

## ¿Que “pasa” con el Cónedor?...

**La patrullera más moderna del Servicio de Vigilancia Aduanera, el “Cónedor”, fabricado por Rodman Polyships en Moaña y botado el 16 de abril del año pasado, “pasa” de permanecer en su actual puerto de atraque en la base de Vigo a ser trasladado al puerto de Las Palmas de Gran Canaria para prestar servicio. Personal de la Unidad Combinada de Las Palmas ha llegado a Vigo para familiarizarse con la embarcación. Durante una semana compaginará ejercicios de navegación con cursos en la sede del astillero para, previsiblemente, iniciar la singladura desde la ría gallega hasta la isla canaria próximamente.**

Hay que recordar que durante el tiempo que el Cónedor ha estado patrullando en la ría de Vigo experimentó varios problemas que afectaban a la seguridad en la navegación (averías electrónicas, cavitación por descebado de las bombas de refrigeración, problemas con los flotadores de las embarcaciones auxiliares, anclas que no se posicionaban correctamente en los escobenes...) y ha tenido que ser dotado de aletas estabilizadoras en las bandas e interceptores en popa por el excesivo cabeceo que provocaba su escaso calado.

“Pasa”, también, que el Cónedor no ha salido prácticamente de la Ría de Vigo. Apenas ha “pasado” de las Islas Cíes y no se ha bautizado en alta mar. Su casco de fibra de vidrio es una innovación de Rodman en la fabricación de naves de estas características (los seis cazaminas -Clase Segura- de la Armada Española construidos con este material se fabricaron en los astilleros de Bazán-Izar/Navantia, en Cartagena; sus características difieren notablemente de las del Cónedor y, por otra parte, no se ha podido vender ningún barco de fibra a otros países). El comportamiento del Cónedor en una travesía de 909 millas náuticas (1684 kilómetros) en el Océano Atlántico constituye toda una incógnita y un potencial riesgo.

Porque “pasa” que el Cónedor apenas lleva diez meses en funcionamiento, cuando las embarcaciones del SVA navegan en las cercanías del astillero durante por lo menos un año, a fin de poder ser reparadas cuando hay problemas (como ha sido el caso). El Cónedor está en garantía hasta abril del 2024, pero se envía a 900 millas del astillero. Rodman solo tiene atarazanas en Vigo y en Moaña.

Ocurre, además, que el traslado del Cónedor “está pasando” desapercibido, sin que la información de este hecho se haya trasladado a las organizaciones sindicales ni a los Comités de Seguridad y Salud Laborales. Parece como si existiera cierta prisa por mover el buque desde el Área Regional de V.A. en Galicia al de Canarias.

**CCOO** solicitará información sobre los motivos por los cuales se ha decidido alejar al Cónedor de su base actual y enviarlo lejos del astillero constructor. Asimismo, exigirá los informes que garanticen la navegabilidad del buque para una travesía atlántica teniendo en cuenta la seguridad de la tripulación de la patrullera, además de los que enumeren y expliquen las distintas modificaciones o mejoras que se han realizado desde la botadura del barco, con sus oportunas certificaciones.

Porque lo importante, por encima de todo, es la seguridad de las personas, los funcionarios y funcionarias de Vigilancia Aduanera ya se enfrentan a suficientes situaciones de riesgo como para no tener la convicción de que los medios con los que se les dota son los idóneos.

Después “pasa lo que pasa”. Pues que no pase con el Cónedor.