BOLETIN MENSUAL
NOTICIAS MARÍTIMAS
SECTOR MAR
AGOSTO 2016
EPOCA 2 NUMERO 15

ORGANIZADO ERES MAS FUERTE ASOCIATE CGT

INDICE

Página 1
En Memoria de
José Rodriguéz Borrego

Página 3
¡Al abordaje!

Página 7
Remolcadores

Página 13
Acciona Windpower-Nordex

Página 14
Libro del Mes: ISIDRO

Página 15
Salvamento Marítimo, 6,2 millones de euros en 2015, el mínimo en 16 años

Página 16
Baleària primer trayecto entre Melilla y Motril en tres horas

Página 17
Armón Gijón
Primer ferry para la naviera Armas

Página 19
¿De que va la UE?
Tercera Parte

Página 22
Humor Grafico

En Memoria de
José Rodríguez Borrego

A Nuestro compañero José

Este agosto, este mes maldito que parece no existir para casi nada, no nos perdonó. Ni en vacaciones descansa la fatalidad, la noticia nos golpeó, nos dejó helados, el compañero y amigo José Rodríguez Borrego falleció de repente, su corazón dejo de latir y lo perdimos.

José era un afiliado, militante y delegado de CGT en Tarragona. Desde su puesto de trabajo en las Autoridades Portuarias del importante puerto de esta ciudad hizo un trabajo ingente, cargado de honradez, esperanza y solidaridad, consiguiendo junto con sus compañeros en la AP, lo que tantas veces nos cuesta tanto en la casa, que las personas trabajadoras dieran el apoyo mayoritario a nuestra candidatura, perdiendo el miedo habitual y evitando la resignación a un sindicalismo de pega al que nos tienen acostumbrados los mayoritarios.

Cuantas veces, se habrá ciscado en mí, en mi insistencia en meterle en más fregaos de los que podía llevar, en pedirle lo casi imposible en su participación en el sector, pero …es que somos tan pocas.

Coincidimos muchas veces en Tarragona, y en Congresos, Asambleas y otros encuentros del sector mar y puertos, en no pocas luchas y conflictos de nuestro ámbito, y a todo ello restándole su tiempo a su familia, a su propia vida. José era un referente en el Puerto de Tarragona, para su propios compañeros, para los amarradores y boteros, remolcadores, salvamento marítimo, etc, José siempre dispuesto a echar una mano, generoso, honrado, valiente, compañero.

Nos lo has puesto muy difícil amigo, te echaremos en falta, y lamentaremos que como es tan habitual compartiéramos y habláramos tan poco de nuestras cosas, de nuestras aficiones, de tus hijos y de los míos.

Estimado José, en mi nombre y en el de todas las compañeras y compañeros de la CGT, nuestro agradecimiento, nuestro reconocimiento, así como trasladar a su familia y amigos nuestro absoluto pesar el cual compartimos.

Que la Mar y la Tierra te sean leves, amigo.

Enric Tarrida
Secretario General de CGT Mar y Puertos

¡Al abordaje!
La moralidad en las normas de salvamento marítimo

¿Es cierto que si prestas auxilio a alguien en alta mar tienes derecho a un porcentaje de su embarcación? ¿Y que si hay un accidente entre dos barcos siempre se considera culpa de ambos?

El derecho marítimo es una rama del derecho totalmente autónoma. Forma parte importante del derecho comercial, pero se aleja de él, principalmente, por la llamada «inseguridad de la navegación marítima», que hace que entren en juego instituciones como el salvamento o el remolque, que no se encuentran en otras ramas del Derecho.

El salvamento

La idea extendida de que si salvas a alguien en alta mar tienes derecho a un porcentaje de su embarcación y los bienes que transporta no es del todo cierta.

El salvamento fue visto, a lo largo de la historia, como una cuestión de honor; para posteriormente pasar a ser un asunto solidario.

Hoy en día, con el avance en la tecnología, la seguridad de las embarcaciones y la mejora en la capacitación de la tripulación, este riesgo se ha reducido. Además, el salvador ya no está tan expuesto como antes, lo que se debe en parte a la introducción del buque de vapor en los salvamentos, que eliminaron la dependencia del viento o de la fuerza humana.

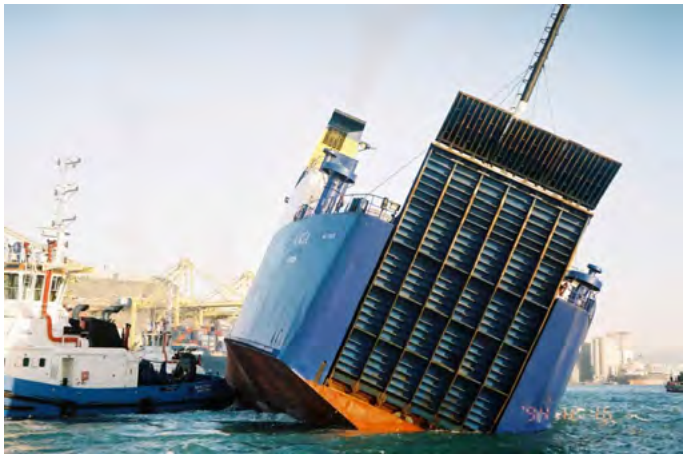
El salvamento de personas, ya sea mar adentro o cerca de la costa, siempre se ha considerado una obligación moral. Así se especifica en las leyes de Derecho Marítimo de todos los países en la actualidad. **Los ciudadanos están obligados a prestar auxilio a las personas que se encuentren en peligro en el mar, sin recibir por ello remuneración material alguna y sufriendo castigo en caso de incumplimiento.**

No obstante, **el salvamento de buques y mercancías no constituye ninguna obligación moral**. Por ello, el que presta esta ayuda tiene derecho a percibir una remuneración. Lo que ocurre es que, a veces, es difícil determinar cuándo una ayuda prestada a un buque constituye o no un salvamento.

Cuando un buque está en apuros, el Capitán solicita el salvamento por medio de un mensaje radial u otro medio y recibe, normalmente en un plazo corto, la asistencia de uno o varios buques. **Juan Carlos Murcia**, Doctor en Ciencia e Ingeniería Náuticas, Licenciado en Marina Civil, Máquinas Navales y Jefe de Máquinas de un remolcador de puerto que opera en el puerto de Barcelona, explica que los remolcadores deben estar operativos de forma ininterrumpida las 24 horas del día durante los 365 días del año. «Además de realizar operaciones de remolque en el puerto, desempeñamos otras funciones de seguridad tanto en el puerto como en zonas anexas, entre las que destacan la lucha contra la contaminación, el salvamento de buques y la lucha contra incendios».

En algunos casos, los barcos ofrecen su ayuda sin que el Capitán la haya pedido cuando observan que el primero está en peligro. En estos casos, s**i el Capitán rechaza la asistencia, no existe derecho a ninguna remuneración, ni siquiera en el caso de que dicha asistencia sea prestada.**

La Convención de Bruselas se limita a señalar que la prestación de un auxilio o salvamento con resultado útil tiene derecho a un premio remuneración que, si no ha sido fijada con anterioridad, será establecida por los árbitros o tribunales a quienes se somete el caso. Estos valoran la dificultad y peligro del salvamento.



EJEMPLO: Un buque se encuentra en el mar con un incendio a bordo que la tripulación está tratando de extinguir por sus propios medios. Se le acerca un buque remolcador de salvamento preparado especialmente para brindar el servicio contra incendios. Este remolcador le ofrece ayuda, pero el Capitán del buque la rechaza. Incluso si el remolcador colabora en la extinción del incendio arrojando agua contra el costado del buque incendiado, no tendrá derecho a remuneración alguna. Pero si el Capitán, viendo que es incapaz de apagar el incendio, solicita la ayuda del remolcador, este cumpliendo con su asistencia sí tendrá derecho a una remuneración.

Aunque la norma existe, Murcia explica que los casos en los que un capitán se niega a recibir ayuda son muy raros: «Normalmente no ocurre. Si hay un peligro para la tripulación o el buque o un riesgo de contaminación, el buque es el que efectúa la llamada. El remolcador no realiza ninguna acción si no es solicitada previamente por el barco o por las autoridades competentes». Fue el caso de un accidente hace cuatro años, en el que el equipo de salvamento en el que su remolcador participaba actuó en función de las instrucciones que recibía por parte de la Capitanía Marítima de Barcelona (Dirección General de la Marina Mercante), perteneciente al Ministerio de Fomento, realizando operaciones de contraincendios y salvamento de un pesquero a pocas millas del puerto de Barcelona.

Los tipos de salvamento se dividen en tres: obligatorio, facultativo o espontáneo y contractual.

El primero es una ayuda prestada por orden de las autoridades competentes. Se basa en el deber humanitario y su incumplimiento conlleva responsabilidades penales. En este no se requiere el consentimiento del buque salvado.

El segundo es el facultativo o espontáneo. Si el buque salvado no da su consentimiento, el salvador no percibirá remuneración alguna.

En el tercer caso, el buque salvador y el salvado acuerdan un contrato en el momento por radiotelefonía u otro medio. Suele utilizarse un contrato estándar llamado «LOF», que son las siglas de «Lloyd Standard Agree-

ment of Salvage». Con ello, las dos partes quedan obligadas, la una a salvar, la otra a pagar. De hecho, una cláusula del mismo advierte de que «si no salva, no hay paga» («no cure, no pay»), lo que pretende proteger al dueño del barco siniestrado de pagos desproporcionados en el caso de que sus bienes no sean recuperados.

Firmar este tipo de contratos asegura al salvador que el dueño del barco siniestrado se someterá a un arbitraje vinculante que determine la remuneración. Sin él, se arriesga a tener que asistir a los tribunales para reclamarla.

Si el salvamento no tiene éxito, no se cobrará por los servicios. Si tiene un éxito parcial, se cobrará una parte determinada posteriormente por los árbitros. Si el dueño del barco siniestrado se niega a pagarla, el salvador puede retener el buque.
Otras formas de pago pueden ser el precio fijo o el contrato a porcentaje de los bienes salvados, pero no son muy utilizadas, porque es difícil estimar a priori la dificultad del salvamento, sobre todo cuando ambas partes se encuentran en una situación de emergencia en la que influyen factores psicológicos.

Existe una convención llamada SALCON´89 que pretende estandarizar las remuneraciones tras los salvamentos. Este método propone diez criterios que determinan el importe, tales como el valor de lo salvado, los esfuerzos de los salvadores, el grado de éxito o el tiempo empleado.

Esta convención establece también una «compensación especial» para salvadores que no tengan éxito, con el objetivo de que sigan esforzándose en próximas ocasiones.

El abordaje

Otra idea extendida es la de que si hay un accidente en alta mar, siempre es culpa de los dos.

Quizá al lector la palabra «abordaje» le haga pensar en películas de piratas. El abordaje es, en realidad, cualquier colisión entre dos buques (no vale que sea con un muelle u otro artefacto) acaecida en espacios acuáticos (en el mar o en un río) con un resultado dañoso. El peligro no basta para que sea considerado abordaje: debe existir un daño.

Existen distintos tipos de abordaje. Hay un tipo de abordaje culpable, ya sea por intencionalidad, negligencia o impericia. Pero también hay abordajes por culpa común de ambos buques, dudosos (causas desconocidas) o fortuitos.

Esta distinción es útil a la hora de definir responsabilidades, que son fijadas según el Código de Comercio (arts. 826 a 839) y el Convenio de Bruselas de 1910. En los dos últimos tipos de abordaje, el fortuito y el de causas desconocidas, cada buque asumirá sus propios daños y pérdidas. En los casos en los que el responsable es claro, este debe colocar a la parte perjudicada dentro de lo

posible en la misma situación en que se hallaría si el accidente no hubiese sucedido («restitutio in integrum»). La indemnización debe ser reparadora pero de ninguna manera puede convertirse en una fuente de beneficios para el que la recibe.

Hay casos especiales, como por ejemplo que sea un tercero el único responsable. O el abordaje atípico o por extensión, si por ejemplo dos barcos al colisionar provocan un oleaje que hace que otros buques colisionen con las instalaciones portuarias.

El abordaje es, además, un delito. Por ejemplo, en el Código Penal Militar, castiga con prisión de cinco a quince años a un buque de guerra que maliciosamente cause abordaje con cualquier otro buque. Las penas son más bajas si estos mismos hechos ocurren por imprudencia.

En caso de abordaje, el interesado puede solicitar el resarcimiento aún antes de presentar la demanda teniendo en cuenta el principio de que «la aventura marítima debe continuar».
Si las embarcaciones son de recreo, la regulación es ligeramente diferente, ya que interviene el código civil.

Hay otras muchas cuestiones de interés en torno al Derecho Marítimo. Como la competencia de juzgar un delito, que corresponde a un tribunal u otro dependiendo de si el delito tuvo lugar en aguas correspondientes a un país o en aguas internacionales.

O la propiedad de una mercancía arrastrada por el mar a una costa, que depende de muchos factores: de quién es la propiedad donde se encuentra el objeto, de qué tipo de desecho se trata… Existe el concepto de «hallazgo de un tesoro» cuando los bienes fueron perdidos por su dueño pero no abandonados, pero tiene numerosos matices. Por ejemplo, en Inglaterra debe ser devuelta a su dueño si es identificable, o reportada al «recibidor de naufragio» en caso contrario.

En la realidad, es difícil perseguir a alguien que se quede algo arrastrado por el mar. Nada que no ocurra en tierra firme.

FUENTES:

Poder-judicial.go
Convenio Internacional SM, 1989
Enciclopedia Jurídica: abordaje
Enciclopedia Jurídica: hallazgo

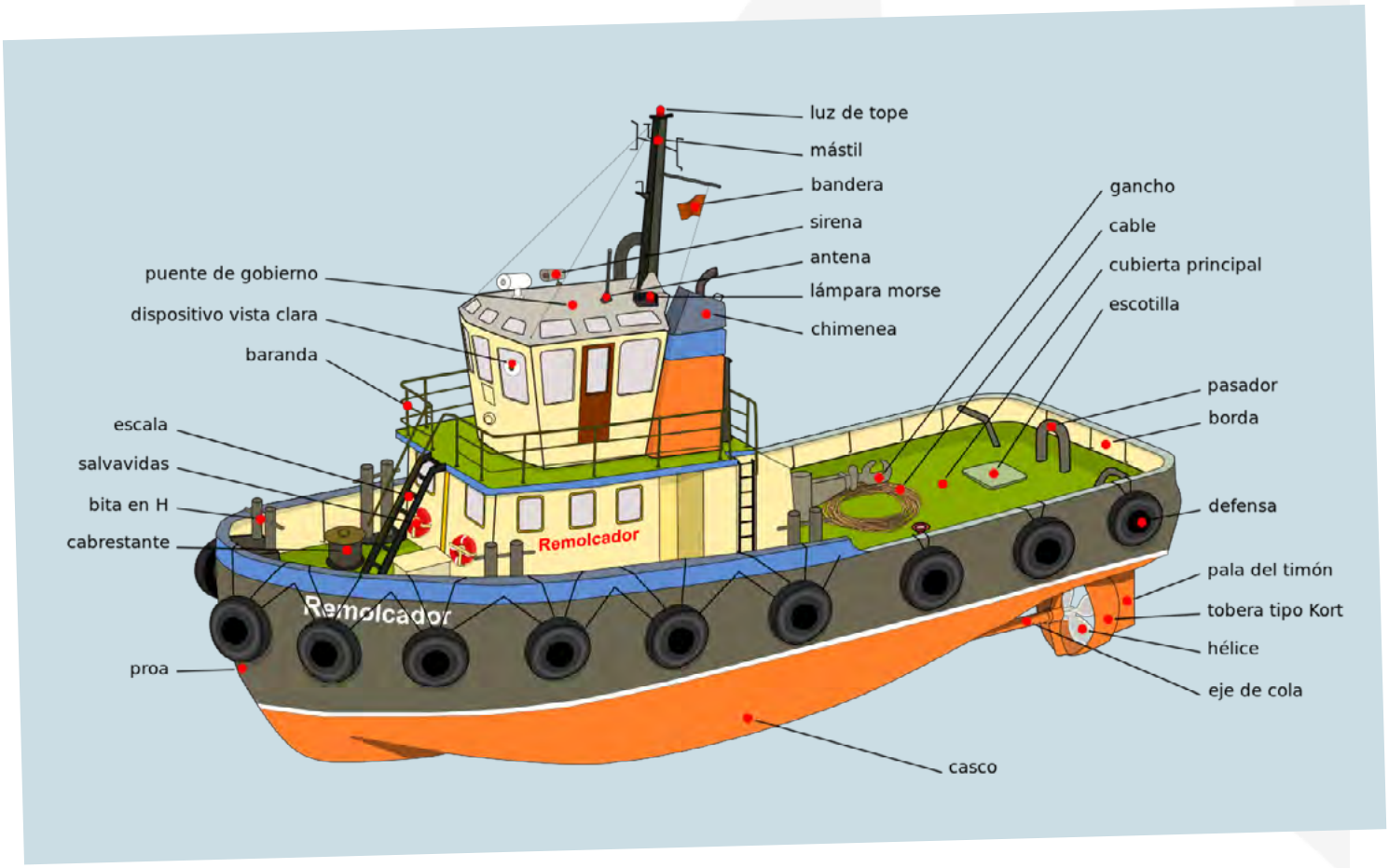
Manuel Peirats, International Area Manager en A.S.T.A LOGISTIK

Remolcadores
Arrastrando imposibles

Un remolcador es un tipo de barco especializado en el apoyo de maniobra de otros buques y objetos flotantes,mediante el empuje o tirando hacia si con ayuda de cabos,procediendo al arrastre de los mismos.

1. Funciones de los Remolcadores.

- Asistir al buque en las maniobras de atraque y desatraque.
- Ayudar al buque en el reviro en un espacio limitado.
- Dar el apoyo para contrarrestar la acción del viento, del oleaje o de las corrientes en las situaciones en las que el buque navega a baja velocidad, en las que la eficacia del motor propulsor y del timón es baja.
- Ayudar a parar al buque.
- Remolcar, empujar o auxiliar a un buque que se ha quedado sin medios de propulsión o gobierno.
- Transportar artefactos flotantes de un lugar a otro
- Dar escolta, en previsión de pérdida de gobierno, a buques con cargas peligrosas en zonas de alto riesgo.



2. Tipos de Remolcadores.

Según el tipo de operación que desempeña se pueden distinguir los siguientes tipos de remolcadores:

Remolcador de puerto: se emplea en el trafico interior de puerto.

POTENCIA:puede oscilar entre 400 y 3.000 CV.
ESLORA: entre 20 y 30 m.
CALADO: entre 3,0 y 4,5 m.
VELOCIDAD: que varia entre 5 y 13 nudos.

Red Husky

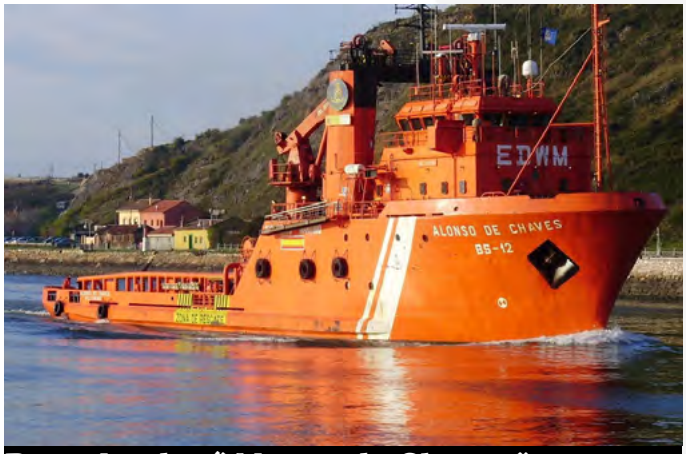
Remolcador de puerto y altura: Sus operaciones pueden dividirse entre servicios de puerto para auxiliar a grandes buques, amarre de supertanques a mono-boyas, remolques costeros de altura etc.

POTENCIA: entre 1.500 y 5.000 CV.
ESLORA:entre 25 y 40 m.
CALADO:entre 3.5 y 4.5 m.
VELOCIDAD:de 5 a 13 nudos.

Remolcador "IBAIZABAL NUEVE"

Remolcador de altura y salvamento: por su tamaño y potencia le permite efectuar remolques oceánicos y prestar asistencia a los buques en peligro en alta mar.

POTENCIA: entre 4.000 a 20.000 CV.
ESLORA: de 40 a 80 m.
CALADO: de 5 a 6 m.
VELOCIDAD: de 15 a 16 nudos.



Remolcador "Alonso de Chaves"

***Nota:** La mayoría de los remolcadores hoy día están equipados con equipos de salvamento o contra-incendios de agua y agua-espuma y bombas de achique para buques siniestrados en la mar a parte de los equipos de remolque.

3. Sistema de propulsión y gobierno de los Remolcadores

Los motores que impulsan los sistemas de propulsión de los remolcadores son diesel y accionan hélices convencionales o especiales.

1.Hélices convencionales:

Hélices de paso fijo: mantienen su configuración invariable.

Hélices de paso variable: cada una de las palas puede girar sobre su propio eje.

Hélices de paso fijo con tobera: mejora la propulsión de la hélice.

Hélices de paso variable con tobera: mejora la propulsión de la hélice.

***Breve comparación entre Hélices de paso fijo y de paso variable:**

Las hélices de paso variable son mas eficaces que las de paso fijo porque al ajuste de las palas permite desarrollar la máxima potencia o cualquier velocidad, lo que no sucede con las hélices de paso fijo que están diseñadas para las condiciones específicas de operación ordinaria.

Hay que señalar que las hélices de paso variable no proporcionan tanto empuje para navegación atrás como las hélices de paso fijo por lo que limita las tareas de los remolcadores.

***Breve observación sobre las toberas acopladas a hélices convencionales:**

El acople de toberas a hélices de paso fijo o paso variable aumenta la fuerza de empuje dando lugar a un rendimiento de un 25% a un 40% superior a un sistema convencional sin tobera.

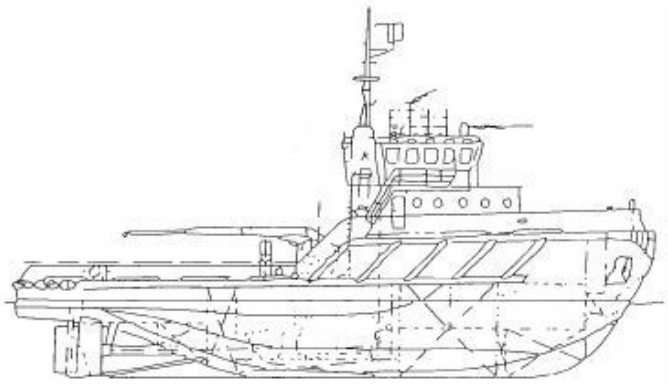
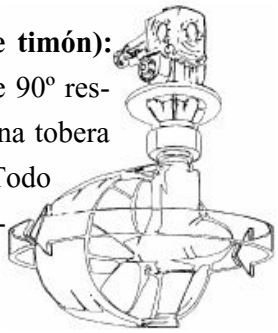


FIGURA 5.06. Esquema tipo de remolcador de una hélice con tobera

2. Hélices especiales:

Sistema Schottel (hélice timón): Hélice dispuesta en un ángulo de 90º respecto la vertical,fijo al eje hay una tobera dentro de la cual gira la hélice.Todo el conjunto puede girar 360º sobre el eje vertical,obteniendo un excelente rango de maniobra pudiendo desplazarse en cualquier sentido.



Sistemas <<Schottel>>

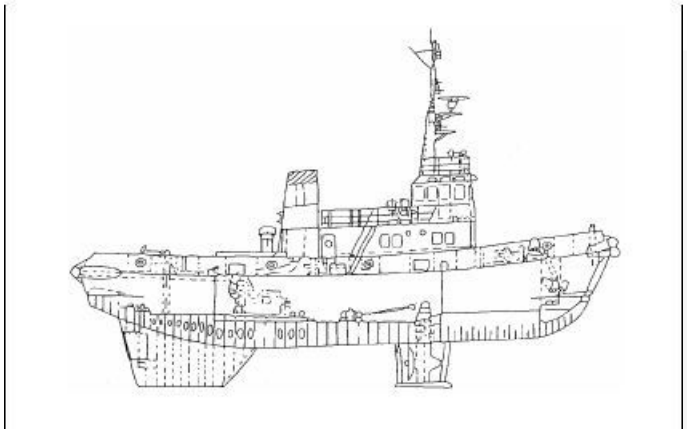


FIGURA 5.07. Remolcador tipo tractor con propulsor Schottel

Sistema Voith-Schneider (propulsor cicloidal): Consiste en un rotor que gira sobre el eje vertical fijado al casco aproximadamente en su punto giratorio,esta provisto de 4 palas que pivotan sobre ejes verticales controlados desde el puente con un dispositivo llamado control de gobierno,este dispositivo se encarga de dirigir la acción de ataque en dirección opuesta a la del empuje deseado.El mecanismo está sincronizado para centrar las acciones de ataque en un mismo punto.

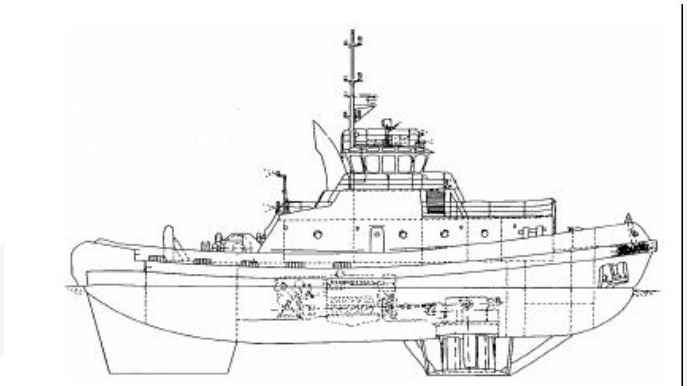
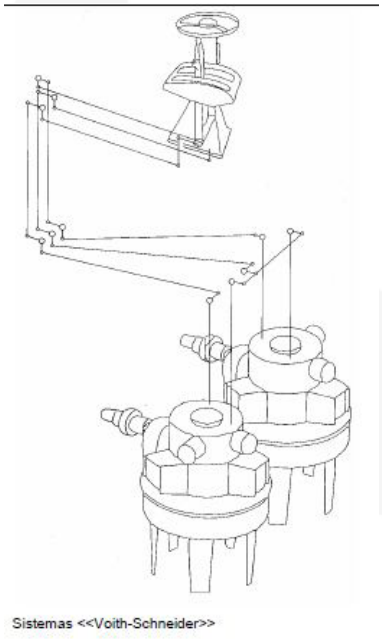


FIGURA 5.08. Remolcador tipo tractor con propulsor Voith-Schneider



Sistemas <<Voith-Schneider>>

***Nota sobre las hélices especiales:** Las hélices especiales a parte de cumplir una función de propulsión del buque también cumplen una función de gobierno.

5. Características fundamentales de los Remolcadores

5.1-MANIOBRABILIDAD:

La capacidad y facilidad de maniobra de un remolcador son fundamentales para el desarrollo de sus funciones ya que en maniobras con grandes buques en espacios reducidos es necesario disponer de una buena capacidad de maniobra para poder moverse en todas las direcciones.

- La maniobrabilidad de un remolcador depende de la **forma del casco;**

***Nota:** forma hidrocónica a popa y fondo plano para favoreces que las corrientes de aspiración lleguen a la hélice sin turbulencias.

- Los **sistemas de propulsión y gobierno** son elementos determinantes de la maniobrabilidad del remolcador;

***Nota:** tipo Schottel o Voith-Schneider.

- La **posición del gancho** o chigre de remolque es otro factor que influye en la maniobrabilidad;

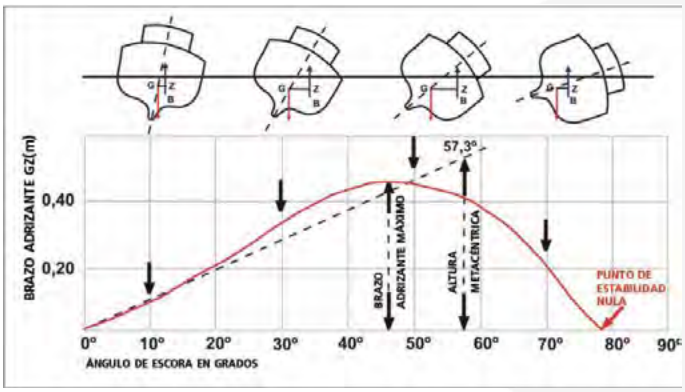
***Nota:** Deber estar muy cerca del centro de resistencia lateral o algo hacia popa de él.

- La **capacidad que tenga el remolcador para pasar de una situación de avante toda a completamente parado** es otro factor que influye en la maniobrabilidad

***Nota:**El tiempo de parada no deberá sobrepasar los 25 segundos.

5.2-ESTABILIDAD:

La curva de estabilidad estática para un remolcador debe ser positiva hasta los 60º-70º con un brazo de estabilidad (distancia entre el metacentro y el centro de gravedad) de unos 60 cm,por lo que será necesario que las puertas de los alojamientos y entrada de la sala de máquinas sean estancas ante la posibilidad de alcanzar grandes escoras al tirar el cable de remolque.



5.3-POTENCIA:

La potencia requerida para el remolcador será la suma de la potencia necesaria para mover el remolque y el propio remolcador;

la potencia que necesita el remolcador para alcanzar una determinada velocidad es del 9 al 10% de la potencia total necesaria para efectuar el remolque.

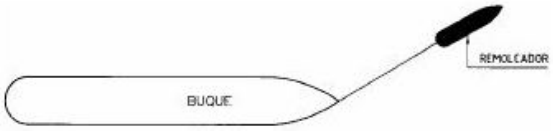
Dentro del concepto de potencia del remolcador se debe resaltar el de **tracción a punto fijo**,valor que está más ligado con la determinación de la potencia necesaria de los remolcadores en el caso de las restantes funciones desarrolladas por ellos y especialmente con las maniobras a realizar con los buques en puertos y áreas restringidas.

5.3.1 –TRACCIÓN A PUNTO FIJO (BOLLARD PULL)

Es la cantidad de fuerza horizontal que puede aplicar el remolcador trabajando avante en el supuesto de velocidad nula de desplazamiento, coincidiría por tanto con la tracción que el remolcador produciría en una amarra que le fijase a un bolardo fijo de un muelle.

6. Formas de actuación de los Remolcadores

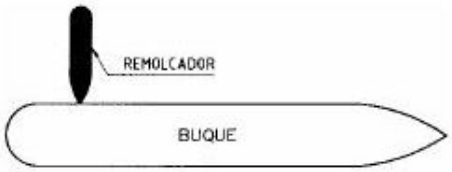
a) REMOLCADOR TRABAJANDO EN FLECHA O SOBRE CABO



A) EN FLECHA O SOBRE CABO

En este procedimiento el remolcador trabaja separado del buque al que auxilia, tirando de él desde el extremo de un cabo, que puede estar fijado en diferentes puntos del buque realizando así diversas funciones (arrastre, retenida, etc.). Con este procedimiento se evita el contacto directo entre ambas embarcaciones y se asegura además que toda la potencia del remolcador se ejerce en la dirección del cabo. El inconveniente de este procedimiento es que se necesita mayor espacio de maniobra debido a la longitud del amarre, por lo que el sistema no puede utilizarse donde existan limitaciones de espacio.

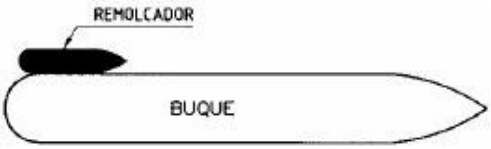
b) REMOLCADOR APOYADO DE PROA (TRABAJANDO DE CARNERO)



B) APOYADO DE PROA

En este sistema el remolcador apoya su proa sobre el costado del buque al que auxilia y lo empuja en una dirección sensiblemente perpendicular a la crujía. Es habitual en este procedimiento que el remolcador quede fijado al buque con 1, 2 y 3 cabos de amarre lo que permite evitar el deslizamiento relativo entre ambas embarcaciones durante la maniobra.

c) REMOLCADOR ABARLOADO



C) ABARLOADO

En este procedimiento el remolcador se sitúa al costado del buque y sensiblemente paralelo a él, quedando amarrado al barco por mediación de varios cabos, que aseguran la transmisión de esfuerzos. Este procedimiento se utiliza generalmente para maniobrar buques que no cuentan con propulsión suficiente, en lugares de poco espacio y en aguas muy tranquilas.

7. Determinación de las necesidades de Remolcadores:

Según las necesidades de maniobra:

- **Las características del área en las que va a desarrollarse la maniobra.**
- **Las condiciones climáticas existentes.**
- **El tipo de buque y sus condiciones de maniobrabilidad.**
- **El tipo de maniobra a realizar y la forma de actuación de los remolcadores en condiciones de seguridad.**
- **La flota de remolcadores disponibles.**
- **La experiencia de los maniobristas que intervengan en la operación.**
- **La prestación de servicios complementarios a la propia maniobra.**
- **Las condiciones económicas que regulen la intervención de los remolcadores.**

7.1-La asistencia de remolcadores en la llegada o partida de un buque a una instalación portuaria.

Comprende normalmente tres fases:

- **La fase en la que el buque mantiene una velocidad apreciable en la que puede mantener un adecuado control de la navegación con sus medios propios** (hélices, timones, etc.). En esta fase **la asistencia de remolcadores puede ser necesaria, con unos requerimientos que en general no demandarán una potencia o tracción a punto fijo excesiva,** pero si unas condiciones específicas de navegabilidad y eficiencia para poder asistir a un buque en movimiento.

- **La fase intermedia en la que el buque reduce su velocidad para aproximarse a un área de maniobra,**

dársena, muelle, etc. y en la que el buque está realizando parte de su proceso de parada. Durante esta fase el buque reduce su velocidad y en consecuencia disminuye la eficacia de sus medios propios, en consecuencia la influencia de los agentes externos (vientos, oleajes, corrientes, etc.) se queda descompensada y **es necesario recurrir a la asistencia de remolcadores** más frecuentemente y en actuaciones más prolongadas.

- **La fase final en la que se realizan las maniobras últimas de aproximación, reviro y atraque o el proceso contrario de inicio de la salida.** Durante esta fase el buque está casi sin velocidad con lo cual la posibilidad de utilizar sus medios propios en el control de las acciones externas es prácticamente nula y por tanto **se precisa una ayuda más importante por parte de los remolcadores.**

8-Elementos de remolque:

Cada tipo de remolcador irá equipado con los elementos necesarios para desarrollar con normalidad su trabajo.

8.1-Elementos fijos en cubierta, tales como:

Chigre de remolque, Gancho de remolque, Bitas en Hª y Bitas normales, y otros formarán el material necesario para dar el remolque como: cable de remolque, pies de gallo, tri·ngulo, cable de seguirdad, cabos mensajeros y guÌas. Por tanto, cada remolcador, de acuerdo con su potencia de tiro y tracción a punto fijo, deberá tener dichos elementos con la resistencia necesaria que permita efectuar el remolque con seguridad.

Chigre de remolque: Consiste en una máquina hidráulica provista de uno o dos tambores donde se guarne el cable de remolque El chigre de remolque debe instalarse lo más bajo posible para no disminuir la estabilidad y a ser posible coincidiendo con el centro de resistencia lateral para facilitar la maniobrabilidad del remolcador.La desventaja del chigre de remolque es que no es posible pasar de la situación de remolque hacia adelante a hacia atrás, especialmente en maniobras en lugares estrechos.

Bitas: En cubierta deber haber las suficientes bitas para

hacer firmes los cabos de remolque y colocadas en los lugares apropiados para ser usadas en diversos tipos de remolques, ya sea por la popa, por la proa o abarloado.

Gancho de remolque: Consiste en un gancho de construcción especial que permite desenganchar el cable de remolque automáticamente desde el puente. La situación del gancho debe ser coincidiendo con el centro de resistencia lateral o algo hacia popa del mismo, dependiendo del sistema propulsor, con el fin de dar a máxima maniobrabilidad al remolcador; su altura será Ia mínima para evitar una pérdida de estabilidad del remolcador.

Cable de remolque: Cable o cabo de remolque, es el cable o cabo que se emplea para arrastrar el remolcado.El cable de remolque se emplea para remolques largos,costeros y oceánicos, en los cuales se requiere mucha longitud y gran resistencia. El cable convencional de remolque puede ser de 5 a 6 cm de di·metro y de más de 600 m de longitud y va enrollado en el tambor del chigre de remolque.

Acciona Windpower-Nordex

Beneficio de Acciona de 596 millones de euros

El EBITDA alcanza los 525 millones de euros (-8.4%) pese a la caída de los precios de la electricidad en España y la desconsolidación de la filial de aerogeneradores.

ACCIONA ha cerrado el primer semestre de 2016 con un beneficio neto de 596 millones de euros, lo que supone casi multiplicar por seis los 103 millones de euros del primer semestre de 2015, como consecuencia, fundamentalmente, de los resultados extraordinarios por importe de 657 millones de euros anotados por la integración de ACCIONA Windpower (AWP) y Nordex, en la que ACCIONA es accionista de referencia.

El Resultado Bruto de Explotación (EBITDA) ascendió a 525 millones de euros (-8.4%) pese a la caída del 36% de los precios de la electricidad en España con respecto al primer semestre de 2015 y la desconsolidación de la filial de aerogeneradores. Estos dos factores explican también la disminución de la cifra de negocios consolidada del grupo, que se redujo un 16.3% hasta los 2,764 millones de euros, fundamentalmente por la caída de los ingresos de Energía (-34.8%) y, en menor medida, de Construcción (-14.8%).

La deuda financiera neta a junio se incrementó en 293 millones de euros para situarse en 5,452 millones de euros lo que representa un 5.7% más que a 31 de diciembre de 2015, principalmente por el fuerte incremento de la inversión neta ordinaria, que se multiplicó por cinco, hasta los 527 millones de euros. Energía concentró el mayor esfuerzo, con 284 millones de euros, en línea con el nuevo ciclo inversor de ACCIONA vinculado fundamentalmente a las oportunidades internacionales en el sector de renovables.

Por divisiones

Los ingresos de ACCIONA Energía se situaron en 952 millones de euros, un 34.8% menos, mientras que el EBITDA cayó un 21.9% hasta 368 millones de euros, como consecuencia principalmente del descenso de los precios de la electricidad en España del 36% respecto a los seis primeros meses de 2015 y de la desconsolidación de ACCIONA Windpower a partir del 1 de abril. El BAI se situó en 42 millones, un 64.7% menos.

La capacidad consolidada instalada aumentó en 92 MW en los últimos doce meses hasta 7,113 MW a 30 de junio. La producción consolidada alcanzó a 9,497 GWH, un 1.9% más que en el primer semestre de 2015.
La división de Infraestructuras (que engloba Construcción, Agua y Servicios) cerró el semestre con una facturación de 1,568 millones de euros, lo que representa el 2.7% menos que el primer semestre de 2015, fundamentalmente por la caída de las ventas de Construcción en un 14.8%, que fue compensada en gran parte por el incremento del 77.2% en el volumen de negocio de Agua.

El EBITDA de la división de Infraestructuras fue de 117 millones de euros, un 69.9% más, con un buen comportamiento de Construcción, que aumentó su EBITDA el 10.7% hasta 51 millones de euros gracias a que el negocio internacional mejoró sus márgenes y compensó la menor actividad en España. Agua incrementó su EBITDA de 13 a 56 millones de euros por el crecimiento de la actividad de diseño y construcción internacional y la consolidación de ATLL. El EBITDA de Servicios se mantuvo en 11 millones de euros.

Destaca el incremento en un 28.6% de la cartera de Construcción e Industrial, que ascendía a 30 de junio a 7,372 millones de euros. La cartera internacional alcanza un peso del 78%, frente al 68% que suponía hace un año. El agregado neto de contratación de Construcción durante el primer semestre ascendió a 1,523 millones de euros, de los cuales un 93% en el mercado internacional. El área de Otras Actividades, que incluye Trasmediterranea, Inmobiliaria, Bestinver y Bodegas, aumentó el 3.6% su facturación hasta los 288 millones de euros, mientras que el EBITDA creció hasta los 40 millones, un 25.8% más que en el mismo periodo del año anterior, debido a la mejora de Trasmediterránea. La naviera mejoró su EBITDA en 12 millones de euros, gracias al crecimiento de los ingresos, la mejora en la eficiencia operativa y la reducción de los costes de combustible. Bestinver alcanzó un total de 4,857 millones de euros bajo gestión a 30 de junio de 2016 y registró un EBITDA de 29 millones.

Isidro

Isabel María Abellán

Esta es una historia real. Isidro es un miliciano anarquista en la Barcelona de los primeros momentos de la Guerra Civil. A esta ciudad, llegan brigadistas procedentes de todos los lugares del mundo; entre ellos Käthe, una joven que huye de la Alemania nazi. Así empieza una historia que se desarrolla entre el frente de Aragón, la Barcelona convulsa de 1937 y un campo de concentración, el de Albatera, al que son trasladados, desde el puerto de Alicante, todas las personas que no consiguen partir hacia el exilio al término de la contienda.

Durante los años de la Guerra y los que, tras la derrota, vinieron después, se van sucediendo momentos de solidaridad y amistad, de amor y, también, de sufrimiento. Pero este relato es sobre todo una historia de continua superación entre personas condenadas a vivir con la proximidad de la muerte. Fue la convicción de que iban a sobrevivir la que los animó a ayudarse a lo largo de cada día interminable, consiguiendo así que la brutal represión no los derrotara.

Salvamento Marítimo

Inversión:6,2 millones de euros en 2015, el mínimo en 16 años

Se trata de una cantidad cuatro veces menor que la de 2015, cuando el Gobierno invirtió 27 millones, la mayoría destinados a la compra del Helimer 401 de A Coruña, y que está fuera de servicio. La entidad de Fomento registró un superávit de 11,5 millones el año pasado. Las subvenciones asignadas en los Presupuestos Generales del Estado aumentaron un 40%.

Salvamento Marítimo destinó el año pasado 6,2 millones a la mejora de los equipos y medios que controla, lo que supone la cifra más baja desde el año 2000, según datos provisionales publicados en el Informe Anual 2015 del ente adscrito al Ministerio de Fomento. Se trata de una cantidad cuatro veces menor que la registrada el año pasado, cuando el Gobierno invirtió 27 millones, la mayoría destinados a la compra del Helimer 401 que opera desde A Coruña, y que se encuentra en la actualidad fuera de servicio por orden de la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

La oficialmente denominada Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar) finalizó el año con un superávit de 11,5 millones debido, sobre todo, al incremento de las subvenciones recibidas (161, 47 más que el año pasado). Sasemar ingresó un total de 213 millones en 2015, la mayor parte procedentes de las ayudas asignadas en los Presupuestos Generales del Estado. El informe destaca, en este apartado, los 0,15 millones concedidos para atender los “gastos extraordinarios” derivados de los servicios de los bufetes extranjeros que representan al Estado español en los procedimientos judiciales relacionados con el accidente del Prestige. A ellos se unen los 40,6 millones para abonar los costes jurídicos derivados del hundimiento del pesquero ruso Oleg Naydenov, que se incendió en Gran Canaria en abril de 2015.

El desembolso total de la Sociedad durante el año pasado fue de 201,5 millones, de los que 163,9 corresponden a los derivados de su actividad ordinaria.Los gastos en personal descendieron, de 64,5 a 62,2 millones, pese a que la entidad incrementó ligeramente el nivel de empleo. A finales de 2015, el número total de profesionales del ente público ascendía a 1.598 personas, frente a las 1.584 registradas en 2014.Mientras, en el ámbito de la formación, Sasemar impartió 42 cursos en los que participaron 464 trabajadores de la propia Sociedad, unas cifras que mejoran las del año anterior, cuando se ofrecieron 15 cursos que formaron a 150 profesionales.

Salvamento Marítimo rescató a 7.410 personas en 2015, un 84% más que las 4.022 asistidas en 2014. En total, la Sociedad prestó servicio a 15.566 individuos el año pasado, como ya adelantó el Gobierno a comienzos de este año. Los tres centros de Sasemar ubicados en Galicia (Fisterra, A Coruña y Vigo) coordinaron el rescate, asistencia o búsqueda de 886 personas en 2015, lo que supone un aumento del 13% frente al año anterior, cuando acudieron a 783 personas.La reducción de las inversiones del ente que dirige el gallego Juan Luis Pedrosa es una constante desde el comienzo de la crisis económica. Lejos quedan las cifras de años como 2007, cuando el Gobierno destinó más de 158 millones a la renovación y mejora de la flota de Sasemar, una cantidad que descendió de forma progresiva a partir del año siguiente, cuando el esfuerzo inversor cayó a la mitad. 2013, con 7,4 millones, marcaba el mínimo de la serie histórica hasta el año pasado.

Este año, Salvamento ya ordenó la construcción de dos nuevas embarcaciones de Salvamento por importe de cuatro millones, una de ellas con destino A Coruña.

Baleària
Primer trayecto entre Melilla y Motril en tres horas

Ha sido al filo de las 14,00 horas cuando el Pinar del Río, un fast ferry de aluminio que navega a 30 nudos, ha enfilado la bocana de entrada al puerto granadino para atracar en el muelle de Costa.

La naviera Baleària, que conecta desde este viernes la ciudad de Motril (Granada) con el puerto de Melilla, ha realizado su primer trayecto en tres horas en un viaje en el que ha contado con 38 pasajeros y once vehículos.

Ha sido al filo de las 14,00 horas, tres horas después de zarpar de Melilla, cuando el Pinar del Río, un fast ferry de aluminio que navega a 30 nudos, ha enfilado la bocana de entrada al puerto granadino para atracar en el muelle de Costa. Allí ha sido recibido por el presidente de la Autoridad Portuaria, Francisco Álvarez de la Chica, y la alcaldesa de la ciudad de Motril, Flor Almón.

De la Chica ha destacado la nueva posibilidad de comunicación marítima que se abre con la ciudad autónoma de Melilla con la que Motril ya mantiene conexión a través de Armas desde julio de 2011. “Se abre una oportunidad más para favorecer la creación de riqueza y empleo”, ha indicado de la Chica, quien ha aprovechado la ocasión para poner el énfasis en “la confianza que genera el Puerto de Motril entre el sector marítimo”.

La alcaldesa de Motril, Flor Almón, se ha referido a la apertura de esta ruta de la empresa Baleària como “una gran noticia para toda la provincia de Granada por su repercusión económica, turística y comercial”. “Con esta línea se abren nuevas posibilidades económicas para la ciudad”, ha subrayado Flor Almón. El capitán del barco, Ignacio de la Encina, que ha recibido una metopa con la fecha del primer desembarque en Motril, confía en que la línea se consolide, informa la Autoridad Portuaria en una nota.

Por sus características y prestaciones, el ‘fast ferry’ Pinar del Río podrá garantizar un servicio “rápido, fiable y de calidad a los clientes de estas rutas”. El barco, que puede viajar a una velocidad de 30 nudos, dispone de diferentes acomodaciones, además de cafetería, tienda y servicios para bebés y mascotas. El buque también está adaptado para personas con movilidad reducida.

Baleària es una naviera líder en el transporte de pasaje y carga en las conexiones con Baleares y uno de los mayores operadores del Estrecho de Gibraltar; además cuenta con líneas internacionales tanto en el Caribe como en el norte de África. La compañía, que dispone de una flota de 25 buques, es un referente de servicio, innovación y responsabilidad social en el sector del transporte marítimo español.

Armón Gijón
Primer ferry para la naviera Armas

El astillero, que negocia un tercer barco gemelo, tramita el dragado de la zona de botadura de su grada, necesario por el tamaño de los buques.

El grupo Armón ha cerrado con la naviera canaria Armas un contrato para construir un ferry de 182 metros de eslora y la opción, sujeta a determinadas condiciones, para la construcción de un segundo barco gemelo. Las negociaciones aún prosiguen para la contratación de un tercer ferry, tal como anunció este diario en mayo. Desde entonces, se han zanjando los últimos flecos para la entrada en vigor del primero de los ferries, algo que responsables de Armón señalan que se producirá en los próximos días, mientras otras fuentes aseguran que ya está hecho.

Según parece, las condiciones para que Armas decida acabar construyendo un segundo ferry en Armón están relacionadas, entre otras cuestiones, con cómo se ejecute la construcción del primero de ellos.

Con cerca de 182 metros de eslora y unos 28 metros de manga, el ferry que va a montar en la grada del astillero es de un tamaño similar a los que operaron en la Autopista del Mar entre Gijón y Nantes (apenas cuatro metros más largos y dos más estrechos que el de Armas). Se trata del buque de mayor tamaño que se haya construido en un astillero gijonés. Dado su tamaño, Armón tendrá que invertir 3,63 millones de euros en dragar 30.000 metros cúbicos, en su mayoría de roca, frente a la zona de botadura de su grada, proyecto que está aún en fase de tramitación ambiental. Sin el dragado, sería imposible construir esos barcos en Gijón

Este tipo de barcos de pasaje y carga rodada constituyen uno de los nichos de mercado más apetecibles por los astilleros y es la primera vez que el grupo Armón acometerá un encargo de esta envergadura. Armón ya construyó en otros astilleros ferries de pequeñas dimensiones y estuvo a las puertas de conseguir un encargo de la naviera estatal argelina en 2014 para hacer uno de los grandes en Gijón. Entonces no pudo ser. Por aquel encargo compitió con el

astillero vigués Barreras, que es precisamente en el que Armas construyó sus últimos ferries.

Baleària encarga uno de los ferries más grandes del mundo, para 1.700 pasajeros.

El inicio de la construcción del primer ferry tardará aún unos meses, si bien Armón ya está trabajando en el proyecto, que consumirá alrededor de 8.000 toneladas de chapa naval producidas en la factoría gijonesa de ArcelorMittal.

La naviera de Adolfo Utor y el Grupo Matutes financia los 131 millones de coste del buque -propulsado con gas licuado- con siete entidades bancarias

La naviera Baleària ha firmado con siete entidades bancarias una financiación de 131,4 millones de euros para un nuevo barco con capacidad para más de 1.700 personas y propulsado por gas natural licuado, y que estará construido a principios de 2019.

La naviera firmó la pasada semana la financiación para la construcción de su nuevo buque de cruceros, al que dedicará una inversión total de 187 millones y que ha sido encargado al astillero La Naval a principios de este año, ha informado en un comunicado.

Las entidades financieras son Caixabank, Banco Sabadell, Banco Santander, Bankia, Banco Popular, Banca March y Bankinter.

El nuevo barco, que estará entre los ferries de mayor tamaño del mundo con una capacidad de más de 1.700 personas, 331 vehículos y 3.330 metros lineales para mercancías, tendrá una eslora de 232,2 metros, una manga de 30,4 y será el primer ferry de pasaje propulsado por gas natural licuado del Mediterráneo.

Podrá alcanzar una velocidad de 22 nudos gracias a sus cuatro motores duales que podrán ser utilizados tanto a gas natural como a combustible líquido, y permitirá reducir en más de un 40 % las emisiones de CO_2 y de otros gases contaminantes en la atmósfera.

La construcción del buque dará una media de 400 puestos de trabajo durante su construcción y 250 nuevos empleos una vez esté operativo.

La naviera, que opera en cinco países, está participada por Adolfo Utor (57,5 %), presidente de la compañía, y el grupo Matutes (42,5%).

¿De qué va la UE?

Tercera Parte

¿Cuál es el concepto político-jurídico de ciudadanía que sustenta la UE?

* * *

1. Toda persona que ostente la nacionalidad de un Estado miembro posee la ciudadanía de la Unión, que se añade a la ciudadanía nacional sin sustituirla".

2. Los ciudadanos de la Unión serán titulares de los derechos y sujetos de los deberes previstos en el Tratado de la Unión. Tienen el derecho: - de circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros; - de sufragio activo y pasivo en las elecciones al Parlamento Europeo y en las elecciones municipales en el estado miembro en el que residen..." (Tratado de la Unión).

Desde la concepción que nuestra civilización occidental sustenta, ser ciudadana/o significa ser portador de derechos. Derechos que son universales (Carta de NNUU), inalienables, inherentes a la persona y fuera de las concretas políticas, así como de las leyes del mercado.

Todos los individuos extra-comunitarios, es decir, de fuera de los estados de la Unión y sin nacionalidad de cualquiera de estos estados miembros, carecen del status de ciudadana/o. Son considerados de segunda categoría, puesto que se rigen no por el Derecho Comunitario (Tratado de la Unión, Carta de Derechos Fundamentales, etc.), sino por el derecho de extranjería vigente, bien de forma unificada -Espacio Schengen-, bien de forma estatal –leyes de extranjería en cada estado-. Los inmigrantes tienen derechos como extranjeros, pero no como ciudadanos. Y si no tienen papeles, sus derechos se ven mengua-dos al mínimo, como ha ocurrido con el Real Decreto-ley 16/2012 de reforma sanitaria en el Estado Español, que ha puesto fin al derecho a la sanidad universal.

En la política sobre migraciones de la UE es esencial el Acuerdo de Schengen, vigente desde 1995. Unifica el control de las fronteras en un doble sentido: por una parte, desaparición de las fronteras interiores, y por otra, fortalecimiento de fronteras exteriores para impedir inmigraciones no funcionales al mercado y para controlar los flujos migratorios de todos los países de la UE, a excepción de Irlanda y Reino Unido. De todos modos, el propio espacio Schengen ha sido puesto en entredicho cuando las ampliaciones de la UE propiciaban las migraciones de personas de los países del Este recién incorporados. Así, Bulgaria, Rumanía y Chipre han visto cómo la Comisión Europea les negaba la entrada en el espacio Schengen, y por consiguiente, negaba a sus ciudadanas/os la libertad de movimientos. Eso demuestra, una vez más, que los discursos "paneuropeos" y de fraternidad no son más que retórica.

El objetivo que establece la UE en materia migratoria no persigue fines humanitarios, ni vela por el bienestar. Es un objetivo meramente económico. "La Unión desarrollará una política común de inmigración destinada a garantizar, en todo momento, la gestión eficaz de los flujos migratorios (Artículo III-267)". Mediante leyes o leyes marco europeas se fijan las condiciones de entrada y de residencia, visados de larga duración y de permisos de residencia, incluidos los destinados a la reagrupación familiar. Se definen los derechos de estas personas de terceros países que se encuentren situación regular. También dise-

ñan los procesos de expulsión y repatriación para quien no esté regularizado. Estas leyes permiten que se repitan sucesos como la tragedia de Lampedusa o las concertinas en Ceuta y Melilla.

¿Por qué el BCE no puede prestar dinero a los Estados?

* * *

Según el artículo 104 del Tratado de Maastrich, el Banco Central Europeo (BCE) no puede prestar directamente a los Estados ni comprar su deuda, de manera que cuando estos necesitan dinero prestado lo tienen que pedir a los bancos privados o emitir deuda pública. La diferencia estriba en que obtener el dinero directamente del BCE no tendría interés (o un interés bajísimo) mientras que obtenerlo de la banca privada supone pagar intereses mucho más elevados.

Esto reporta enormes beneficios para los bancos privados, ya que reciben el dinero prestado del BCE a un interés que ronda el 1%, mientras que lo prestan a los Estados a intereses en torno al 5% (aunque en ocasiones han llegado al 15%).

Países	Alemania	Bélgica	España	Francia	Italia	Países Bajos	Reino Unido
1986	53,00%	72,00%	66,00%	65,00%	62,00%	72,00%	60,00%
2002	48,50%	55,00%	48,00%	50,10%	45,50%	52,00%	40,00%
2007	47,50%	50,00%	43,00%	40,00%	43,00%	52,00%	40,00%
2012	50,00%	50,00%	43,00%	41,00%	45,00%	52,00%	40,00%

En el caso del Estado español, si se calcula la diferencia entre los intereses que han venido pagando las administraciones públicas y lo que habrían tenido que pagar al tipo de interés oficial con el que el BCE presta el dinero a las entidades privadas, sólo en el periodo del 2008 al 2013 se obtiene un sobrecoste de más de 100.000 millones de € que tiene que desembolsar la población española a la banca privada. Sólo con esta cantidad se podrían haber evitado la mayor parte de los recortes sociales.

Una estimación rápida del sobrecoste de financiación para toda la Zona Euro teniendo en cuenta el volumen de las deudas públicas del resto de los estados y los tipos de intereses soportados, arroja a una cifra superior al billón de euros desde que comenzó la crisis.

Lo más paradójico es que el dinero que prestan a los Estados los bancos proviene en muchas ocasiones de los mismos Estados, como ha ocurrido en el caso de los rescates bancarios. Este es otro claro ejemplo de cómo la construcción de la UE se ha hecho pensando en los intereses de los grandes bancos y corporaciones y no en sus ciudadanas/os.

Puesto que el hecho de que el BCE no pueda prestar dinero a los estados es una decisión política (en EEUU, por ejemplo, la Reserva Federal sí puede prestar a las administraciones públicas), que sólo beneficia los intereses particulares de los grandes bancos, perjudicando al resto de la población, la deuda derivada de este sobrecoste es una deuda odiosa, que debe repudiarse.

¿Reducen las políticas de la UE la brecha de género?

* * *

La brecha de género es la diferencia entre la tasa masculina y femenina en la categoría de una variable. Por ejemplo, en la UE la brecha salarial entre hombres y mujeres es del 16,2%. Esto quiere decir que, de media, las mujeres cobran un 16,2% menos que sus compañeros, por el mismo trabajo.

Existen otras variables, como la tasa de paro, que presenta una brecha entre mujeres y hombres del 10,9%; el riesgo de pobreza (26,1% frente al 24,2%), reparto de tareas domésticas y de cuidados (una media de 6 horas dedicadas por las mujeres a estas tareas, frente a 2 horas y 20 minutos de los varones). Además, un 80% de las cuidadoras son mujeres. El trabajo a tiempo parcial y precario se ceba especialmente con las mujeres (un 31,5% de las mujeres, frente a un 7,8% en los hombres), mientras que las mujeres en puestos de dirección son minoría (sólo un 5% son mujeres responsables en entidades financieras europeas) etc. La gran mayoría de estos datos demuestran la

desigualdad en términos negativos para las mujeres.

Junto a la brecha de género se usan otros indicadores, como el índice de concentración, de distribución y de feminización, todos ellos para indicarnos que las discriminaciones y la opresión de las mujeres siguen existiendo dentro de los países que forman la UE. Podemos recurrir a cualquiera de las estadísticas oficiales para buscar y confirmar estos datos.

Como ha quedado claro en otras respuestas sobre las UE y sus políticas e instituciones, la UE es una supra organización NO democrática, basada en los principios de acumulación y beneficio de unas pocas empresas y entes financieros. Sin embargo, para aparentar una imagen de institución democrática, crea algunas otras (como el Parlamento Europeo) o incluye dentro del Derecho Comunitario algunos principios fundamentales, como el de la igualdad entre hombres y mujeres o el de no discriminación por razón de sexo.

A su vez, dentro del presunto cumplimiento de estos principios generales de igualdad y no discriminación, la UE ha instaurado algunas instituciones como el Instituto Europeo de la Igualdad de Género, el Comité consultivo de igualdad de oportunidades y la revisión del equilibrio de los comités y los grupos de expertos creados por la Comisión. Realiza unos Informes periódicos y destina fondos a proyectos con el supuesto objetivo de acabar con la desigualdad y la discriminación (programas Progress, EQUAL, etc.).

Pero todo ello conlleva una enorme contradicción: si la UE desenmascarada se basa en los principios de la economía capitalista de máximo beneficio de unos pocos, que utiliza a las mujeres mano de obra precarizada, complementaria, barata y disciplinada. Estos principios agudizan y consolidan la división sexual del trabajo que nos esclaviza e invisibiliza como mujeres, pero de la que tanto necesitan para mantener el modelo de enriquecimiento explotador.

El ejemplo claro son los ajustes económicos que nos vienen imponiendo desde la propia Comisión Europea y que están precarizando más aún nuestras vidas. Dichos ajustes repercuten en la disminución del presupuesto destinado a desarrollar o mantener las insuficientes políticas de igualdad, lo que consolida e incrementa las desigualdades existentes, pese a las otras políticas minúsculas de "lavado de cara".

La lógica del capital y de los mercados -que es el motor de la UE entra en absoluta contradicción con la lógica de los cuidados, que tiene como finalidad sostener la vida, satisfacer necesidades y generar bienestar. La UE obvia totalmente la esencialidad del cuidado de la vida por el mero hecho de haber sido asignados históricamente estos papeles a las mujeres y por ello, haber sido recluidas en el ámbito de lo "privado" o doméstico (la alianza entre el capitalismo y el heteropatriarcado). El principio de acumulación de la riqueza por parte de unas pocas élites del capital productivo y financiero, que además es uno de los objetivos de la UE, va de la mano de la insostenibilidad de la vida y no rompe con los esquemas de opresión y desigualdad, sino que los consolida. ¡Que no nos engañen!.

¿Qué es el Pacto del Euro Plus?

* * *

Es el acuerdo que la Unión Europea ratificó en junio de 2011 con el supuesto objetivo de detener la crisis en la deuda nacional de varios países de la Eurozona. Pretende afianzar las condiciones del Pacto de Estabilidad y Crecimiento vigente desde 1997 (déficit público por debajo del 3% y endeudamiento inferior al 60% del PIB).

Con la excusa de frenar el endeudamiento, el Pacto por el Euro propone medidas para impulsar la competitividad, el empleo, para garantizar la estabilidad financiera y la

sostenibilidad de las finanzas públicas. Pero, si las analizamos detenidamente, son medidas que persiguen desmantelar la protección de la clase trabajadora:

> Pretende vincular el salario a la productividad, y favorece la negociación individual en detrimento de la negociación colectiva.
> Propone revisar (a la baja, se entiende) los salarios de la función pública, ya que ejercen un "importante efecto de referencia" sobre el sector privado.
> Persigue la apertura de los sectores más protegidos.
> Exige reformas del mercado laboral para fomentar la "flexiseguridad", es decir, eltrabajo precarizado.
> Para garantizar las pensiones, recomienda que se "ajuste de la edad de jubilación efectiva a la esperanza de vida", esto es, que se retrase la edad de jubilación.

Además, es el Pacto por el Euro Plus un atentado contra la soberanía de las naciones. Está detrás de la antidemocrática reforma "express" del artículo 135 de la Constitución Española, ya que imponía que "Los Estados miembros participantes se comprometen a traducir en legislación nacional las normas presupuestarias de la UE establecidas en el Pacto de Estabilidad y Crecimiento. Los Estados miembros seleccionarán el instrumento jurídico nacional específico que se emplee, pero se cerciorarán de que posea un carácter vinculante y duradero suficientemente sólido (por ejemplo, constitucional o de ley marco)."

Desde el Pacto por el Euro, el pago de la deuda es una prioridad inexcusable, por delante de las verdaderas necesidades sociales.

HUMOR GRAFICO