. Un tanto sin sentido para la situación de urgencia y que todo apunta a que será irremediable dentro de escasos años.

El capítulo referido a la financiación de todo el proceso de transición ecológica que las naciones del mundo deberían adoptar para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) tampoco parece que vaya a cumplir unos mínimos en Katowice. Sigue habiendo una cifra arbitraria para el Fondo Verde para el Clima — principal instrumento económico para la lucha contra el cambio climático— encima de la mesa, de 100.000 millones de dólares anuales a partir de 2020, que ni siquiera se ha capitalizado ni el 10% desde 2009.

“No queda claro cómo se van a repartir todos esos créditos de carbono que se heredaban del protocolo de Kyoto, con lo cual vuelven los mecanismos de desarrollo limpio dentro del texto de Naciones Unidas, heredados de los mecanismos de desarrollo limpio que se habían definido en Kyoto pero sin evitar dobles contabilidades o que los países computen dos veces reducciones que solo se han reducido una única vez”, explica Javier Andaluz, de Ecologistas en Acción, en un artículo de El Salto<sup>3</sup>. “La frase más oída es rise up (álzate). Si la comunidad internacional, especialmente Naciones Unidas, no es capaz de afrontar este reto, nos levantaremos en exigencia de que el poder debe regresar a las personas y echar así a los grandes conta-

minadores, tanto países como empresas, de estos marcos de negociación”.

## ¿Existen soluciones?

Al margen de las decisiones que se han tomado en esta cumbre, los pronósticos del agotamiento de los recursos naturales necesarios para la producción de energía barata, la pérdida de biodiversidad, el aumento de la temperatura global, los enormes procesos migratorios, el aumento de la población a escala global y la integración de mayores cantidades de población al mercado global son los problemas que realmente debieran preocuparnos, y para solucionarlos no caben ninguna de las medidas y buenas intenciones de Katowice.

Ante este panorama, ¿hay alternativas? Las soluciones fáciles no existen, claro está. Existen medidas viables que obligan a interrelacionar el desarrollo sostenible con la equidad y la justicia social. Cualquier otro camino hará imposible el cambio. Para ello, los países del Norte Global debemos reducir en la próxima década y hasta 2030 nuestra intensidad de carbono en un 7% anual. Estas soluciones las describen desde Ecologistas en Acción en un recomendable artículo titulado “¿Es posible el 1,5°C?”<sup>4</sup>.

Parece que gobiernos y grandes empresas no están por la labor de asumir esta responsabilidad, por lo que no nos queda otra que desde la sociedad civil seguir presionando para que el cambio sea posible. Se trata del ya. Y se trata del ahora.

## Curiosidades

**1.350 millones de kilómetros cúbicos**

Se calcula que para retener toda el agua de la Tierra sería necesario un recipiente con capacidad para 1.350 millones de kilómetros cúbicos de líquido.



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)