



INDICE

Página 1 Editorial: José Vicente Rodríguez
Página 6 Enrique Arraiz: Una estiba entre dos mundos
Página 8 Estibadores: Propuestas CGT
Página 11 Libro del mes
Página 12 Íñigo Mijangos: Salvamento Marítimo Humanitario
Página 15 Salvamento Marítimo: Proyecto Picasso
Página 16 Marina Mercante y Sasemar: Servicios públicos de Salvamento en el mar
Página 16 Remolcado "Viro"
Página 17 Suardiaz: Ruta Vigo y Saint Nazaire
Página 17 Humor Gráfico
Página 18 Antón Saavedra: Villamocho, La corrupción en el sindicalismo minero
Página 19 25N: Contra la Violencia Machista
Página 20 Raquel: Manifiesto de Apoyo

ARMADORES, COMO JUAN PALOMO... José Vicente Rodríguez



José Vicente Rodríguez
Coordinador STMM

Poco a poco las reivindicaciones sindicales y las denuncias por las barbaridades cometidas en la marina mercante española por patronos y armadores cada vez son menores.

¿Es sinónimo de un mejor panorama laboral? NO, nada más lejos de la realidad, ME ATREVERÍA A DECIR QUE TODO LO CONTRARIO.

Nos han conseguido maniatar legalmente, modificando y creando normas para impedir cualquier denuncia. Y asfixiar cualquier conato de exigencia laboral por parte de los sindicatos.

Las denuncias sindicales que se cursan denunciando abusos en cualquier materia, se han ido reduciendo por su complejidad en el amparo judicial. Las que finalmente tienen sentencias favorables son cada vez más excepcionales y son celebradas por su dificultad.

Sabiendo que la maquinaria burocrática legal de los de arriba se pone inmediatamente en marcha para tapar esa grieta. Estudiando la fórmula para que esto no suceda de nuevo, ya sea moldeando leyes o fabricando R.D. que les den amparo y manto legal.

Como ejemplo de lo expuesto arriba. Hablaremos de un mal endémico que tiene visos de acabar con los marinos españoles y que ha desembarcado en la mayoría del cabotaje español.



No es otra que la dinámica de reducir salarios utilizando la contratación de personal extracomunitario, a quienes les aplican condiciones laborales paupérrimas. Si bien las empresas tienen como objetivo la obtención de beneficios, las actuales políticas empresariales se basan en que todo vale para el crecimiento de los mismos.

Aquí empieza la línea roja, que hace años los armadores traspasaron para convertirse en empresarios, que como máxima tan sólo tiene como objetivos la rentabilidad máxima de sus barcos, y están dispuestos a todo. Se pusieron manos a la obra marcándose una meta que todos perseguían. Que la masa salarial de las tripulaciones de

sus buques dentro de sus presupuestos sufriera un descenso sistemático. “Descenso de salarios, recorte de tripulantes, segundos registros, etc.”

Y para ello había que moldear un marco laboral legal que requería del concierto de las administraciones. Legislar para camuflar sus objetivos con un manto de seguridad laboral que no les creara problemas a nivel laboral con los sindicatos.

Tenemos sus impulsores...

ANAVE. Como asociación tiene una red de afiliados con una fuerza en muchos ámbitos, directamente relacionados con la función legislativa y que presionan para empezar a moldear leyes destinadas a favorecer a los armadores y sus intereses.

Son multitud las normas encaminadas a minar los derechos de los marinos españoles. Pero me centrare en una, tan clara y significativa que explicará y aclarará a quienes tienen alguna duda de esta orquesta de alfareros que moldea sus leyes a su antojo.

<http://www.anave.es/informes-y-publicaciones/de-anave>

Se necesitaba abrir una vía legal para poder importar mano de obra barata de terceros países y una justificación para ello.

El primer paso, legislar y dar un marco legal. Y por supuesto condicionar con algún requisito previamente estudiado...

Real Decreto 557/2011, de 20 de abril. Donde se articula sobre los trabajadores extracomunitarios, prestaremos especial atención a su artículo 65.1.

Viene a decir que: si en una relación de profesiones que los empleadores “ARMADORES” dicen tener problemas para cubrir vacantes, se pueda hacer con personal extracomunitario. Sin aclarar las condiciones laborales que estos trabajadores adquirirán, ni invitar a los sindicatos a valorar este catálogo y su verdadera legitimidad. El denomina-

do Catalogo de Profesionas de Difícil Cobertura.

No es más que un todo a 100 para nuestros patronos, una cortina de humo legal para abaratar la mano de obra y las condiciones de los trabajadores extracomunitarios. Una competencia desleal para arrinconar a los marinos españoles.

DONDE LOS ÚNICOS QUE SE BENEFICIAN SON LOS EMPRESARIOS DEL MAR.



En segundo lugar la exigencia para poder importar trabajadores que se recoge en este R.D. que estas profesiones estén dentro del catálogo de profesiones de difícil cobertura.

Para dotar a los Armadores de esa condición exigida, una herramienta creada para un fin, llamado Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura, que es el requisito que nos indica el anterior R.D.

Y que son los empleadores quienes lo gestionan sin supervisión alguna. ¿Lógico...no?

Os explico brevemente...

Qué es el catálogo de ocupaciones de difícil cobertura

Este catálogo contiene aquellas profesiones cuyas ofertas de empleo son más difíciles de gestionar a la hora de cubrir puestos vacantes.

El catálogo, al que se alude en el artículo 65.1 del Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009, contiene las ocupaciones en las que los Servicios Públicos Empleo han encontrado dificultad para gestionar las ofertas de empleo que los empleadores les presentan cuando quieren cubrir puestos de trabajo vacantes.

ORGANIZADO
ERES MAS FUERTE
ASOCIATE

SOLIDARIDAD
LUCHA
AUTOGESTION

CGT

El catálogo se elaborará para cada provincia, islas en el caso de las provincias insulares y para las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Tiene carácter trimestral, extendiéndose su vigencia desde el primer hasta el último día laborable del trimestre natural siguiente al de su publicación.

La presencia de una ocupación en el catálogo de la zona geográfica de que se trate, implica, para el empleador, la posibilidad de tramitar la autorización para residir y trabajar dirigida a un trabajador extranjero.

Os dejo un pequeño ejemplo de este catálogo en Galicia;

GALICIA PONTEVEDRA 3151.101.4 frigoristas navales GALICIA PONTEVEDRA 3151.102.5 jefes de máquinas de buque mercante GALICIA PONTEVEDRA 3151.103.6 maquinistas navales GALICIA PONTEVEDRA 3151.104.7 mecánicos de litoral GALICIA PONTEVEDRA 3151.105.8 mecánicos navales GALICIA PONTEVEDRA 3152.104.4 pilotos de buques mercantes GALICIA PONTEVEDRA 3152.106.6 sobrecargos de buques GALICIA PONTEVEDRA 3721.104.4 deportistas profesionales GALICIA PONTEVEDRA 3722.102.9 entrenadores deportivos GALICIA PONTEVEDRA 3833.101.5 oficiales radioelectrónicos de la marina mercante GALICIA PONTEVEDRA 5110.101.5 cocineros de barco GALICIA PONTEVEDRA 5821.101.8 auxiliares de buques de pasaje GALICIA PONTEVEDRA 5821.103.6 camareros de barco GALICIA PONTEVEDRA 5821.104.5 mayordomos de buque GALICIA PONTEVEDRA 8192.101.0 caldereros (maestranzas) GALICIA PONTEVEDRA 8192.102.1 engrasadores de máquinas de barcos GALICIA PONTEVEDRA 8340.101.5 bomberos de buques especializados GALICIA PONTEVEDRA 8340.102.6 contra maestres de cubierta (excepto pesca) GALICIA PONTEVEDRA 8340.103.7 marineros de cubierta (excepto pesca) GALICIA PONTEVEDRA 8340.104.8 mozos de cubierta ...etc...etc

Invito a todos a que miréis este catálogo al completo y os dejo enlace.

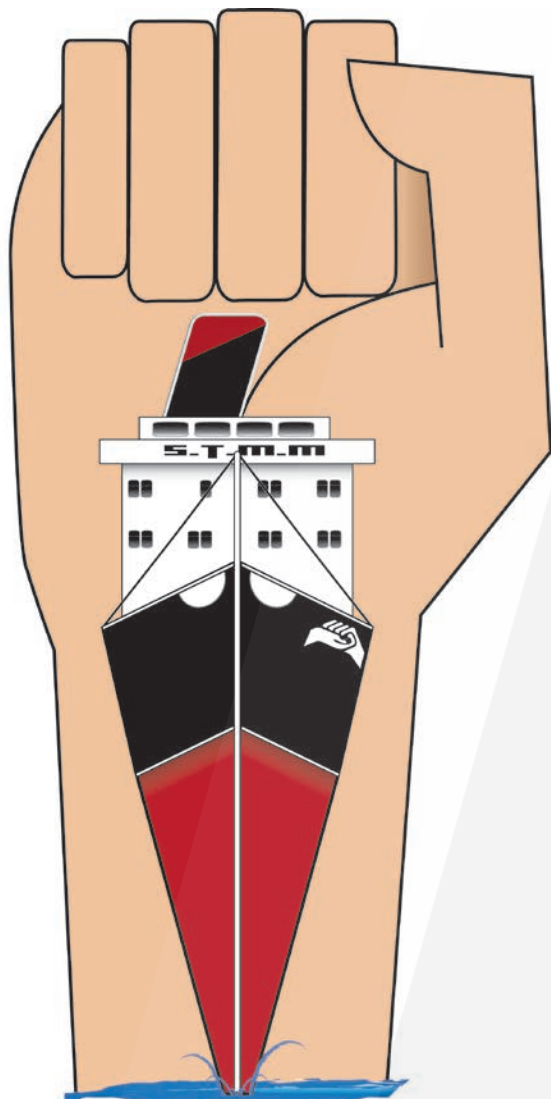
https://www.sepe.es/contenidos/empresas/profesiones_demandadas/pdf/CatalogoOcupacionesDificilCobertura

Quedareis escandalizados al ver que trimestre tras trimestre el 100% de las ocupaciones de marina mercante salen reflejadas.



Todos sabemos de compañeros a los que se les cierran las puertas de las navieras a un puesto de trabajo. No por ser un mal profesional, su hándicap es ser un marino/trabajador con algunos derechos.

Los armadores se han organizado, han aprendido, han evolucionado, se han dado cuenta que es más inteligente y productivo hacer unas leyes a la carta, donde se les deje retorcer las leyes en favor de sus intereses, para lo-



SINDICATO DE TRABAJADORES DE LA MARINA MERCANTE

En las próximas semanas solicitaremos reuniones con la administración y recabaremos la cooperación de otros agentes sociales para reclamar modificar el R.D. referido, y llevar a cabo una campaña de reivindicación de los profesionales del mar, incidiendo en denunciar las prácticas de dumping social que ya son la norma en el sector.

Exigiendo que las navieras que soliciten los servicios de estos trabajadores, se amparen en los convenios de empresa, en iguales condiciones económicas y sociales de su categoría profesional recogidas en sus convenios. A igual trabajo, igual salario. Por otra parte solicitar la desaparición de la inclusión de las profesiones marítimas en el Catálogo de Profesiones de Dificil Cobertura.

Esta es una pequeña muestra de la manipulación de las leyes y sus normativas en busca de amparar de los intereses y objetivos de los armadores.

Por ello; el título del artículo “Como Juan Palomo yo me lo guiso y yo me lo como” Estaría bien que dejaran una parte justa y digna de ese guiso, a quienes trabajan en sus barcos.

Salud y Lucha.

grar sus objetivos. Que no son otros que los de rebajar la masa salarial de sus trabajadores, y que estos sean aún más vulnerables laboralmente.

Y algo sumamente importante, deshacerse de los agentes sociales para impedir que no molesten, e impedir que interfieran con denuncias sobre incumplimientos legales en la materia que nos ocupa, dejando a los sindicatos como meros actores secundarios en el atropello sistemático a los tripulantes de la mercante española.

Porque no es algo ilegal, no infringen ninguna normativa. Como ya hemos explicado en este artículo, han moldeado las leyes y su normativa a su antojo.

Desde el STMM-CGT mar vemos impotentes como estas maniobras amparadas por ley, confrontan con la indignación de la gente de mar, que no entiende como no se hace más para frenar estas prácticas claramente engañosas y que denunciamos en este artículo.

Queremos que entiendan que no nos rendimos y seguiremos combatiendolas aunque se disfracen de leyes, esconden una injusticia social y laboral con nuestros marinos, con toda la gente de mar.

En las próximas semanas solicitaremos reuniones con la administración y recabaremos la cooperación de otros agentes sociales para reclamar modificar el R.D. referido, y llevar a cabo una campaña de reivindicación de los profesionales del mar, incidiendo en denunciar las prácticas de dumping social que ya son la norma en el sector.

José Vicente Rodríguez
Coordinador STMM

Una estiba entre dos mundos

Enrique Arraiz

REVISTA PUERTOS Y NAVIERAS - 21/11/2016

El poder y la ambición tienen una particular singularidad, todo lo engulle como si de un agujero negro se tratara y Coordinadora no es una excepción.

No escribo mis artículos en base a la opinión de otros pues mi larga trayectoria multicultural como estibador portuario, me permite tener una amplia perspectiva sobre éste sector.

Nadie duda sobre el fenómeno “Coordinadora” al lograr el 95% del censo de estibadores en los puertos españoles, algo muy poco común sin embargo, el poder y la ambición tienen una particular singularidad, todo lo engulle como si de un agujero negro se tratara y Coordinadora no es una excepción.

A la pregunta de un compañero estibador sobre los fondos de pensiones suscritos por Coordinadora, me remito a mi experiencia. En Finlandia, mi sindicato portuario “Ah-taustyöntekijät ry”, gestionaba tanto mi plan de pensiones como mi seguro de prestaciones por desempleo. Cada tres meses, recibía en mi correo electrónico de empresa, hablo de principios de 2000; información detallada sobre los depósitos e inversiones realizados a mi nombre y gestionados por el sindicato de referencia, AKT.

Si desde 1989 Coordinadora no ha sido capaz de explicar la existencia esos fondos de pensiones, tampoco lo hará ahora que está en caída libre.

Ayer saltaba una noticia que apariencias no parece tener vínculos con la estiba y Coordinadora, la renuncia de José Miguel Pérez, secretario general de los socialistas canarios (PSC), socios de gobierno de Coalición Canaria (CC) desde hace años.

Lo hace ante las acusaciones de corrupción vertidas sobre él y su gestión como vicepresidente y consejero de educación. No dejaría de ser una simple noticia, una de tantas



a la que estamos acostumbrados últimamente; a no ser por su relación con Víctor Díaz y la concesión de ayudas, contratos y subvenciones otorgadas a TECNICAS COMPETITIVAS SA de la que casualmente es asesor Víctor Díaz.

Las cifras son muy significativas porque la mayoría de estas concesiones se realizaron a través de SODECAN, Sociedad para el Desarrollo de Canarias S.A., organismo público que gestiona y canaliza los fondos destinados a las pequeñas y medianas empresas canarias.

Además, TECNICAS COMPETITIVAS SA es dirigida por su hijo bajo el asesoramiento de JUSOCAN Abogados, donde también se encuentra la esposa del presidente del gobierno de Canarias Clavijo, como abogada laboralista.

No es un causal que a finales de la década de los noventa (1999) se creara tanto IDC (International Dockworkers Council) como FUNESPORT (Fundación de Estudios Portuarios), ambas fundadas por Coordinadora pero lideradas y asesoradas por los hermanos Díaz a través de su Bufete JUSOCAN, hoy bajo sospecha por corrupción, cohecho, malversación de fondos públicos y maquinación.

Todo apunta a que ambas, IDC y FUNESPORT; podrían ser sociedades instrumentalizadas por la cual Coordinadora o sus gestores, canalizarían las ayudas recibidas desde el gobierno de Canarias, la Unión Europea y las empresas estibadoras, mediante distintos convenios locales o funcionales de la estiba.

A la duda del compañero estibador sobre las aportaciones al fondo de pensiones de Trabajadores Portuarios, es posible que se usara una modalidad de inversión llamada “Hedge fund”, es un tipo de fondo de inversión de alta rentabilidad que se caracteriza por su alto grado de libertad en la gestión de su patrimonio es decir, los gestores de los fondos de pensiones “Trabajadores Portuarios” pueden mover libremente el dinero sin rendir cuentas.

Claro que serán los tribunales quienes realmente establezcan posibles conexiones delictivas y penales, lo cierto es que Coordinadora tiene ante sí, un futuro muy incierto cuando muchas de sus relaciones se encuentran en el punto de mira de los tribunales a causa de posibles delitos de corrupción y que señalan a Coordinadora Tenerife, como posible origen para el blanqueo o desviación de capitales y fondos públicos.

Sería precisamente José Miguel Pérez, máximo responsable del Partido Socialista Canario (PSC) y portavoz del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, quien colocaría a Luis Ibarra como presidente de la AAPP con la ayuda de Coalición Canaria (CC).

Para mayor sorpresa, uno de los principales accionistas de TECNICAS REUNIDAS SA es La Luz Market SL, propiedad de Bernardino Santana, aliado de Miguel Rodríguez quien también recibe asesoramiento por parte de JUSOCAN ABOGADOS, con sede en Santa Cruz de Tenerife, Bufete que utiliza Luis Ibarra para los conflictos judiciales a los que está sometida la AAPP de Las Palmas, al margen de la Abogacía del Estado como sería preceptivo y no acudir a la iniciativa privada.

La pregunta que salta a la vista es, ¿de dónde proviene los fondos de las empresas e inversiones que dirige Miguel Rodríguez a través de Global Dockers Services?.

Empresas como INIERZA, URANIA Servicios avanzados de Tecnología o PORTUALIA, están inscritas en el registro mercantil BORME, todas con un capital de 3.033 euros, causalmente por las mismas fechas y con la misma dirección social, el edificio de Spanish Pelagic, compartiendo sede de La Luz Market.

Todas, incluidas Global Dockers Services, tienen la vista puesta en la delegación que hace tiempo abrió en Panamá TECNICAS REUNIDAS SA, el mismo gesto por el que en su día José Miguel Pérez acusara a Soria de mentiroso y corrupto, tras conocerse sus sociedades en Panamá.

La cuestión es que proyectos como “Deticport” orquestado por Miguel Rodríguez y la Universidad de Las Palmas, se ha realizado con fondos públicos sin que por el momento se conozca su verdadera finalidad y mucho menos, los resultados de esas inversiones.

Tras ello se encuentra URANIA Servicios Avanzados de Tecnología SL que presta servicios a las fundaciones que posee ASEP en Las Palmas y que junto a la Fundación del Puerto de Las Palmas, canalizan y gestionan fondos públicos y comunitarios en distintos proyectos portuarios.

Lo cierto es que entre pillos anda el juego. El PP no ha desaprovechado la ocasión exigiendo la revisión de todos los contratos y subvenciones dados durante la era “Pérez” y Cía. que ahora toca su fin con su marcha.

En definitiva, están los estibadores de abajo, los de a pie de muelle que alimentan con su trabajo y sus nóminas, sociedades e instituciones de Coordinadora sin saber a ciencia cierta a dónde va a parar su dinero.

Luego están los de arriba, la élite de Coordinadora que se codean con personajes más propio de una novela negra.

Esa puede ser la causa por la cual las empresas estibadoras con ANESCO a la cabeza, no quieran tratos con Coordinadora y desmientan, con todas las consecuencias, a Antolín Goya sobre posible acuerdos en la reforma de la estiba.

Lo mejor está por venir, si Llorca, que prosigue en su cargo como presidente de Puertos del Estado, saca del cajón su famosa propuesta, entonces Coordinadora será historia.

Por Enrique Arraiz



Como consecuencia de la Sentencia del Tribunal Europeo de 11 de diciembre de 2014, CGT ha elaborado un documento que sirva de base para proceder a la adaptación del régimen de la estiba en España que el Gobierno debe llevar a efecto.

En este texto en el que consta la interpretación que del cumplimiento de la sentencia hace cada parte se proponen las medidas que CGT considera que se deben implantar.

Se propone al Gobierno, el texto en el que se articularán las siguientes:

1. PREMISAS Y OBJETIVOS

El cambio normativo que debe llevarse a efecto como consecuencia de la Sentencia del TJUE, de 11 de diciembre de 2014, debe estar basado, necesariamente, en soluciones cuyo resultado final no penalice a los actuales operadores frente a los nuevos, ya que de lo contrario se producirían situaciones de desigualdad que resultarían intolerables.

Igualmente, debe garantizar la estabilidad en el empleo de los trabajadores y trabajadoras del sector y la flexibilidad en la ocupación de personal para su adecuación a las demandas reales de la actividad.

Así mismo, se debe garantizar a los actuales trabajadores y trabajadoras de las Sociedades de Estiba el reconocimiento como los actuales profesionales de la estiba. Del mismo modo, para los trabajadores eventuales que vienen desarrollando las labores de estiba en los puertos, se debe fijar un criterio para su reconocimiento profesional.

2. CENTROS PORTUARIOS DE EMPLEO

Se constituirá, un Centro Portuario de Empleo como Empresa. La Empresa que se denomine como se quiera deberá ser el 100% propiedad de las Autoridades Portuarias.

La empresa será titular empresarial de la relación laboral especial de los estibadores portuarios registrados que integren sus respectivas plantillas, con la finalidad de poner a disposición de las empresas estibadoras los trabajadores necesarios para la realización de las actividades del servicio básico de manipulación de mercancías.

La puesta a disposición se realizará en régimen de rotación por turnos o con la periodicidad establecida mediante negociación colectiva sectorial.

Asimismo, podrá ceder a sus trabajadores registrados para la contratación en régimen de relación laboral común a

las empresas estibadoras que lo demanden y a las que presten el servicio de manipulación de mercancías en régimen de auto prestación de servicios y estén inscritas en la empresa para hacerse cargo de los beneficios y los gastos de la empresa.

La empresa deberá garantizar la formación continua de sus trabajadores para la adaptación a las nuevas tecnologías y demandas en el servicio de manipulación de mercancías.

Las empresas estibadoras que obtengan la licencia portuaria del servicio de manipulación de mercancías comunicarán a la Autoridad Portuaria el Centro Portuario de Empleo en los que se podrán integrar como socios (sin acciones) con los que suscribirá un contrato de puesta a disposición de estibadores portuarios registrados.

La separación de una empresa estibadora de la empresa tendrá efectos similares a la venta o transmisión de empresa con los efectos de subrogación previstos en el Estatuto de los Trabajadores.

3. REGISTRO DE ESTIBADORES PORTUARIOS

La ley dispondrá la creación de un registro de estibadores portuarios con la finalidad de garantizar su formación, profesionalidad y estabilidad en el empleo.

Existirá un único registro en nacional en todo el Estado y serán las Autoridades Portuarias de cada Puerto las que se encarguen de la gestión del mismo.

Se integrarán en el registro los trabajadores que a la fecha de aprobación de la Ley se encontraban dados de alta en las SAGEP, Sociedades Estatales de Estiba y/o entidades equivalentes de ámbito autonómico así como al personal eventual censado que de manera efectiva realiza labores de estiba. No obstante, las partes concretarán, durante el desarrollo de la negociación, otras incorporaciones en función de las necesidades reales de los Puertos.

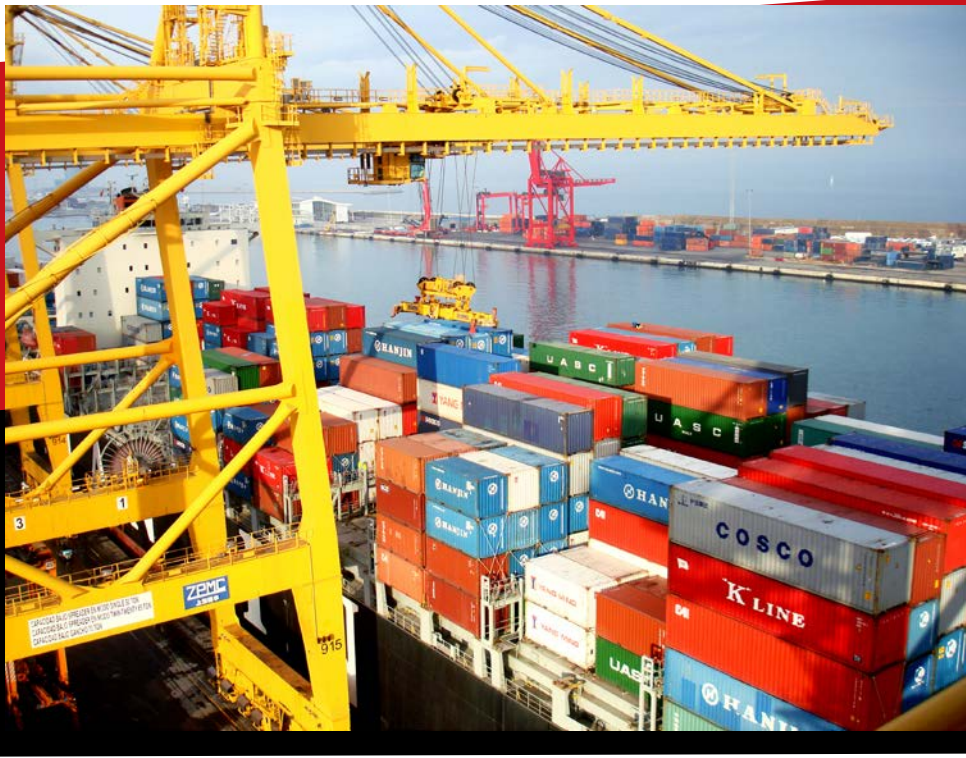


El régimen de altas y bajas se registrará por los criterios aprobados por un Consejo Rector de composición tripartita que se constituirá por el organismo de Puertos del Estado, las organizaciones sindicales y las empresariales representativas en el sector y la autoridad portuaria

El personal del registro tendrá preferencia para acceder a las ofertas de empleo de las empresas.

El proceso de selección de ingresos de nuevos trabajadores en el registro requerirá la superación de unas pruebas de habilitación profesional que se determinarán por el Consejo Rector. Las partes, propondrán los criterios mínimos que deben contener la ley.

La permanencia en el registro requerirá la disponibilidad de los trabajadores, la falta de esta de manera injustificada



podrá suponer la baja en el registro, previo el procedimiento que se determine.

4. RELACIÓN LABORAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Las empresas estibadoras tienen el derecho y la obligación de ocupar para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías a trabajadores portuarios registrados bajo alguna de las modalidades contractuales siguientes:

4.1. Relación laboral común:

La empresa estibadora deberá realizar una oferta de empleo adecuada a los trabajadores del REE. Se considerará adecuada cuando cumpla los requisitos establecidos mediante los convenios colectivos sectoriales y respete los derechos y condiciones de trabajo individuales y colectivas.

Para la aceptación de la oferta de empleo, tendrá preferencia los trabajadores y trabajadoras de la empresa que opten voluntariamente y, entre estos, por orden de antigüedad en el REE. En defecto de voluntarios, se ordenará por orden de menor antigüedad en el REE.

Los trabajadores registrados suspenderán su vinculación con el Centro Portuario de procedencia y no perderán la condición de trabajadores del REE durante el periodo que adquieran la condición de trabajadores contratados en régimen de relación laboral común, en consecuencia, se reincorporarán a la empresa o, en su caso, permanecerán en el REE en los supuestos de extinción de la relación laboral excepto en supuesto de despido disciplinario procedente.

4.2. Relación laboral especial:

Tendrá carácter indefinido y se caracteriza por la puesta a disposición de las empresas estibadoras u otras autorizadas de trabajadores portuarios registrados para la realización de las actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías o servicios comerciales complementarios.

La regulación puede ser similar a la prevista en la legislación vigente con las modificaciones exigida por el cambio de modelo:

En caso de extinción de la relación laboral común los trabajadores se reincorporarán a los CPE de procedencia. Al ser una empresa pública todas las nuevas empresas deben pertenecer a ella. Si no, no puede tener concesión en dicho puerto.

5. RÉGIMEN TRANSITORIO

Deberá garantizarse la adecuación, en plenas condiciones de igualdad y de competitividad, de las actuales SAGEP y de sus trabajadores, con sus respectivos trabajadores eventuales censados, al nuevo modelo.

6. MODIFICACIONES DE LA NORMATIVA CONVENCIONAL

La aplicación de las modificaciones expuestas, con independencia de su nivel de intensidad, requerirá, además de la modificación de la actual estructura legal, la adecuación de las normas convencionales de aplicación.

A estos efectos debemos proceder no solo a la adaptación de aquellas cuestiones que responden al cumplimiento de la sentencia del TJUE, sino también de aquellas otras que sirvan para mejorar la competitividad del sistema.

Por tanto, la modificación del marco normativo debería conllevar la negociación sobre las condiciones de trabajo de los estibadores. En igual medida la estructura de la negociación colectiva sectorial y su vertebración deben ser revisadas, a fin de habilitar legalmente a los agentes económicos y sociales legitimados en los respectivos ámbitos.



LIBRO



Discurso de la servidumbre voluntaria

Étienne de la Boétie

«La primera razón de la servidumbre voluntaria es la costumbre; es la costumbre la que consigue hacernos tragar sin repugnancia su amargo veneno.»

Estas frases fueron escritas en el siglo XVI, por Étienne de La

Boétie, joven magistrado del Parlamento de Burdeos y amigo íntimo de Michel de Montaigne, en el que podemos considerar como el texto fundacional de la crítica antiautoritaria sobre el poder. Más allá de la controversia sobre su fecha exacta de redacción y publicación, El discurso de la servidumbre voluntaria, también conocido como el Contra uno, interpela a cada época sobre las relaciones sociales que sostienen la dominación.

En palabras de Clastres, «La Boétie es, en realidad, el fundador desconocido de la antropología del hombre de las sociedades divididas. Con tres siglos de anticipación anuncia la empresa de un Nietzsche —más que la de un Marx— al reflexionar sobre la degradación y la alienación».

Salvamento Marítimo Humanitario

Íñigo Mijangos

Íñigo Mijangos, coordinador de la ONG vasca Salvamento Marítimo Humanitario, que socorre a los refugiados en la isla griega de Chíos y en el Mar Egeo.



Europa es la gran decepción

@PabloMunozCa

ISLA DE CHÍOS (GRECIA). - Íñigo Mijangos, coordinador de la ONG vasca Salvamento Marítimo Humanitario, dirige un equipo de socorristas y patrones voluntarios para socorrer a refugiados en la isla fronteriza de Chíos y en el Mar Egeo a pesar de las dificultades que se encuentra día a día.

¿Cuándo llega Salvamento Marítimo Humanitario a Chíos?

Llegamos en plena época de arribadas masivas. Las necesidades eran ayudar a estas gentes en el agua. Vinimos a Chíos en la misma línea que Proactiva Open Arms en Lesbos con la idea de evitar que la gente se muera en el agua. Al principio había muchos voluntarios de Cruz Roja y otros equipos de rescate formado por socorristas de playa. Al llegar aquí solicitamos permiso al Ministerio. En ese momento teníamos dos opciones: ir al estilo John Wayne o hacerlo todo más serio, más profesional para que nuestra ayuda fuera lo más eficiente y consecuente en el tiempo. El despegue del proyecto fue lento. Enviamos un pequeño diseño de un dispositivo al Ministerio, expusimos de qué medios disponíamos y nos acabaron mandando a un islote que está al norte. Después volvimos a Chíos porque la capitanía marítima nos dijo que haríamos más falta aquí. Posteriormente trajimos dos ambulancias retiradas de servicio en España, como vehículos de soporte logístico, por lo tanto reestructuramos el despliegue, la planificación dividiendo el grupo en dos partes: acuático y terrestre. Empezamos con un médico, luego llegó una enfermera y un técnico sanitario. Estamos trabajando con una ambulancia medicalizada.

¿Qué pasa tras el acuerdo entre la UE y Turquía?

Desciende el número de las arribadas masivas y empieza a desaparecer la necesidad de mantener el equipo marítimo. Aparece así la necesidad de crear un dispositivo para ayudar a refugiados en tierra. Antes entraban 15 botes al día. Hoy en día, tres, dos, uno. Esta semana hemos estado con mucho viento y no ha entrado ninguno. En el mar de Chíos están cubiertas las necesidades por autoridades locales como guardacostas, también los barcos de FRONTEX...

¿Qué nivel de respuesta dan ellos en el mar Egeo?

“Muchos no tienen una formación específica de rescate. Es como si en un accidente múltiple en una carretera española va la Guardia Civil y dice que no necesita ayuda” Muchos no tienen una formación específica de rescate. Esta noche murieron 27 personas en aguas nacionales turcas. No sé cómo habrían actuado ellos si hubieran tenido a todas esas personas en aguas nacionales griegas. Estando en mitad del mar, no dejan de ser policías. No son socorristas. Es como si en un accidente múltiple en una carretera española va la Guardia Civil y dice que no necesita ayuda. Obviamente podrán hacer algo pero no tienen la formación como para no necesitar ayuda.

¿Tienen algún respaldo económico para aguantar?



Comenzamos con pequeñas donaciones. En Alemania se hizo un crowdfunding para comprar nuestro barco de rescate. A partir de ahí recibimos nuevas donaciones particulares, también a través de PayPal. También tenemos un evento que se llama 'Toca Mojarse' en el que te inscribes por 10 euros y disfrutas de actividades como Padel Surf; hacer un recorrido por el mar... Esto se ha hecho en Donosti, en Bilbao, en Barakaldo, en Plencia... En general es un día de fiesta donde aprovechamos para vender nuestras camisetas o sudaderas. Esa es nuestra manera de financiación. Pongamos que hasta un 95% de nuestra financiación proviene del mundo civil. El otro 5% viene del Ayuntamiento de Donosti, la Diputación de Gipúzkoa y el Ayuntamiento de Zarauz, donde tenemos nuestra sede. También alguna ONG nos ha pasado dinero. Lo bueno de esto es que somos absolutamente independientes y no tenemos que rendir cuentas a nadie más que a la sociedad civil.

¿Cómo se siente coordinando un proyecto así?

No hacemos nada extraordinario. Ayudamos a las personas que requieren nuestra asistencia, intentamos coordinarnos con las demás ONGs... En fin, queda mucho recorrido para mejorar. Esa es una de

“Con la Policía... El otro día me tuvieron tres horas esperando en la orilla para socorrer a un bote. Tres horas dándome largas” mis grandes peleas con autoridades y grupos de coordinación griegos. Les explico que se desperdicia mucho dinero por falta de coordinación. Aún así, sé que tengo el respaldo de Cruz Roja o de ACNUR.

Pero, es lo que te decía antes, puedo permitirme no tener diplomacia porque yo no dependo de ninguna institución. Llego a las reuniones y digo “tú no estás haciendo el trabajo y tú no estás haciendo el trabajo”. Faltan un montón de protocolos médicos que he propuesto, que he entregado y que la autoridad griega no se la lee. Tenemos casos de tuberculosis positiva y se saltan todos los protocolos... ¿excusa? Que no están en griego. Los he traído en inglés y nadie se lo ha leído.

¿Ha tenido algún altercado con isleños o con la policía?

Han apedreado esta mañana a voluntarios cuando llegaban en un bote. Los han zarandeado, les han insultado, les han pegado. Consideran que hacemos un efecto llamada. Parece que no se dan cuenta de que antes de que llegáramos



mos nosotros ya estaban viniendo. A otra ONG gastronómica vasca llamada Zaporeak y que da de comer en este campamento les han destrozado en varias ocasiones la cocina. Y con la Policía... el otro día me tuvieron tres horas esperando en la orilla para socorrer a un bote. Tres horas dándome largas.

¿Un recuerdo negativo?

Europa se vende como la cuna de los valores, la bondad, la seguridad. Europa parece diferenciarse de EEUU en lo humanitario. Pues bien, todo es una farsa. Cuando tiene que demostrar esa capacidad de respuesta ante una crisis humanitaria como ésta, con gente que huye de la guerra y de la miseria, no lo hace. La respuesta de Europa está siendo dejarlos amontonados en estos campos en unas condiciones absolutamente inadmisibles. Ningún europeo aceptaría estar viviendo en una tienda de estas ni un solo día. Europa es la gran decepción. Yo después de ver esto voy a volver hecho un activista antieuropeo.

¿Y un recuerdo positivo?

Muchas de las personas que he encontrado aquí, tanto voluntarios como refugiados. Con estos últimos tienes que guardar las distancias, poner protección psicológica por lo que ves y por lo que oyes. Esas barreras al cabo del tiempo se caen en muchas ocasiones. Sobre todo los musulmanes. Son muy amistosos, te invitan a su casa, en este caso a su tienda, comparten lo que tienen ya sea té o café. No puedes decir que no, para ellos es una descortesía. Y claro, semana tras semana, las barreras de las que te hablaba se caen. Es imposible que cruce el Campo de Souda sin que me paren. También es positivo que muchos locales nos apoyen. Bueno, otros no. Hay policías con los que me llevo muy bien y que sé nos aprecian. Otros nos odian.



Proyecto Picasso

Salvamento Marítimo

Cofinanciado por la Unión Europea ha arrancado el denominado Proyecto Picasso diseñado para mejorar la seguridad marítima y cuya iniciativa lidera Salvamento Marítimo con la participación de nueve países.



El Proyecto Picasso es un programa diseñado para mejorar la seguridad marítima a través de la formación y el desarrollo de nuevas tecnologías. Cuenta con 14 socios de 9 países (Chipre, España, Grecia, Israel, Italia, Malta, Reino Unido, Suecia y Portugal), y está liderado por Salvamento Marítimo. Su puesta en marcha ha sido aprobada por Bruselas desde sale pare de la financiación de la Comisión Europea.

¿Qué significa Picasso?

El nombre, además de recordarnos al extraordinario pintor malagueño, es un acrónimo en inglés que resume la meta del proyecto: Prevenir incidentes y accidentes para unos barcos más seguros en los océanos.

Picasso cuenta con un presupuesto de 3,8 millones de euros y está enmarcado en el objetivo global de desarrollo de las autopistas del mar en la Unión Europea, en línea con las políticas de transporte marítimo comunitarias.

Ha sido aprobado en julio de 2016 y está previsto que finalice en julio de 2018.

- Seguridad en tierra y a bordo de buques.
- Desarrollo de herramientas tecnológicas para mejorar la seguridad de la actividad marítima a través del intercambio de información entre los agentes portuarios y buques

o el desarrollo de vehículos a control remoto.

-Simulación de emergencias.

-Aplicación de soluciones para que la reacción ante una emergencia sea más rápida y eficiente.

-Ejercicios de evacuación masiva en puerto.

-Formación y factor humano

Seguridad en tierra y a bordo de buques

Desarrollo de herramientas tecnológicas para mejorar la seguridad de la actividad marítima a través del intercambio de información entre los agentes portuarios y buques o el desarrollo de vehículos a control remoto.

Simulación de emergencias

Aplicación de soluciones para que la reacción ante una emergencia sea más rápida y eficiente.

Se realizarán ejercicios de evacuación masiva en puerto.

Formación y factor humano

La formación del personal es un elemento clave a la hora de prevenir accidentes marítimos. Para ahondar en este aspecto se utilizarán nuevas herramientas y se desarrollarán cursos especializados-Lucha contra incendios a bordo de buques, Gestión de situaciones de crisis en el ámbito portuario, entre otros-.

Asimismo se pondrá en marcha un sistema pionero para realizar búsquedas automáticas en casos de “hombre al agua”. Para ello se embarcará en aeronaves un sensor con un algoritmo integrado que permitirá detectar de forma automática objetos de pequeño tamaño que se encuentren en la superficie del mar, enviando en tiempo real a los centros de coordinación de salvamento los posibles blancos detectados.

Servicios públicos de Salvamento en el mar

Marina Mercante y Sasemar



La Dirección General de la Marina Mercante ha atribuido a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar, la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en el mar, así como los de seguridad marítima y de navegación, tal y como ha sido publicado en el BOE.

Sasemar ha sido considerada la más adecuada para prestar estos servicios, por la experiencia acumulada. Salvamento Marítimo llevó a cabo a

lo largo de 2015, un total de 5.462 actuaciones, siendo el Centro Zonal de Salvamento de Tarifa, el segundo con más emergencias tras el de La Palma. En el centro canario se atendieron 557 actuaciones y en el tarifeño 546.

No obstante, si fue en Tarifa donde se vieron más personas involucradas en emergencias marítimas, debido principalmente al fenómeno de la inmigración. Sasemar rescató a 4.342 en el Estrecho de Gibraltar, donde 571 buques se vieron implicados en algún tipo de emergencia.

La delegación a Sasemar por parte de Marina Mercante se ejercerá sin perjuicio de la competencia y en orden a la ejecución de los contratos de prestación de los servicios de seguridad de la vida humana en la mar, adjudicados o suscritos por la Administración General del Estado.

Remolcado "Virot"

El barco de 64 metros de eslora fue remolcado a Ibiza por un remolcador contratado por la compañía Baleària, según ha informado la empresa, y contó con la asistencia del remolcador de Salvamento Marítimo con base en Ibiza, Paula's, de la embarcación Salvamar Markab, por si ocurría algo a causa del temporal. Cabe recordar que las Pitiüses estaban ayer en alerta amarilla y después de medianoche han pasado a alerta naranja por fenómenos costeros con olas de cuatro metros, según la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET). Precisamente, la previsión de la llegada del barco a Ibiza era de madrugada.

Tras quedarse a la deriva frente a la Savina, el barco tuvo asistencia de 'Blau de Formentera', de Mediterránea Pitiusa, para evitar que se acercara al puerto o chocara contra la costa, mientras esperaba la llegada del remolcador. En esos momentos, también estuvo presente al embarcación de Salvamento Marítimo, Salvamar Markab, por si ocurría algún incidente.

La embarcación 'Virot' de Baleària transporta mercancías y vehículos entre las Pitiüses, y cuenta con una bodega con capacidad para 120 metros lineales de carga. Ayer iba cargado con tres camiones que transportes 30 toneladas de combustible cada uno, con destino a Formentera.

Finalmente, la maniobra de remolque, que suele ser lenta y más aún con el temporal, terminó con éxito a 3.00 horas de la madrugada. La embarcación 'Virot' atracó en Ibiza después de más de ocho horas a la deriva, desde que perdió el control, por la tarde, frente al puerto de la Savina.

Ruta entre Vigo y Saint Nazaire

Suardiaz

La conexión con Tánger, adelantada por FARO, se fija para el próximo año.

El tráfico portuario crecerá hacia el norte y hacia el sur. Como ya adelantó FARO, Autoridad Portuaria de Vigo y la naviera Suardiaz han acordado empezar a trabajar con el objetivo de ampliar la Autopista del Mar entre Vigo y Saint Nazaire (Francia) hacia el norte de Europa y hacia Tánger. También está maduro el proyecto de una cuarta frecuencia semanal porque la carga transportada ya está próxima a colmar los objetivos para las tres actuales.



El presidente del Puerto, Enrique López Veiga, y el presidente de la Flota Suardiaz, Juan Riva, coincidieron ayer en que la prioridad es plantear a la Unión Europea que “no es conveniente que las autopistas del mar acaben en terreno comunitario”, así como la necesidad de “afianzar” el Corredor Atlántico.

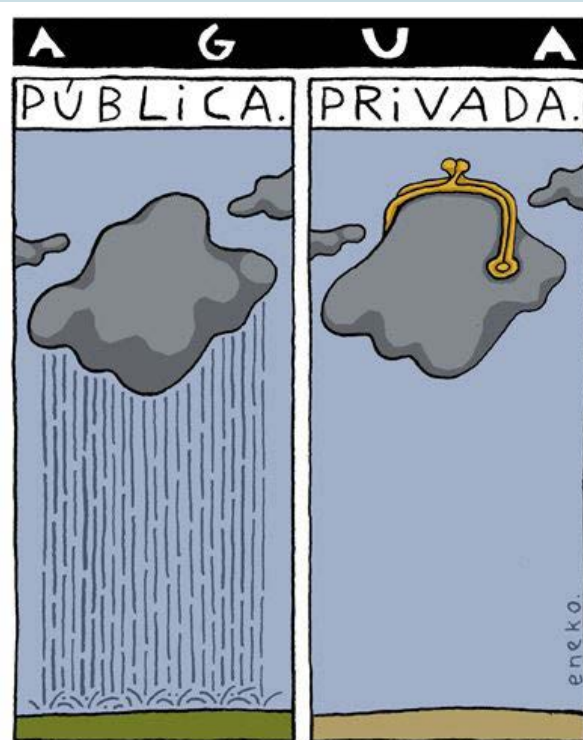
Riva admitió que esta es “una apuesta de riesgo y de inversión muy importante”, al tiempo que admitió que la ruta “existe, pero no como autopista”, lo que implicaría el establecimiento de escalas regulares. Por su parte, López Veiga dijo que tratarán de convencer a la Unión Europea de que “es necesario” porque tendrán que estar preparados “para 2018-2019”.

En cuanto a los resultados, Riva aseguró que se están cumpliendo las expectativas, ya que “ha aumentado claramente la clientela y sobre todo se ha diversificado”. “La industria de Galicia, Francia y norte de Portugal, la ha acogido como una necesidad que tenía”, enfatizó. De ahí que se planteen ampliar la autopista y elevar las frecuencias.

Pese a su discurso optimista, Riva defendió que la autopista “no es rentable” porque todo el apoyo y las ayudas que existen se están destinando “a mejorar las condiciones de los clientes”. “El que se favorece en última instancia es la industria”, ha refrendado, antes de indicar que el objetivo es “conseguir volumen y frecuencia para que sea rentable por sí misma y sostenible en el tiempo”.

Las declaraciones de Veiga y Riva se produjeron durante la presentación, junto a las empresas Inova y Ghenova, del diseño de una barcaza para el almacenamiento y suministro de gas natural licuado en el Puerto, una iniciativa enmarcada en un proyecto junto a otros socios de Gijón y de Francia.

HUMOR GRÁFICO



Villamocho: La corrupción en el sindicalismo minero

Antón Saavedra



Imprescindible documento de denuncia de la corrupción y podredumbre en el sindicalismo malloritario y la política del bipartidismo asturiano, de sobra conocida por tod@s pero que saltó a primer plano tras aflorar una fortuna de 1,4 millones de euros en paraísos fiscales del dirigente del SOMA-UGT-PSOE Jose Ángel Fernandez Villa.

Antón Saavedra, afiliado a la UGT y el PSOE, secretario general de la federación estatal minera de UGT (1976-1988), miembro del comité ejecutivo confederal de UGT (1976-1988) y diputado en la Junta General del Principado de Asturias por el PASOC (1991-1998) hace una des-

gestora socialista tras la defenestración de su líder elegido en primarias Pedro Sánchez) del que se pregunta: “¿Qué es lo que no conoce Javier Fernández de toda la trama carbonera, cuando él mismo llegó a facilitarme información y documentación sobre el tema? (...) ¿Qué le falta por saber a Javier Fernández, inspector de minas de la Conserjería de Industria, director regional de Minas después en esa misma conserjería, consejero de Industria, hombre de máxima confianza de Villa y del apoderado de mina La Camocha, Víctor Zapico (condenado a nueve años de cárcel y al pago de 20 millones de euros por hacer pasar carbón importado por carbón nacional subvencionado), de los miles y miles de millones robados a la Hacienda española, no solo en la mina La Camocha dirigida por el propio Zapico, sino en el conjunto de la desgraciada historia del carbón”.



piadada crítica desde dentro y con conocimiento de causa de la complicidad entre el PSOE-PP y los sindicatos SOMA-UGT y CCOO en la liquidación del sector minero y el posterior reparto del pastel de los fondos mineros para la reactivación de las cuencas mineras.

Un excelente ejercicio de memoria gracias a su archivo histórico y sus vivencias personales que no deja títere con cabeza, empezando por el mismísimo Manuel Llana y el colaboracionismo del Sindicato de los Obreros Mineros Asturianos con la dictadura de Primo de Rivera y la patronal, saboteando las conquistas obreras arrancadas en huelgas y luchas, haciendo labores de delación, ejerciendo la violencia contra los trabajadores no sometidos al sindicato, etc. y llegando hasta el presente con Javier Fernández (actual presidente autonómico asturiano y dirigente de la

Por el camino, en este libro se cuenta con todo lujo de detalles como después de las luchas sociales y laborales de los 60-70, con la llegada de las primeras elecciones “libres” las horas sindicales de la empresa estatal HUNOSA se utilizaron de forma abusiva para controlar las agrupaciones locales de la Federación Socialista Asturiana-PSOE en las comarcas mineras y así hacerse con el control del aparato del partido eligiendo alcaldes, diputados autonómicos y nacionales, presidentes autonómicos y de entes públicos, cargos directivos en la Caja de Ahorros de Asturias, etc.

Como desde esas posiciones de poder se hicieron todo tipo de chanchullos, ya sea “mordidas” para aprobar macro-proyectos urbanísticos o empresariales, especulaciones inmobiliarias desde el Montepío de la minería, con-



cesión de créditos desde la Caja de Ahorros a empresas de “amiguetes” que nunca devolvieron el dinero, despilfarro de los fondos mineros en subvenciones para obras faraónicas que nunca se terminaron o empresas fantasmas de allegad@s que nunca llegaron a funcionar, el gran negocio fraudulento (para patronal, partidos y sindicatos, a través de sus fundaciones) de la formación, de comisiones por hacer la vista gorda ante el fraude de la importación de carbón que se hacía pasar por nacional subvencionado y lo más lamentable de todo: la sangrante desaparición pactada de la minería y la muerte de las comarcas mineras a cambio de buenas prejubilaciones (para los familiares y amigos previamente enchufados) y de suculentas subvenciones a UGT y CCOO...

Un documento imprescindible, en fin, para entender como funciona la mal llamada “democracia representativa” tal y como la entienden quienes la monopolizan ahora mismo y casi todos los que aspiran a sustituirlos. En palabras de Antón Saavedra “No podía ser de otra manera: el poder corrompe y el poder absoluto corrompe absolutamente, y Villa ha detentado mucho poder durante mucho tiempo. Y muchos otros que se beneficiaron de esta situación mafiosa, así como otros que se callan, como si no fuera con

ellos lo que ellos han contribuido a generar, asombrándolos e cínicamente a la vez que tratando de echar balones fuera.”

VILLAMOCHO. ANTÓN SAAVEDRA.
EDITORIAL SANGAR.

25N

El 25 de Noviembre fue el Día Internacional contra las Violencias Machistas. Nos están asesinando, golpeando, violando, maltratando, explotando... En lo que va de año, 74 hombres han asesinado a 74 mujeres, 2 niñas y 1 niño.

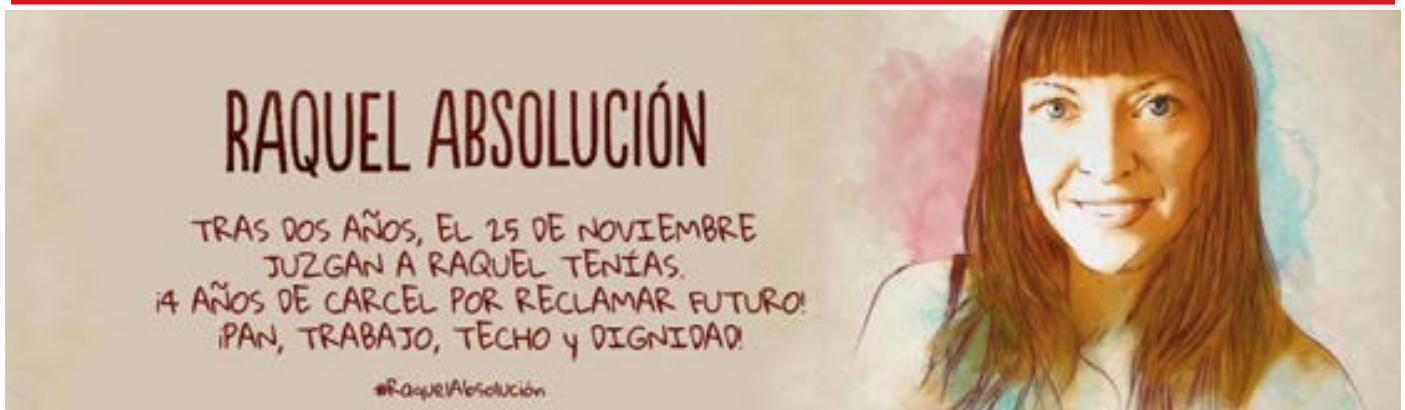
Pero esto no son hechos aislados, esto se llama patriarcado, y se sustenta en el silencio, la desidia y la pasividad de muchas personas así como en la dejación de funciones de las Instituciones que, de manera activa o pasiva, llevan reforzando, durante cientos de años, el modelo de mujeres objeto, mujeres como posesiones de sus parejas; se sustenta en el modelo explotador de la economía capitalista; en la Iglesia machista, homófoba y racista que no evoluciona; en la judicatura que otorga custodias compartidas impuestas incluso a maltratadores; en la clase política que permanece al margen de lo que está sucediendo, absorba en sus propias intrigas e intereses...

Las mujeres estamos hartas de que se nos exija a nosotras todo el trabajo necesario para denunciar, solucionar y acabar con las violencias machistas. Llevamos más de 100 años empoderadas y haciéndolo. Esto debe cambiar, ¿cuándo se va a exigir a los agresores que dejen de matarnos?, ¿cuándo se va a exigir a la clase política que deje sus concepciones patriarcales en aquello que legisla y apruebe partidas presupuestarias contra las violencias?, ¿para cuándo nuestra exigencia de acompañamiento a las mujeres víctimas de violencia machista y la formación feminista en violencia de género?, ¿cuándo se va a desenmascarar a todos los agresores?, ¿cuándo se va a señalar a los traficantes de personas y la explotación sexual?



Raquel Absolución

Manifiesto de Apoyo



Las Marchas de la Dignidad del año 2014 significaron la expresión ciudadana más importante de los últimos tiempos. Miles de personas andando hacia la capital, recorriendo pueblos, ciudades y encontrando la solidaridad de las gentes a su paso. Unas marchas que culminaron con una manifestación de más de un millón de personas pidiendo otras propuestas de salida de la crisis.

En esas marchas y en esa manifestación participaron gentes de todos los territorios, estratos sociales y movimientos ciudadanos. Una de estas personas fue nuestra vecina Raquel Tenías Barón que, además de hacer alguna etapa, el día 22 de Marzo cogió un autobús desde Zaragoza con el resto de sus compañeros/as de las marchas y de organizaciones sociales y políticas y acudió a la manifestación. Pero Raquel esa noche no volvió con el resto. Cuando Raquel se dirigía junto con otras compañeras y compañeros al autobús se vio arrastrada por una marabunta de personas que corrían huyendo de una carga policial en la plaza de la Puerta de Alcalá, y acto seguido, fue placada por varios agentes de la policía que la tiraron al suelo y se la llevaron detenida a la comisaría de Moratalaz. Lo siguiente fue cerca de 72 horas de incomunicación en una celda sin luz. Y después la petición de 4 años de prisión. Cuatro años de prisión por ejercer un derecho básico. Cuatro años de prisión por pedir que se dé otra solución a esa penosa situación social.

Hay testigos presenciales. Personas que caminaban con ella todo el tiempo, charlando, paseando y a quienes no detuvieron, el azar hizo que la cogieran a ella. Podríamos haber sido cualquiera de nosotros y nosotras. Raquel es madre de un hijo de 14 años y nunca se ha visto en ninguna situación violenta. Es una trabajadora como cualquiera de nosotras. Es una persona conocida y querida en la ciudad, vinculada a su Movimiento Asociativo Vecinal y ha sido miembro de la ejecutiva de la FABZ-Federación de Asociaciones Vecinales- y a gran parte del Movimiento Social y Político de Zaragoza y Aragón. No en vano está recibiendo el reconocimiento público de personas, entidades e instituciones de todos los estratos y orientación ideológica, que piden su absolución porque conocen a Raquel, y saben que es imposible que cometiera aquello de lo que arbitrariamente le acusan.

Sabemos que cualquiera de nosotras podía haber sido y la injusticia de querer encarcelar a una madre durante 4 años por reclamar futuro, ha hecho que en este tiempo la respuesta de apoyo sea impresionante: más de 20.000 firmas recogidas, cientos de fotos de apoyo y miles de muestras de cariño.

El juicio se celebrará en Madrid, en el Juzgado de lo Penal nº 13, el viernes 25 de noviembre a las 11:00h y ante esta horrible situación sufrida por nuestra vecina y compañera, nos sumamos a la amplia campaña de solidaridad que se está desarrollando en nuestra ciudad, pidiendo nosotras y nosotros también su libre absolución.