



# LA ESTIBA

AÑO V + NÚMERO 2 + ENERO-FEBRERO 2007

**TEMA DEL MES**



Nueva generación de estibadores y estibadoras en las luchas del 2006

## Jóvenes representantes, grandes retos

Antolín Goya describe los grandes desafíos a los que se enfrenta la estiba en pleno relevo generacional en Coordinadora

Ley de puertos en el aire, un nuevo Acuerdo Marco en camino, nuevos vientos en Europa para crear una nueva directiva, los fantasmas del intrusismo y la liberalización siempre planeando... Las amenazas a la profesión no son pocas, pero también las

posibilidades de nuevos logros. Antolín Goya, que encabeza esta nueva generación de dirigentes, reflexiona en las páginas centrales sobre éstos y

otros temas: "Llevamos un año y medio de lucha continua que está limitando la capacidad de trabajo interno en la organización". 11/13



Antolín Goya en la Asamblea de Tenerife

**ZONA LEVANTE**

## Varapalo judicial a SESTICARSA

**Sentencia judicial contra la vulneración de derechos sindicales**

**CARTAGENA.** Satisfacción generalizada entre el colectivo con la sentencia que condena a la sociedad de estiba cartagenera por vulnerar los derechos sindicales de los estibadores. Coordinadora recuerda que el sindicato utiliza tanto las acciones sindicales como las judiciales (en referencia las acusaciones de empresarios y otras centrales sindicales en las que se nos acusaba a de ir a la huelga con dema-

siada "ligereza". El conflicto, sin embargo, continúa y aún quedan dos juicios pendientes que se refieren a seguridad e higiene laboral -con barcos que han trabajado sin personal cualificado y sin la supervisión correcta- y al despido del delegado cartagenero de Coordinadora, Damián Reyes, cuyo juicio se celebrará el próximo 16 de febrero. El diálogo sigue cerrado por la actitud de los que toman nuestro marco de relaciones laborales y desprecian nuestro modelo profesional. Un modelo que ha contribuido a hacer que nuestros puertos sean competitivos, productivos y seguros. 5



Manifestación en el puerto de Cartagena

**EN ESTA EDICIÓN**

Opinión	01
Comunidad portuaria	02
Zonas	04
Temas del mes	11
Prevención&formación	15
Internacional	16
Memoria	18
Más allá de los puertos	20
Cultura	23

**ZONA SUR 04**

## Málaga

Ampliación en el Puerto de Málaga



**ZONA LEVANTE 05**

## Valencia

Elecciones: Coordinadora arrasa



**ZONA CANARIA 06**

## Las Palmas

Torrente de profesionalidad



**ZONA CATALANO-BALEAR 08**

## Barcelona

Las consecuencias de una mala trunca



**ZONA NORTE 10**

## Bilbao

Sindicatos minoritarios contra Coordinadora



**EFEMÉRIDES****4 de febrero de 1623**

Felipe IV lanza una orden para eliminar los prostíbulos en España. Aún no lo ha logrado

**SABÍAS QUE...**

La actividad de la construcción genera el 60% de toda la contaminación física, química y energética del planeta (residuos, vertidos, efluentes, radiaciones...)

**La frase**

“Hay que tener cuidado al elegir a los enemigos porque uno termina pareciéndose a ellos”

**Jorge Luis Borges** ESCRITOR

# Editorial

## Triunfo de los derechos sindicales

En la sentencia del pasado 29 de diciembre, hecha pública el 4 de enero, el Juzgado de lo Social nº 2 de Cartagena condenaba a la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Cartagena (SESTICARSA) por vulnerar la libertad sindical. Una sentencia que demuestra que el derecho de los trabajadores está por encima de actitudes obsecadas y personalistas y, además, da respuesta a los desmanes y a la agresión reiterada al III Acuerdo Sectorial por parte del presidente de SESTICARSA y de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

La decisión judicial es un paso adelante en el

reconocimiento a los derechos reclamados mediante la convocatoria de huelga -que otros sindicatos criticaron- y confirma que tanto la acción sindical como la acción jurídica son elementos legítimos utilizados por Coordinadora en la defensa de nuestra profesión.

Una sentencia que condena a SESTICARSA a cesar en sus conductas antisindicales, a entregar a los demandantes la documentación solicitada sobre turnos y jornadas realizadas, a convocar la comisión de formación para adoptar acuerdos sobre el Grupo 0 y a dar ocupación a los compañeros apartados de la actividad. Es una

sentencia satisfactoria, sin duda. Más aun si en ella se reconoce que la Sociedad de Estiba debe abonar a los compañeros afectados la diferencia entre los salarios percibidos y los que hubiesen percibido de haber seguido prestando servicios efectivos.

Pero el conflicto aún no ha concluido. Seguimos reivindicando la solución de los problemas laborales en ese puerto, así como la reclamación del cumplimiento del III Acuerdo Sectorial y del convenio colectivo cartagenero en sus apartados de derechos sindicales y de huelga que consideramos vulnerados, entre los que se incluye el despido

del delegado cartagenero de Coordinadora, Damián Reyes. Y aunque algunos siguen anclados en el pasado intentando negar lo evidente, lo cierto es que los estibadores nos hemos sabido dotar de un marco de relaciones laborales que ha permitido dar proyección y estabilidad a los puertos españoles durante muchos años. Por ello, sin más dilaciones, hay que seguir negociando el IV Acuerdo Marco y reforzar el marco laboral que nos permitirá alcanzar mayores logros en cuanto a productividad y profesionalidad y, de paso, acabar con el caciquismo portuario, que parece no querer desaparecer.

### El Megáfono

opinan los compañeros



#### Víctor, de Santa Cruz de Tenerife



##### ¿Cómo valoras el cumplimiento de la normativa de prevención y riesgos laborales en tu puerto?

Yo creo que en nuestro puerto este tema se lleva muy bien. Bueno, por parte de las empresas a veces puede llegar a parecer que sus objetivos se orientan más hacia otro lado. Con todo, y aparte de una que tenemos algunos problemas, en las demás, en general, el cumplimiento es bueno. La empresa con la que hay problemas es CAPSA. Y es que el estado de la maquinaria, prácticamente toda la que tiene, es muy deficiente. Son máquinas viejas a las que no se les hace un buen mantenimiento ni las reparaciones necesarias para tenerlas en un estado óptimo.

##### ¿Qué grado de participación en las actividades sindicales así como de implicación con los problemas laborales tiene el colectivo en tu puerto?

Desde mi punto de vista hay un grado de participación muy bueno. Ha habido una evolución al respecto muy buena. La gente, en general, se preocupa por sus problemas y por los de sus compañeros. Algunos no le dan el enfoque sindical pero sí se preocupan todos por los problemas de los trabajadores del puerto, por el Acuerdo Marco y por los conflictos, como el de Cartagena.

En este sentido, el cambio generacional, la formación sindical que se ha dado en el puerto y las actividades que fomentan el compañerismo han ayudado mucho a que el colectivo esté más cohesionado y participe en estos temas.

#### Juan Carlos, de Castellón



##### ¿Cómo valoras el cumplimiento de la normativa de prevención y riesgos laborales en tu puerto?

Pienso que la normativa de prevención y riesgos se cumple igual que en todos los puertos y que en la mayoría de sectores económicos. Sin embargo, la ley que se aprobó está dotada de poco presupuesto. Así es muy difícil que se cumpla porque no tiene una dotación económica suficiente para asegurar que se respeta. Cuando se formuló se hizo ambiciosa, muy parecida a la ley alemana, pero sin dotarla de los medios oportunos. Para comenzar, los comités de empresa no tenemos horas sindicales y las empresas no reciben recursos económicos del Estado para ajustarse a la ley. Con esta realidad es difícil controlar el cumplimiento exacto de la norma.

##### ¿Qué grado de participación en las actividades sindicales, así como de implicación con los problemas laborales, tiene el colectivo de trabajadores en tu puerto?

En nuestro puerto siempre ha habido un grado muy alto de participación por parte de los trabajadores. Evidentemente este grado es mayor cuando nos encontramos en situaciones de necesidad que en momentos como el que vivimos actualmente, de bonanza en general. Normalmente la gente está siempre preparada para responder, pero la participación y la implicación son más intensas cuando hay alguna situación de necesidad especial. Con todo, siempre hay problemas y la mayoría de trabajadores siempre están dispuestos a colaborar y responder.

### La reserva



*“Desde mi bodega, donde el vino y la esperanza son una misma cosa”*

FERNANDO PÉREZ



Me siento militante de esta organización, aunque por decisión propia, ya no soy empleado. Desgraciadamente la salud no me acompaña para estar al 100% como siempre me ha gustado. Tengo 54 años pero llevo participando en ella desde 1974, cuando dimos los primeros pasos. El puño, que es nuestro logotipo, nació en el despacho de Enrique, en Las Palmas, y lo hizo un joven de origen valenciano que se llamaba Rafa. Enrique González Araña puede dar fe de ello. Yo también.

He participado en todos los ámbitos de la organización: Las Palmas, Tenerife, en menor medida Barcelona, y siempre en Coordinadora a nivel estatal.

También escribí muchas cosas, entre ellas, un DECÁLOGO para nuestros delegados sindicales.

Julián me encomendó dinamizar la formación a nivel de todos los puertos y lo hice hasta el año pasado, cuando cerró el centro de estudios porque ya no tenía una función clara que cumplir.

Aunque no me gustan los términos militares, usaré uno que define mi situación actual: Pasé a la reserva. No puedo jubilarme en mi militancia sindical en esta organización. No sería justo. Pero tampoco meteré las narices donde no me llamen.

Quiero aprovechar este espacio que me brinda La Estiba para hacer unas

consideraciones. Las hago desde la humildad, y aclaro que no va de crítica a nadie.

Tenemos un problema histórico que aún no terminamos de resolver: Carecemos de objetivos estratégicos y ello nos lleva a la improvisación y a que el día a día nos coma. No tenemos una Utopía hacia la que mirar y esto nos debilita. Sobre todo nos debilita en los modelos de relación humana que practicamos. Cuando no hay objetivos estratégicos, el peligro son las relaciones de poder, que en sí mismas no son malas, ni buenas, pero sí insuficientes y nos infantilizan.

Esta es una tarea que no debería esperar. Si lo ur-

gente se traga lo importante serán las circunstancias las que manden, y por consiguiente la identidad de nuestra organización seguirá siendo un bonito sueño.

El camino es la formación sindical, al menos es parte de la solución. Y no debe ser la ocurrencia de unos pocos de nosotros. Debe ser el gran debate, como los que Julián siempre propuso y que conocemos cariñosamente como “Can-Fulló”, aunque se hagan en otro lugar.

Por último quiero tener un recuerdo especial para Félix, mi mejor amigo, que descansa en algún lugar del cielo que desconozco, aunque probablemente sea hacia el sur.

### HACEMOS LA ESTIBA //

**EDITA:** FUNESPOR - Fundación de Estudios Portuarios - Rambla Francisco Franco, 9 - 38006, Santa Cruz de Tenerife - Tel. 922 28 95 21 - secretaria@funespor.org **HAN COLABORADO EN ESTE NÚMERO:** Zona Sur: Ildefonso Garnica, Sergio Cruz, Emilio González, Tomás, Salvador Benítez, Jesús Pascual Delgado **Zona Levante:** Rafa Egea, Rafa Beses, Damián Bonillo **Zona Catalano-Balear:** Julio Navarro, Miquel Gil, Ximo, Joan, Agustí Reverte, Mingo Arbalat, Lluís Caballé, Josep M. Deop, Santi Rovira **Zona Norte:** Patxi González, José Ibañez, Chema, Manuel Rubio, Felipe **Zona Canaria:** Lázaro Lemes, Javier Campos, Mariola Díaz, Lourdes Orfila, Lisardo Coll, Juan Martín-MK, Víctor Morín **Internacional:** Emilio Manzano, Teresa Alert **Otras secciones:** Margarita Cabrera, Víctor Díaz, José Alberto Díaz, Fernando Pérez, Carlos Acosta (diseño) **REDACCIÓN:** Miquel Borràs, Xebi P. Alcocer, Domènec Cano - ComCom, sccl **DISEÑO Y MAQUETACIÓN:** Noe Lavado - ComCom, sccl [Méndez Núñez, 1, 3º-2ª - 08003 - Barcelona - Tel. 93 319 28 50 - Fax 93 319 98 92 - estiba@estiba.info] **IMPRIME:** Comgrafic, S.A. **DEPÓSITO LEGAL:** TF-291/84

# Comunidad portuaria



## EL dato

La película más larga rodada hasta la fecha es *The cure for insomnia* (El remedio para el insomnio) con una duración de 87 horas. Se estrenó en la escuela del Instituto de Arte de Chicago, del 31 de enero al 3 de febrero de 1987.

## AUTORIDAD PORTUARIA

### Tarragona iniciará la zona logística en 2007

La Autoridad Portuaria de Tarragona (APT) dispone ya del proyecto de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), que implicará un espectacular cambio cualitativo de la oferta del enclave

**TARRAGONA.** Para la ejecución del proyecto, la APT lo consensuará con el ayuntamiento de Vila-seca, municipio donde se

ubicará la ZAL, y la Generalitat. El equipamiento tendrá una superficie de 100 hectáreas, con una edificabilidad de 300.000



metros cuadrados, y requerirá una inversión de 20 millones de euros. La normativa urbanística del municipio de Vila-seca prevé la ZAL desde 1993 y el puerto la planificó en 2001, aunque no se desarrolló. Luego, algunas expropiaciones pendientes bloquearon el proyecto, lo que ha retrasado el proceso.

El ayuntamiento de Vila-seca obtuvo en 2005 el compromiso de la APT de que combatiría la erosión de la playa de La Pineda, causada por la ampliación del puerto, lo que despejó el camino a un futuro acuerdo sobre la ZAL.

La ZAL servirá para diversificar los tráfico y romper con el predominio de los graneles agroalimentarios y petrolíferos. A partir de ahora está previsto comenzar a publicar la ZAL internacionalmente, con especial incidencia entre los grandes



operadores de Asia, por lo que Port de Tarragona mantiene ya conversaciones con compañías asiáticas que están interesadas en posicionarse en la futura Zona de Actividades Logísticas.

La ZAL podrá albergar 200 empresas, almacenes y espacios para transformar productos. También aumentará el movimiento de mercancías, que en Tarragona superaron en 2005 los 31 millones de toneladas.

## AUTORIDAD PORTUARIA

### Nuevo presidente de la APB

El pasado 10 de enero tomó posesión de su cargo el nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), Jordi Valls Riera

**BARCELONA.** En su discurso, Valls apostó por la generación de complicidades y por la necesidad de trabajar en equipo con las otras administraciones, con el fin de asegurar que Port de Barcelona sea una infraestructura generadora de grandes oportunidades de negocio. En este sentido, el nuevo presidente de APB destacó la aportación de Port de Barcelona a la economía catalana, con un 1,6% de su producto interior bruto (PIB), generando cerca de

16.000 puestos de trabajo y el 11% del total de las exportaciones del Estado.

Asimismo afirmó que el valor de las mercancías que genera es de 24.500 millones de euros. También enumeró los retos que tiene delante suyo como dar la máxima importancia al papel que juegan los sectores logísticos y de transportes, y la competitividad y el desarrollo portuario, conjugados con el respeto a los valores medioambientales.



## EMPRESAS

### JSV Logistic ya opera en el puerto de Cádiz

**CÁDIZ.** Esta operadora logística, que ofrece transportes terrestres y marítimos a nivel nacional e internacional, cuenta con un proyecto para ofrecer al mercado andaluz y portugués el envío de mercancías a Canarias, Comunidad Valenciana (Alicante), Cataluña (Tarragona) e Italia (Salerno). Cádiz será también escala en la ruta de vuelta de esta línea, que contará con las mismas escalas aunque sin detenerse en Alicante.

Una ventaja fundamental, según fuentes de la empresa, sobre otras compañías es el tipo de contenedor. JSV Logistic emplea más de 30 tipos de contenedores, algunos patentados en toda Europa, que permiten su carga directamente sobre camión, tren o el pro-

pio barco. Frente a los contenedores habituales llamados de 40 pies y 66 m<sup>3</sup> que emplean otras empresas, JSV Logistic utiliza un contenedor de 40 pies pero con una capacidad de 80 a 90 m<sup>3</sup>. Sus barcos tienen una capacidad de entre 550 y 600 teus, lo que significa que pueden transportar 550 o 600 contenedores de 20 pies o la mitad de esa cifra si se refiere a contenedores de 40 pies. Un contenedor de 40 pies, a su vez, puede llevar una carga sólida de unas 25 toneladas métricas.



## EMPRESAS

### Xabier Vidal nuevo presidente de ANESCO

La constitución de las APIEs y la negociación del IV Acuerdo Marco, prioridades del presidente electo de la patronal de empresas estibadoras y consignatarias

El nuevo presidente y director gerente de Terminal Cataluña (TERCAT) señaló tras su nombramiento que entre las prioridades inminentes de su presidencia está una reunión con Mariano Navas, presidente de Puertos del Estado, para retomar el diálogo. La otra prioridad a corto plazo como nuevo presidente de ANESCO es el IV Acuerdo Marco del sector. Apuntó que su objetivo es rebajar los costos y ser más competitivos. Re-

cordamos que una de las propuestas de la patronal es establecer una estructura de cuatro grupos profesionales, en los que se incluye por primera vez la figura del auxiliar de estiba con el objetivo de abaratar el coste de la estiba aprovechando al máximo los re-

curso humano existentes, cuestión que Coordinadora rechazaba. Respecto al tema de la conversión de las sociedades de estiba en APIEs, Vidal manifestó su voluntad de continuar con la línea de la anterior dirección de ANESCO, es decir, realizar el cambio que in-

dica la legislación vigente, aunque señaló que dependen absolutamente de lo que decidan las autoridades portuarias, que tienen mayoría en las sociedades de estiba.

Vidal también recordó la opinión de ANESCO en referencia a la modificación de la Ley de Puertos, que en este momento está bloqueada en el Parlamento.

Si la ley es finalmente aprobada, trabajarán con ella, en busca de un marco jurídicamente estable que, según su opinión, no se da en la actualidad: "Lo que no nos gusta es la indefinición que llevamos desde hace unos años. No conocemos exactamente qué ley tenemos que aplicar, no se desarrollan las leyes. Va a venir el siguiente gobierno y nos la va a cambiar otra vez. Esa inseguridad jurídica no nos agrada".



# Zona sur

MÁLAGA

## Promoción interna

Las obras de ampliación en el puerto generarán movimientos de plantilla, tanto de nuevos ingresos como de promoción interna

La puesta en marcha de la ampliación del Muelle 9, posiblemente durante el primer semestre de 2007, permitirá que el puerto malacitano se coloque entre los 100 del mundo con mayor movimiento de contenedores y entre los 20 mayores de Europa. Con esta ampliación, una vez terminada, aumentará el número de grúas portainer-seis unidades en lugar de las cuatro actuales- que ayudarán en los movimientos de contenedores y generarán nuevos puestos de trabajo.

Con estas expectativas, en breve comenzarán los cursos de promoción interna para el puesto de capataz, que todavía se encuentran en periodo de selección. Se prevén varias plazas para este cargo que serán cubiertas en el transcurso del próximo año.

También en 2007 se espera aumentar la plantilla de manipulantes de medios mecánicos que serán cubiertas por trabajadores del Grupo 0. Por ello se están realizando cursos de formación desde mediados



Obras de ampliación en el puerto de Málaga

de 2006 que tendrán continuidad hasta mediados del próximo ejercicio.

En cuanto al conflicto desatado en Cartagena, Málaga ha mostrado su apoyo a los compañeros murcianos secundando el 100% de la plantilla las jornadas de huelga convocada por Coordinadora. La solidaridad y la unidad de los estibadores quedó reflejada sobradamente, con el apoyo, entre otros muchos, de los compañeros malagueños.

Una unidad y un compañerismo como los demostrados el pasado día 15 con la tradicional paella portuaria que celebran los estibadores del puerto de

Málaga, a la que acudieron todos los trabajadores en activo, así como un impor-

tante número de estibadores ya jubilados que no faltaron a la cita.



El comité de empresa de Málaga

ALGECIRAS

## Fiestas navideñas



El pasado día 18 de diciembre los trabajadores portuarios de Algeciras recogieron la cesta de Navidad que como cada año entrega la Fundación Andaluza de Asistencia Social del Puerto de Algeciras (FAS). La cesta estaba compuesta de un surtido de

ibéricos -jamón, caña, salchichón, chorizo-, los típicos dulces de Navidad, vinos y licores, buen queso y conservas variadas de nuestra tierra.

Se entregaron en torno a 1.600 cestas, de las cuales casi 200 fueron para jubilados y viudas que todavía pertenecen a la Fundación. También se hizo la tradicional recogida de donativos para las diferentes campañas de solidaridad que por estas fechas se llevan a cabo en la ciudad. Se recaudaron cerca de 20.000 €, de los que

12.000 han fueron a parar a *Navidad con Amor*, campaña que promociona la cadena SER a nivel local. El resto, cerca de 8.000, han sido destinados para *Ningún niño sin juguetes*, campaña promocionada por la cadena de televisión local Onda Algeciras.

También de debe hacer mención a las Cenas de Navidad, que durante los días 19, 20 y 21 se celebraron en la finca El Algarrobo, con la participación de casi 1.000 trabajadores con sus respectivos acom-

pañantes. Consomé, entrantes ibéricos, surtido de mariscos, postre, puros, barra libre y baile hasta altas horas de la madrugada.

Como colofón a las diferentes celebraciones, la Fiesta de los Reyes Magos para los hijos de los estibadores. Payasos, merienda infantil, café y roscón de Reyes, regalos para todos los niños, y la presencia de SSMM los Reyes Magos de Oriente que repartieron caramelos e ilusión a todos los pequeños.



### EL dato

No se habrían tardado 22 siglos en calcular la distancia entre la Tierra y el Sol si a alguien se le hubiese ocurrido multiplicar la altura de la pirámide de Keops por mil millones

MOTRIL

## Nuevos ingresos

Los nuevos ingresos en Motril confirman el aumento de actividad en el puerto granadino



Cuatro nuevos ingresos, destinados a la categoría de gruístas, dan cuenta del buen momento que vive el puerto de Motril. Con un convenio laboral firmado recientemente, la plantilla -2 fijos y 16 en relación especial- cubre el 100% de la actividad, aunque las nuevas incorporaciones le van a dar un cierto respiro. La movilidad laboral entre las diferentes categorías y su constante formación es casi un sello de identidad de los estibadores granadinos. Una formación que abarca cursos de grúas móviles, recientemente finalizados, de capataces y maquinistas.

Por otro lado, se está a la espera de la finalización de la ampliación de la nueva dársena.

Esta ampliación conlleva mayor calado de la nueva dársena y canal de entrada, lo que permitirá la entrada de barcos de mayor calado y tonelaje.

En la actualidad, las obras están realizadas en un setenta por ciento, y el

coste total llegará a los 20 millones de euros. La obra está realizada con cajones prefabricados de hormigón armado cimentado sobre una banqueta de escollera, una gran viga cantil de cuatro metros de anchura y otra viga carril de grúa arriestrada con relleno granular entre ambas vigas. Otra parte de la nueva construcción corresponde al vallado del contradique y la explanada del referido Muelle de las Azucenas.

El total de mercancías acumuladas en el puerto de Motril de octubre de 2005 a septiembre de 2006, periodo correspondiente al primer aniversario de la Autoridad Portuaria, es de más de 2.800.000 toneladas de mercancías anuales, un incremento del 5%.



Destaca la mercancía general, con un total acumulado de 240 mil toneladas, un incremento del 15,37%.

Con respecto a los graneles sólidos, cementos, el total acumulado llega a las 415 mil toneladas, y con un incremento del 2,62%. En lo referido a productos petrolíferos, gasóleos y gasolinas, el aumento porcentual es del 12,23%, que representa un volumen de 1.275.000 toneladas al año.



# Zona levante



## EFEMÉRIDES

1 de enero de 1998

El Reino Unido autoriza la clonación de humanos con fines terapéuticos

### CARTAGENA

## SESTICARSA condenada

**Satisfacción por la decisión judicial dada a conocer el pasado 29 de diciembre y que condena a S.E.**

En esa fecha, el Juzgado de los Social número 2 de Cartagena condenó a la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del puerto de Cartagena a pagar los salarios de tramitación a los estibadores expedientados durante los días de huelga del pasado año. Asimismo la sentencia obliga a la readmisión de estos trabajadores y a su incorporación en la plantilla de SESTICARSA. Recordemos como la huelga de un mes, en horas alternas, convo-

cada por Coordinadora no mermó la actitud dictatorial e insultante del presidente de la Autoridad Portuaria y de la Sociedad de Estiba de Cartagena.

Durante este periodo, diez estibadores fueron "eximidos" de seguir trabajando hasta el 1 de enero de 2007, uniéndose a otros diez compañeros apartados con anterioridad y al despido de Damián Reyes. Mientras, el resto de la plantilla veía como trabajadores eventuales se acercaban a la ventanilla de la Sociedad de Estiba cartagenera para recibir "buenos" nombramientos. Los compañeros apartados de la actividad pertenecían a Coordinadora y no se adoptó la misma decisión con el personal perteneciente a

USO, a pesar de que también habían excedido el número máximo de horas pactadas en el convenio del sector. Además, con la salida de esta veintena trabajadores, la plantilla se vio reducida de forma considerable, ya que la integran un total de 47 profesionales. Según se puede extraer del veredicto, SESTICARSA vulneró la libertad sindical de los compañeros afectados, y se condena a la sociedad de estiba al cese de las referidas conductas antisindicales, así como la entrega a los demandantes de la documentación solicitada sobre turnos y jornadas realizadas. Según dicha sentencia, desde SESTICARSA ha de convocarse a la Comisión de Información

para adoptar acuerdos sobre el Grupo 0, en referencia a la petición de Coordinadora de ampliar la plantilla de la sociedad y, asimismo, de la estrategia de formación de la misma. La condena obliga también al pago de los salarios de tramitación de los estibadores expedientados durante el periodo en el que estuvieron apartados de su actividad. Pero el conflicto continúa y aún quedan dos juicios más, producto de la batería de denuncias realizadas por Coordinadora a finales del año pasado contra SESTICARSA. Uno de ellos es el referente al despido de Damián Reyes, delegado en Cartagena de Coordinadora, cuyo juicio se celebrará el próximo 16 de febrero.

### SAGUNTO

## Incremento de jornales

Más de 40.000 jornales concedidos en el puerto de Sagunto durante 2006, dan cuenta del incremento de los tráficos y de una actividad del 100% de los compañeros del enclave levantino. La cobertura de jornales hasta el pasado mes de octubre fue del 95,58% entre los concedidos y solicitados. En comparación con el mismo periodo del año anterior, que se concedieron 35.518 jornales de los 37.805 solicitados, en 2006 se han solicitado en este periodo un total de 3.486 jornales, más que en

el mismo periodo de 2005, y se han concedido 3.950 más.

El puerto de Sagunto cerrará 2006 con un movimiento de siete millones de toneladas, cumpliendo así las previsiones en cuanto al tráfico de mercancías, que llegaban a los siete millones de toneladas al cierre de este ejercicio. Tanto la puesta en marcha de la regasificadora como el aumento en el tráfico de productos siderúrgicos han incidido en el desarrollo satisfactorio del puerto de Sagunto.



### VALENCIA

## Elecciones: Coordinadora arrasa

**El pasado 4 de diciembre Coordinadora ganó las elecciones sindicales en el comité de empresa de SEVASA**

La Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Valencia, que cuenta con un millar de trabajadores en su plantilla fija y presta servicios en las diferentes terminales del recinto marítimo valenciano, cuenta nuevamente con un Comité de Empresa en el que Coordinadora es mayoritaria.

Los compañeros valencianos decidieron con sus votos que de las 23 personas que componen el citado comité, 16 fuesen representantes de Coordinadora (68,01%) y que los restantes se repartieran entre las otras fuerzas sindicales. Así, UGT y APTPV consiguieron tres delegados cada una (10,13% y 13,46%, respectivamente) y CCOO tan sólo uno (5,18%).

El censo de SEVASA está formado por 1.002 trabajadores, de los que votaron 869, con un índice de participación del 86,8% de la plantilla. El comité de empresa será el encargado de

designar próximamente a su presidente -un cargo que recaerá casi con toda probabilidad en el compañero Pedro Vicente, quien sustituirá a Aurelio Ga-

barda- y de fijar las relaciones laborales con la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) y las compañías privadas que operan en las terminales.



Estibadores valencianos en la jornada electoral

### VALENCIA

## Optimizar un puerto líder

**Una delegación sindical se reunió con directivos de MSC para explicar que Valencia no alcanza los resultados esperados por la mala gestión de la empresa suministradora de material**

Los representantes de los estibadores de Valencia junto con Julián García, Coordinador General de IDC, se desplazaron a Ginebra (Suiza) el pasado 4 de diciembre para reunirse con directivos de MSC, una de las mayores navieras que operan en Valencia. Los estibadores aclararon a MSC que no se alcanzan los resultados esperados por la mala gestión que está haciendo Dragados SPL, que no pone en manos de los estibadores las aplicaciones informáticas y otras herramientas necesarias, por lo que es imposible trabajar a pleno rendimiento. Además, quedó constancia que han reiterado la

petición del material necesario en múltiples ocasiones y que la empresa suministradora está incumpliendo el acuerdo correspondiente.

Y es que la nueva MSC Terminal Valencia, unida a las 12 nuevas grúas que se acabarán de instalar a finales de 2007 suponen un crecimiento que requerirá la incorporación de unos 200 nuevos compañeros, así como la formación de un buen número de estibadores en Grúas Pórtico, Transtainers y RSC.

Todo sumado aumentará el peso de Valencia entre los puertos más importantes de Europa. Conscientes de ese papel, Rafa Beses y Diego Constantí, representantes del comité de empresa, acudieron a la reunión de la zona europea de IDC, celebrada en Lisboa los días 29 y 30 de noviembre.



# Zona canaria



## LA frase

“Encuentro la televisión muy educativa. Cada vez que alguien la enciende, me retiro a otra habitación y leo un libro”

**Groucho Marx** (1890-1977)  
ACTOR ESTADOUNIDENSE

## LANZAROTE

### Arrecife necesita un local

Los compañeros esperan a que se construya una estancia para sus pertenencias y necesidades de reposo e higiene

Y es que en Arrecife no tienen las instalaciones mínimas de higiene y confort que debe tener un centro de trabajo, al igual que la situación que tenían los compañeros de Puerto del Rosario hasta hace bien poco. Y esto en un puerto donde los estibadores posibilitan un incremento constante del tráfico de contenedores.

Además, los profesionales del enclave de la capital de Lanzarote hacen especial hincapié en tratar con la debida diligencia los temas de prevención laboral, ya que si bien se ha creado una comisión entre las empresas y los trabajadores con ese fin, sus integrantes no han celebrado aún ninguna reunión.

Entre tanto, un estibador sufrió un accidente sin consecuencias graves cuando se encontraba maniobrando con un mafi el pasado mes de diciembre.

Un camión frigorífico arremetió contra el mafi mientras maniobraba en una zona restringida, por donde no debería transitar el camión.

Esto es especialmente grave teniendo en cuenta que fue el propio guardamuelles y las empresas estibadoras las que indicaron al camionero que pasara por ahí, siendo esta mala práctica algo habitual en el puerto de Arrecife.

Afortunadamente sólo hubo que lamentar el destrozo del mafi, que estuvo a punto de caer al mar con el operario a bordo, ya que el impacto lo lanzó a apenas 1 metro del borde del muelle.

## TENERIFE

### Los nuevos siguen las viejas tradiciones



Tenderete IX promoción de estibadores tinerfeños

### Los treinta nuevos compañeros, incorporados a la estiba en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, celebraron sus primeros seis meses en la brega portuaria

Y lo han hecho manteniendo la tradición: organizando un tenderete de amistad al que han invitado a veteranos retirados y amigos relacionados con el trabajo diario en los muelles. Ahí, entre chuletas, papas y vino, se fortalece la solidaridad y el espíritu de equipo en esta profesión continuamente atacada que necesita de la unidad

para su supervivencia. El vino del veterano Guillermo Goya abrió los corazones, se superaron las primeras resistencias, y unos tras otros se fueron soltando para hablar con sinceridad.

Esto fue lo que dijeron los veteranos y retirados de los nuevos: “¿Qué se puede decir? Están bien, se portan bien, no nos podemos quejar” (David). “Pinta de

voluntariosos, la tienen. Ahora les falta demostrarlo” (Santiago). “Van bien, ojalá que se mantengan así” (Saavedra). “Hasta ahora, no han hecho más que las primeras demostraciones” (Antolín). “Son gente excelente. Unos más currantes, y otros menos. Y a estos hay que darles leña, para que trabajen. Porque si tienen bajo rendimiento, no es porque sean así, sino porque están acostumbrados a otros ritmos de trabajo. Hace falta experiencia para eso”. (Víctor). “Están funcionando bien. Que sigan por ese camino” (Bareta).

Los nuevos, por su parte, también tenían algo que decir: “Ha valido la pena. Nos hemos integrado muy bien” (Ángel). “Es una buena experiencia, lo tenía que haber hecho antes” (Javier). “Ha valido la pena entrar y pertenecer a este colectivo. La experiencia de la reciente huelga ha sido muy valiosa. Es lamentable que hayamos tenido que hacerla, pero era necesaria” (Celio). “Lo que más me impresionó, porque no



Suculenta paella de hermandad

lo esperaba cuando entré, ha sido la acogida de los compañeros veteranos. Te exigen que trabajes, pero te ayudan todo lo que pueden, te enseñan y también te comprenden. Aquí uno trabaja entre amigos. Y menos mal, porque es un trabajo duro”. (Uno que no quiso decir su nombre).

No faltó tampoco la reflexión del compañero de la reserva (Guillermo): “La tecnología va cambiando la realidad en el puerto. Antes, día sí y otro también, tenías que bajar a la lista, sin falta. Y allí nos veíamos las caras y teníamos la posibilidad de intercambiar las opiniones y discutir, para ponernos de

acuerdo después. Ahora con el teléfono, los mensajes, el internet... Se pierde el contacto entre los compañeros. Pasan días sin verse unos con otros con tiempo para compartir. Y así, va apareciendo la indiferencia ante los problemas. Yo sé que esto es difícil, pero hay que mantener la comunicación directa, personal, entre compañeros porque si no, al final, van a ser unos extraños para los otros”

Ojalá que con estos actos de compañerismo y manteniendo el contacto diario se pueda conservar la unidad en estos tiempos de tanta amenaza para la profesión de la estiba.



Compañeros de nueva promoción



**SABÍAS QUE...**

China ha incluido una cámara de ejecución entre los proyectos de construcción para las Olimpiadas de Pekín en 2008



**EL dato**

La pulga puede saltar 350 veces su longitud. Es como si un humano saltara la longitud de un campo de fútbol



**EFEMÉRIDES**

**1 de febrero de 1900**

Picasso inaugura su primera exposición en la cafetería-restaurant *Els Quatre Gats*, local que sigue abierto en Barcelona

**LAS PALMAS**

# Hartos de cargar con la deuda

Los estibadores palmenses advierten que no están dispuestos a continuar con un plan de viabilidad que siga perjudicando su remuneración al tiempo que sospechan que sus aportaciones no se dirigen a subsanar la deuda

Los compañeros de Las Palmas avisan que de no volver a los porcentajes a los que renunciaron en 2004 para colaborar con el plan de viabilidad que debía salvar la Sociedad de Estiba (SE) se plantearán lanzar un preaviso de huelga. Dicho plan, pactado por todas las partes en su momento, establecía la renuncia de los trabajadores a los porcentajes en su remuneración, entre otros recortes. Pero esta medida fue pactada para aplicarse sólo durante el periodo 2004-2006. Por tanto, el plan actual de la empresa que no contempla la vuelta a los porcentajes no cuenta con el beneplácito del comité de empresa. Además, la SE ni siquiera ha establecido contacto con el comité para pactar las medidas a llevar a cabo a partir de enero de 2007.

Por si esto fuera poco, los compañeros de Las Palmas dedican una parte del sueldo fijo, recortado, que aceptaron tener desde 2004, para amortizar la deuda contraída por la empresa en el periodo 1999-2001. Los estibadores consideran este cánón abusivo, sobre todo porque no ha servido para recortar la deuda, cosa que les hace sospechar que estas aportaciones han ido a parar a algún otro sitio.

Los estibadores palmenses han establecido una agenda de trabajo para solucionar estos problemas, desde la convicción que los trabajadores

han realizado ya muchos esfuerzos para satisfacer la deuda y, sin embargo, ésta no se ha reducido como era de esperar. Y es que, y a pesar de esta grave situación, el puerto de La Luz sigue teniendo un enorme volumen de tráfico, cosa que demuestra que este enclave cuenta con auténticos profesionales de la estiba, que mantienen todos los días el promedio de resultados por hora. Además, muestran tener un gran sentido del compañerismo, ya que desde el puerto de Las Palmas se han llevado a cabo unas jornadas para los compañeros de La Palma, Lanzarote y Fuerteventura, con el objetivo de unificar criterios de aplicación en materias de prevención de riesgos laborales.

Por otro lado, Miguel Rodríguez, responsable de la Zona Canaria, se reunió con el consejero de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del gobierno canario, Antonio Ángel Castro, con el que se trató la preocupación de la profesión por la intención de algunos empresarios de operar en los puertos de Gran Tarajal (Fuerteventura) y Tzacorte (La Palma), que no son de interés general pero en los que se quieren manipular mercancías de interés general a través de intrusos. El consejero respondió que, de llevarse a cabo, estas operaciones las realizarían estibadores portuarios.



**FUERTEVENTURA**

# Puerto del Rosario dignifica sus instalaciones

La Autoridad Portuaria inaugurará en breve las nuevas dependencias del puerto, cuyas obras acaban de finalizar. Después de ser una reivindicación casi histórica, los compañeros de la capital de la isla de Fuerteventura podrán disfrutar de unas instalaciones que les pro-

porcionarán condiciones óptimas de higiene y confort, tales como tener un lugar donde vestirse y reunirse y disponer de lavabos y ducha. Por otro lado, uno de los compañeros de Puerto del Rosario está formándose en pala cargadora. En cuanto haya completado el a-

prendizaje será el monitor del resto de estibadores porteños. En otro punto de Fuerteventura, en el puerto de Morro Jable, al sur de la isla, existe una situación de intrusismo protagonizada por la empresa Armas, ya que en ocasiones realiza el trabajo de estibadores

utilizando una máquina portacontenedores y un mafi. Esta conducta ha sido denunciada en reiteradas ocasiones e incluso se ha advertido a Armas que, de seguir actuando así, deberá enfrentarse a actuaciones en su contra por parte de los profesionales de la estiba.

**LAS PALMAS**

# Torrente de profesionalidad

Los compañeros del puerto de La Luz, en Las Palmas, desestibaron el buque Jeppesen Maersk, que llegó al enclave canario el pasado 27 de noviembre con los contenedores derribados a causa de un golpe de mar.

En las fotos se puede ver la profesionalidad que desplegaron los estibadores de Las Palmas para concluir con éxito una operativa enormemente complicada y que entrañaba un considerable riesgo, solventada gracias a la experiencia y dedicación de los compañeros palmenses. Una nueva muestra de capacidad y formación.



# Zona catalano-balear



## EFEMÉRIDES

4 de febrero de 1912

El inventor del paracaídas se mata al saltar desde la Torre Eiffel experimentando el artilugio

## BARCELONA

# Las consecuencias de una mala trinca



Los estibadores de Barcelona tuvieron que poner remedio a una mala trinca realizada por la marinería del buque Acacia. Tal como puede verse en las imágenes, un trabajo tan especializado puede acarrear grandes pérdidas cuando no lo realizan profesionales de la estiba. El buque Ro-Ro en cuestión se cargó el día 20 de diciembre en Barcelona pero fue trincado por la marinería y salió con destino a Turquía.

A unas 40 millas del puerto catalán, en alta mar, quedó escorado a estribor a causa de un golpe de mar.

Esto hizo que toda la carga se desplazara y que

sufriera cuantiosos daños. En esta situación de grave peligro para la tripulación, el buque y la carga, el Acacia lanzó un SOS y fue remolcado hasta el dique Adosado del enclave barcelonés.

Allí, ya a salvo, fueron los estibadores quienes tuvieron que descargar la cubierta, con una escora de más de 30 grados.

La operación, muy complicada, duró tres días (22, 23 y 24 de diciembre). Después de la compleja operativa llevada a cabo por los profesionales de la estiba el buque quedó con 5 grados de escora.

Afortunadamente, sólo hubo que lamentar daños materiales.



## VILANOVA I LA GELTRÚ

# Nuevo sistema de emergencia

Ports de la Generalitat, Esticat y las empresas Vila-cargo, Estiba Vilanova y Sammer van a poner en marcha, con la mutua médica FREMAP, en el puerto de Vilanova, un nuevo sistema de emergencias médicas. FREMAP mantendrá siempre de guardia un servicio de urgencias para que uno de sus médicos se desplace hasta el puerto con la máxima celeridad ante cualquier incidente. Allí, el médico contará con la instalación y material necesario para dar auxilio al afectado. Con todo ello se evitará que un accidentado vuelva a esperar, como en la última ocasión, a una ambulancia 36 minutos sin ningún tipo de asistencia médica profesional.

## TARRAGONA

# Futuros ingresos

La buena marcha de la actividad en el puerto de Tarragona propiciará el ingreso de 11 nuevos estibadores, en proceso de pruebas, durante el mes de enero de 2007. Estos nuevos ingresos se suman a los 18 que ya hubo en enero de 2006 para las categorías de maquinista y gruista y que, también a principios del año entrante, se "reformularán" en otras categorías. Todos ellos, junto con el resto de la plantilla tarraconense, podrán disponer de un nuevo local compartido por Coordinadora y Estarraco (Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Tarragona), que contará con una sala de juntas polivalente, entre otros servicios. Una muestra de la paz social reinante en el enclave catalán.





**LA frase**

“A los médicos es a quienes mejor les va: sus éxitos andan por ahí, y a sus fracasos los entierran”

**Jacques Tati**  
ACTOR FRANCÉS



**SABÍAS QUE...**

un cigarrillo contiene más de 4.000 sustancias tóxicas y que la nicotina en grandes cantidades es un potente insecticida



**EL dato**

El sexo oral es ilegal en los estados de Arizona, Florida, Minnesota, Louisiana, Carolina del Norte y del Sur, Utah y Virginia

**PALAMÓS**

# Coordinadora, candidata en las elecciones de TOPSA

**El sindicato se ha marcado el objetivo de conseguir un delegado propio en las elecciones al comité de empresa**

Con el fin de consensuar objetivos y estrategias entre el sindicato y los seis estibadores de Palamós -cuatro en activo y dos nuevos ingresos-, Julio Navarro, responsable de la Zona Catalano-Balear, Calicho, del comité de Barcelona, Agustí y Juanjo, de Sant Carles de la Ràpita, y Vidal Aragonés, del Colectiu Ronda, se reunieron en el puerto gerundense el pasado 1 de

diciembre con los estibadores del enclave. El tema principal de la asamblea giró alrededor de la convocatoria de elecciones para el comité de empresa de TOPSA, la compañía estibadora más importante de Palamós. Por parte de todos, quedó bien claro que el objetivo es

conseguir un delegado en dicho comité que dé voz y voto a los compañeros ampurdaneses. Por otro lado, se aclararon dudas sobre la formación de los nuevos ingresos, así como de la situación de los compañeros de Cartagena y del próximo IV Acuerdo Marco.



Comité de empresa de TOPSA en Palamón

**BARCELONA**

# Nueva hornada de estibadores

Un nutrido grupo de nuevos compañeros se está formando actualmente en el puerto de la capital catalana para entrar a formar parte del Grupo 0 barcelonés. Estos nuevos ingresos se han dividido en tres grupos para poder recibir la formación adecuada de forma óptima. El primer

grupo empezó el aprendizaje el día 8 de enero y el segundo lo hizo el día 29 del mismo mes, mientras que el tercero ingresa a mediados de febrero. Cada uno de los grupos está formado por unos 37 ó 38 nuevos compañeros, por lo que al final de este ciclo serán más de 100 los nuevos estibadores bar-

celoneses. Su formación se centra en la prevención y en los aspectos teóricos y prácticos necesarios para desempeñar con la máxima profesionalidad las tareas del Grupo 0, tales como la manipulación en la carga y descarga de coches, así como el llenado de contenedores y el manejo de toros.



**BARCELONA**

# Formación en Ro/Pax

Desde mediados de 2006 se están llevando a cabo en Barcelona cursos de en Ro/Pax. Los alumnos, un total de 88, son de la especialidad de mafi. El objetivo de esta formación es lograr una profesionalización en la operativa de Autopropulsado (camiones) en los barcos Ro/Pax, evitando que sean grupos organizados de intrusos los que realizan dicha operativa.

Actualmente ya se han formado 53. Hay tres monitores impartiendo la formación, que es de 30 horas por alumno. Se realiza en las tres empresas que operan este tipo de buques (Acciona, Iscomar y Balearia).



**CASTELLÓ**

# Compañeros formadores

**Cuatro estibadores de Port Castelló están recibiendo instrucción para ser monitores en el manejo de grúas y maquinaria**

Con esta iniciativa los compañeros de la Plana garantizan la profesionalidad de los servicios que se ofrecen en el puerto. Estos cursos se realizan en colaboración con la Fundación

Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (FEPORTS) y la Universitat de València.

Y es que los compañeros de Castellón necesitan nuevos ingresos para hacer frente al volumen de trabajo. Aparte de mantenerse las faenas tradicionales de este puerto -graneles y exportación de cítricos- hay un incremento espectacular de movimiento de contenedores. Además, Castellón ha

atraído nuevos trabajos, como la carga y descarga de vehículos recién fabricados. En este caso, la Plana es puerto de entrada de vehículos italianos y puerto de salida de los vehículos fabricados en la planta Ford de Almussafes (Valencia).

Así, todo este crecimiento exige la incorporación y formación de estibadores; y mientras esto último se haga por los propios estibadores, se aleja el fantasma del intrusismo.



# Zona norte

AVILÉS

## Urge ampliar la plantilla

El auge de trabajo en el puerto y sus expectativas, además de las prejubilaciones previstas en 2007, exigen la creación del Grupo 0 y la incorporación de nueva maquinaria

Los compañeros de Avilés están realizando gestiones con el fin de adecuar los medios disponibles en el puerto asturiano al actual volumen de trabajo y a las expectativas. En primer lugar, es necesario ampliar la plantilla de estibadores creando el Grupo 0, inexistente hasta ahora e imprescindible para mantener la profesionalidad en el puerto.

Otra reivindicación de la estiba avilesina es la renovación de las grúas y otros medios mecánicos. Las grúas de Avilés son viejas y se les hace un manteni-

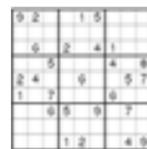
miento deficiente, así que es necesario que se reparen y se pongan en buenas condiciones, además de incorporar grúas nuevas, especialmente móviles. Si bien se está a la espera de la instalación de una grúa móvil nueva, es necesaria al menos otra más, debido al crecimiento del movimiento de granel.

Aunque el buen estado del material es básico para la seguridad, también lo es mantenerse atento en todo momento. Y es que un compañero de Avilés sufrió un accidente durante una descarga de bobinas con pala

cargadora a finales de noviembre que le ha causado la pérdida de parte de dos dedos de una mano.

Por otro lado, se espera la aprobación del IV Acuerdo Marco para renovar el convenio, que desde la plantilla de Avilés se

quiere que siga siendo provincial, es decir, el mismo que en Gijón para evitar la competencia desleal entre dos puertos muy cercanos y poder considerar ambos enclaves como un solo puerto con dos bocas, al menos a nivel laboral.



### SABÍAS QUE...

Sudoku significa literalmente "Las cifras tienen que encajar solas" y el juego tiene su origen en los cálculos de probabilidades que el matemático suizo Leonard Euler realizó en el siglo XVIII

GIJÓN

## Un estibador fallece de un infarto

El pasado 20 de noviembre el compañero gijonés Miguel Ángel Abad Menéndez, de 48 años de edad, falleció como consecuencia de un infarto de miocardio cuando trabajaba en las labores de descarga del barco 'Wealthy Star'.

El suceso se produjo sobre las cuatro y cuarto de la tarde, cuando Abad, miembro del Comité de Empresa de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Gijón (Gestiba) por UGT, desembarcaba productos siderúrgicos en el muelle del Ingeniero Moliner y cayó fulminado al suelo.

La rápida intervención de asistentes sanitarios no sir-

vió para reanimar al compañero y los facultativos que le atendieron certificaron el fallecimiento.

Los estibadores gijoneses, a raíz del suceso, interrumpieron el trabajo en señal de duelo y el paro se extendió a la jornada siguiente, en el que participaron también los estibadores de Avilés en señal de pesar por la muerte de Miguel Ángel. A las cinco de la tarde del mismo día se ofició un funeral por el fallecido en la iglesia parroquial de Castiello de la Marina (Villaviciosa) y, seguidamente, sus restos fueron sepultados en el cementerio parroquial en presencia de su familia y amigos.

BILBAO

## Sindicatos minoritarios contra Coordinadora

UGT, ELA y LAB se conchaban para arremeter contra el sindicato que ostenta el 77,78% de la representatividad en el puerto vizcaíno

El puerto de Bilbao se encuentra inmerso en un periodo electoral en el que se deben elegir los comités de empresa de varias compañías y que se inició el pasado mes de octubre y no finalizará hasta mediados de 2007. Aparte de Coordinadora son cuatro los otros sindicatos existentes en Bilbao: UGT, ELA, LAB y CCOO. Entre los cuatro apenas superan el 20% de la representación total. Las centrales de UGT, ELA y LAB, que dependen más de otros sectores que del de la estiba, han llegado entre ellas a pactos y acuerdos para todo el proceso electoral. Hasta el momento, se han aliado para

aunar votos en uno u otro sindicato dependiendo de la empresa en que se encuentren para así arremeter contra Coordinadora. Pese a ser una estrategia legal, no puede decirse lícita desde el punto de vista moral. En primer lugar, porque buscan acorralar al sindicato mayoritario, que por ello debe ser el primer interlocutor de la patronal y quien tiene la capacidad de decidir y acordar con los empresarios los aspectos que incumben a la estiba. Y, de forma aún más grave, porque ponen afirmaciones en boca de representantes de Coordinadora que nunca se han pronunciado, aparte de hacer promesas imposibles.

Mientras tanto, Coordinadora continúa trabajando y luchando por los estibadores portuarios. Entre muchas otras acciones, en este mismo periodo Coordina-

dora ha conseguido que los estibadores trabajen en la nueva concesión donde se realizaban depot de vacíos sin que se contratara a ningún estibador portuario. Además, se ha aprobado el ingreso de 60 nuevos trabajadores en el transcurso de 2007 y se ha puesto en marcha el proceso de promoción interna, que dará como resultado 21 nuevos capataces y 39 nuevos anotadores.

Después de lo visto hasta



la fecha, resulta casi imprescindible el afianzamiento de Coordinadora para la defensa y promoción de la profesión de la estiba en Bilbao. Todo ello teniendo en cuenta que el puerto vizcaíno se ha colocado en 2006 como el cuarto de España en cuanto al tráfico de toneladas, sólo superado por Algeciras, Barcelona y Valencia.

GIJÓN

## Objetivo: Grupo 0

La instauración del Grupo 0 es el principal objetivo en las negociaciones para la modificación del acuerdo que puso fin al conflicto de Gijón en 2004

Continúa la negociación para la modificación del acuerdo del 19 de mayo de 2004 que puso fin al conflicto desatado en el puerto gijonés. La modificación de dicho acuerdo tiene como objetivo adecuar las necesidades laborales que en la actualidad demanda la actividad portuaria de El Musel; entre ellas, abrir la puerta a ingresos del Grupo 0 en la Sociedad de Estiba, una demanda de vital importancia para los compañeros asturianos. El acuerdo, que finaliza en 2008, recogía, entre otros puntos, prejubilaciones para sustituir un expediente de regulación de empleo y regulaciones temporales. Si a ello unimos el tema del intru-

sismo, ya que las empre-

sas realizan con trabajadores propios las labores complementarias, la urgencia de crear un Grupo 0, con su correspondiente formación, se impone.

Por otro lado, tras la visita del Coordinador General, Antolín Goya, a Gijón, la negociación del Convenio Colectivo de la estiba asturiana conti-

núa paralizada, aunque reorientada por parte de Coordinadora. Si bien la lucha de nuestro sindicato es conseguir un convenio colectivo provincial para los puertos de Gijón y de Avilés porque existen elementos comunes que propician este tipo de acto, no es descartable que por las particularidades, a nivel local, de cada puerto, se pueda confluír en un convenio provincial que recoja las singularidades tanto de Gijón como de Avilés.



# Temas del mes


**EFEMÉRIDES**
**28 de enero de 1918**

Trotsky funda el Ejército Rojo como el ejército de los bolcheviques de Lenin, que vencerían en la sangrienta Guerra Civil Rusa

+ ENTREVISTA +

## “Pedimos al PSOE que cumpla los acuerdos”

Desde la elección de Antolín Goya como Coordinador General, la organización no ha parado de responder ante múltiples agresiones, poniendo a prueba los nuevos comités surgidos en cada puerto

**E**l pasado año ha estado marcado por tres amenazas para la profesión de estibador portuario que contenían elementos desestabilizadores pero también algunas posibilidades favorables. Esta situación ha coincidido con el relevo en la dirección de Coordinadora y en muchos de los comités de los puertos. Por lo tanto, podríamos hablar de una verdadera "prueba de fuego" para la nueva generación de representantes sindicales, entre los que se encuentra Antolín.

**¿Cómo se ha visto afectada la organización y en qué ha cambiado?**

La organización ha cambiado esencialmente de cara. En lo que se refiere a sentidos y objetivos, son prácticamente los mismos que hemos mantenido durante todo el tiempo. Por lo que a mi respecta, he intentado que la organización sea un poco más participativa, que tenga un poco más de oído, más abierta a la participación de los puertos. Y eso ha llevado a interminables sesiones de trabajo, sobretodo en la negociación del IV A-



Antolín Goya, en la Asamblea de Málaga tras su elección como Coordinador General

cuerdo Marco, para consensuar una plataforma en la que hemos intentado oír cada una de las voces. Pero también antes se hacía, con otro estilo, pero también era una organización abierta y que escuchaba a todos los puertos. Por eso creo que cambiar, cambiar, sólo hemos cambiado las caras. Las caras y los nombres.

**¿Cómo os tratan los representantes de la**

**administración y de las empresas? ¿Se les nota nostalgia por liderazgos anteriores?**

Bueno, siempre se nota alguna sombra. Inicial-

**“UN 80 O UN 90% DE NUESTROS AFILIADOS SÓN GENTE JOVEN Y ESTÁN PIDIENDO A GRITOS FORMACIÓN SINDICAL”**

mente todo el mundo tenía incertidumbre, sobre todo cuando hay

caras nuevas o jóvenes. Pero creo que con el tiempo eso se ha consolidado, no hay duda ya, no sólo del liderazgo del coordinador sinó tam-

bién de los cabecera de zona. Finalmente, tanto el grupo empresarial

como Puertos del Estado han asumido que somos nosotros los que estamos ahí y no noto gran diferencia de trato con el que pudiera haber hacia antiguos líderes sindicales. La verdad es que, cuando se complican mucho las cosas o hay momentos de alta tensión, siempre salta algún nombre o algún recuerdo... Pero creo que hemos sabido estar a la altura y las cosas han ido saliendo

más o menos bien.

**¿Han servido las últimas luchas para consolidar la nueva organización o han creado fisuras?**

Creo que nos ha tocado el peor momento que nos podía tocar. Llevamos un año y medio de guerra continua, sin capacidad de hacer todo lo que yo quisiera hacer internamente en la organización, precisamente porque no salimos de un ataque para entrar en otro. Pero hemos sabido dar alternativas en cada uno de los momentos: salidas negociadas a la Ley de Puertos, al Acuerdo Marco, a la aplicación de la ley 48/2003, a la Directiva Europea... Esto ha significado un esfuerzo tremendo pero ha dado como logro, no sólo los pactos que tenemos sobre la mesa, sinó además la consolidación de este equipo de trabajo.

**Cuando dices que no te ha dado tiempo de realizar un trabajo más interno en la organización, ¿a qué te refieres?**

Tengo muchas ideas en la cabeza, lo que pasa es que, para poder llevarlas adelante, necesitamos un poquito de tiempo. Algunas cosas las hemos ido implementando, como por ejemplo el servicio de mensajería, no sólo por SMS sinó también por correo electrónico. De esta manera quiero conseguir una organización más viva, más rápida y un poquito más efectiva. Pero, al mismo tiempo, nos falta poner en marcha la parte de formación sindical. Muchos de nuestros afiliados son nuevas incorporaciones, un 80 o un 90% de gente joven, y nos están pidiendo a gritos unos cursos de formación sindical, en los que

&gt;&gt;&gt;

## Temas del mes



### LA frase

“Las guerras seguirán mientras el color de la piel siga siendo más importante que el color de los ojos”

**Bob Marley** CANTANTE



### EL dato

Si durante un año 30 personas dejaran el coche y cogieran el transporte público en las 54 ciudades Españolas de más de 100.000 habitantes, se ahorrarían 250.000 litros de combustible y se dejarían de emitir 650 toneladas de CO<sup>2</sup>

>>>

no sólo hablemos de qué es el sindicato sino que también de qué es la profesión, cuáles son nuestros peligros, por qué tenemos que dar calidad en el servicio, qué suponemos para la sociedad, qué coste tenemos... Todo eso es esencial para que seamos conscientes de en qué eslabón de la cadena estamos. Las tres amenazas de las que hablábamos al principio han sido la Directiva Europea, la Ley de Puertos Española y la paralización del Acuerdo Marco.

### Tras el rechazo de la Directiva Europea, ¿ha pasado el peligro?

Por supuesto que no. Ha sido una batalla importantísima. En la que además, como dicen en mi tierra, llovía sobre mojado. Es la segunda vez que derrotábamos a una directiva europea, para nosotros fue un gran logro. Aunque con eso no hemos erradicado el virus, sigue habiendo intenciones de modifica-

ción y lo único halagüeño que podemos tener en cuenta es que para esta tercera batalla que se nos viene encima, existe la posibilidad de hacer aportaciones. Eso no nos da ninguna garantía, pero por lo menos es una oferta de diálogo que en las otras dos directivas no ha sucedido.

### La votación en contra ¿fue sólo por motivos sindicales?

No, pero creo que si no hubiese sido por el trabajo de IDC, por la manifestación de Estrasburgo y por la unidad de los puertos europeos que mostramos en aquél momento, la directiva hoy sería una realidad. Supongo que habrá habido más razones para que hubiese un rechazo, pero lo que sí creo que es el detonante fue el trabajo que el IDC desarrolló.

### Y esa oferta a intervenir en el desarrollo de la nueva directiva, ¿en qué consistiría?

Pues ahora se están

haciendo toda una serie de reuniones con el objetivo de absorber información a través del llamado Libro Blanco. Estamos intentando que el IDC tenga presencia, en esa serie de reuniones, con una postura definida y que además haga aportaciones al respecto. Luego ya dependerá, como siempre, de si los líderes políticos nos escuchan más o menos

### En alguno de los comunicados que has enviado hablabas de la posibilidad de realizar una especie de Acuerdo Marco europeo. ¿Cómo está esta cuestión?

Este es uno de los proyectos, pero aún está muy verde. A nosotros mismos, con la situación política actual en España, se nos hace difícil trabajar en esa propuesta... Si realmente la Unión Europea funciona y plantea procesos como consensuar el Libro Blanco de forma consensuada... también podríamos nosotros intentar aplicar un sistema de acuerdo marco a nivel europeo. Aquí ha funcionado muy

tura europea que soportase todo ese tema. Es más, en algunos países donde el modelo no está bien regulado o no termina de aceptarse de una forma unánime les podría venir muy bien. El sistema portuario español, hoy por hoy, es, como decía antes, un sistema referencia. Hay países que ganarían mucho con un acuerdo europeo.

### Después de esta lucha, ¿se ha consolidado el IDC en Europa ante la ITF, por ejemplo, o hay riesgos de perder lo ganado?

No, creo que el IDC lleva su ritmo de crecimiento y el fruto de su trabajo empieza a ser la gran afiliación que está teniendo. No me gusta demasiado la comparación con ITF. Son dos fórmulas totalmente diferentes. Es como si en España intentásemos comparar Coordinadora con UGT. Y Coordinadora no tiene ninguna similitud con un sindicato como UGT. Por lo menos, en los temas de estiba. Además, como IDC no vive de ninguna subvención y no tiene ningún compromiso político, no tiene miedo a plan-



Sala de contratación del puerto de Tenerife

les explique y por poco que vean las acciones, tienen muy claro cuál es su sindicato.

### ¿Consideras que Coordinadora ha impulsado lo suficiente este proceso de internacionalización sindical o quizá que ya ha hecho demasiado?

Coordinadora ha tenido siempre muy claro que para que IDC funcione tiene que haber países comprometidos y nosotros hemos estado en la punta de lanza durante todo este tiempo. No sólo por nuestro propio interés sino porque además entendemos que es necesaria una estructura como el IDC. No creo que ya hayamos hecho suficiente, creo que queda mucho por hacer, que se nos avecinan tiempos de cambios y que Coordinadora debe continuar marcando su posición dentro del IDC. En la próxima asamblea general de agosto se debatirá la presidencia del IDC, no sabemos aún qué países optan

a presidirlo, pero lo que sí tenemos claro es que Coordinadora va a seguir estando ahí, aunque eso nos esté costando un gran esfuerzo, no sólo personal sino además económico. La gente está muy convencida de que ese proyecto nos interesa y en ese sentido no hay ninguna fisura. **Coordinadora en su momento aceptó la ley de puertos del PP con unas condiciones determinadas pero luego ha habido un cambio de gobierno. ¿Qué se ha cumplido y qué no?**

Coordinadora, en su momento, pactó lo que pudo con el Partido Popular. Con una especial dificultad en el tema de la transformación de las Sociedades de Estiba en Agrupaciones Portuarias. Eso podía llegar a ser un problema grave. Por eso, el día en que entraba en vigor la ley 48/2003, mantuvimos una serie de contactos con ANESCO para mostrar nuestro interés en estar presentes en la redacción de los estatutos de esas nuevas sociedades.

Pero eso fue con la ley del Partido Popular. Con la entrada del Partido Socialista y la posibilidad de una modificación de la ley de puertos, empezamos a trabajar de nuevo con la intención de mejorar incluso aquellos pactos y, si el PSOE lleva adelante su proyecto de ley con las enmiendas que hemos pactado con el grupo parlamentario socialista, esta-

## “UNA NUEVA DIRECTIVA SE ESTÁ GESTANDO Y ESTAMOS INTENTANDO QUE, ESTA VEZ, EL IDC PUEDA INTERVENIR EN EL PROCESO”



bien. Los datos están ahí. La media de producción de los puertos de España está ahí. El crecimiento de la actividad portuaria, está ahí. Por algo somos punto de referencia en Europa.

### ¿Crees que hay suficiente coincidencia en los modelos de estiba europeos para que también coincidan los intereses de los estibadores a la hora de plantear este tema?

Creo que sí. Seguramente un acuerdo marco europeo no entraría a nivel tan al particular como puede entrar el acuerdo marco para las naciones españolas, pero sí creo que podría existir una estruc-

tear abiertamente cuál es su posición. ITF no puede decir lo mismo, con lo cual, yo creo que los estibadores portuarios, por poco que se



# TALLERES NAVALES PESQUEROS S.A

REPARACIONES NAVALES A FLOTE · MECÁNICA · PLANTAS FRIGORÍFICAS  
MONTAJES INDUSTRIALES · CALDERERÍA · REPARACIONES EN RUTA · ETC

URBANIZACIÓN EL SEBADAL · 35008 · LAS PALMAS DE GRAN CANARIA · Telf. 928 46 75 21 Fax 928 46 12 33 · email: napesca@napesca.com





### SABÍAS QUE...

La tradición de las uvas de Nochevieja comenzó el 1909 en Alicante cuando unos viticultores celebraron una excelente cosecha tomando una uva por cada campanada



### SABÍAS QUE...

Una tercera parte de los ladrones que entran a robar en alguna casa se detienen a mirar el álbum de fotos de las víctimas, un 27% se prepara un bocadillo y un 7% pierde unos minutos viendo la televisión



### EFEMÉRIDES

26 de enero de 1939

Franco entra en Barcelona, destruida por la guerra. Poco tiempo después acabaría el conflicto y empezaría la larga y oscura dictadura

remos de enhorabuena. Pero hay otra serie de protagonistas políticos en esta historia que, no sólo no están de acuerdo con los pactos que Coordinadora ha alcanzado, sino que además han tenido la osadía de incumplirlos. Hemos tenido una batalla feroz con Puertos del Estado para consensuar un texto de ley. Y una vez que estaba consensuado, a la hora de presentarlo al Congreso nos dimos cuenta que incumplieron una parte, la parte de las terminales dedicadas.

**Pero, por otro lado, tampoco se aplica la Ley del PP... Parece que Coordinadora esté defendiendo un modelo privatizado ante un PSOE que defiende un modelo público...**

Eso es lo que pretenden algunos que parezca, pero la realidad es que el PSOE y Coordinadora tienen un acuerdo para mantener las sociedades de estiba y lo que le estamos exigiendo al PSOE en este momento es que cumpla, que saque adelante el proyecto de ley con los acuerdos alcanzados con nosotros. Si realmente el PSOE tiene los apoyos parlamentarios para cumplir lo pactado con Coordinadora, adelante.

Estamos a disposición para ayudarles a trabajar en ese sentido. Pero lo que no puede ser es que el proyecto no salga, que llevemos no sé cuántas ampliaciones de plazo, que el partido socialista no clarifique cuál es su posición y al

mismo tiempo que las Sociedades de Estiba sigan viviendo en la ilegalidad, como están.

Si no van a cumplir lo pactado, pues entonces que dejen claro que retiran su proyecto y nos obliguen a empresas y trabajadores a aplicar la Ley 48/2003. Pero no podemos seguir manteniendo esta posición de no saber qué va a pasar...

**En el conflicto con la Autoridad Portuaria de Cartagena hemos podido ver de nuevo a otros sindicatos atacando a Coordinadora, incluso en contra de la defensa de derechos sindicales básicos. ¿Por qué crees que ocurre eso?**

En el conflicto de Cartagena nosotros creíamos estar cargados de razón y asistimos a todas las convocatorias de reunión en las que se pedían explicaciones sobre la situación real de Cartagena. Mientras que otros sindicatos, especialmente UGT, se han dedicado a decir que no teníamos razón, que nos estábamos extralimitando y que estábamos engañando y falseando los datos de Cartagena. No sé qué diran ahora después de la sentencia de la juez. Esa sentencia nos ha dado la razón: en Cartagena se vulneraban gravemente los derechos sindicales simplemente por ser del sindicato Coordinadora.

En el conflicto de Gijón, UGT dejó también muy claro cuál es su forma de actuar de cara a los estiba-



En la Asamblea de Valencia, antes de ser Coordinador General

dores portuarios. Vulneraron la huelga, en ningún momento apoyaron la reivindicación de los compañeros y algunos de sus líderes sindicales terminaron ocupando puestos políticos. Si nos fijamos que en un conflicto defendieron posiciones de cargos del PSOE y en otro conflicto han defendido posiciones de cargos del PP, solo podemos concluir que el modelo que defiende ese sindicato no es el modelo que defiende Coordinadora. Se evidencia una vez más que no tienen el

hora de desarrollar nuestra actividad, es tener garantías de calidad y el de UGT cada día lo comprendo menos.

**El otro frente abierto durante el año pasado y que aún persiste es la negociación por un IV Acuerdo Marco. ¿Es posible un acuerdo satisfactorio sin tener la Ley de Puertos terminada?**

Yo creo que es posible y que además no podemos dilatar el Acuerdo Marco a expensas de lo que ocurra con la ley. La Ley 48/2003 y el proyecto que el PSOE

**“LO QUE PEDIMOS AL PSOE EN LA LEY DE PUERTOS ES QUE CUMPLA LOS ACUERDOS A LOS QUE HABÍAMOS LLEGADO”**

mismo objetivo que nosotros. El nuestro es el consolidar la profesión del estibador portuario, es dar garantías de seguridad a la

tiene pactado con Coordinadora, se diferencian en el mantenimiento de las sociedades de estiba y en dos o tres datos concretos.



Delegados de Málaga junto a Antolín Goya y Joaquín Carrasco, ya jubilado

Por lo tanto, podríamos tener perfectamente un Acuerdo Marco antes de que concluyese la tramitación de la ley y luego, si se necesita realizar algún ajuste, hacerlo sin mayor problema. Creo que hemos dado respuesta a las demandas que Anesco nos planteaba y lo que vamos a hacer a partir del día 24 de enero es dedicar el mayor tiempo posible a la negociación. Nuestro interés es tener un acuerdo en un mes o un mes y medio, si fuese posible. Y para eso intentaremos que Anesco y el resto de las centrales sindicales se involucren en la misma medida en que vamos a hacer nosotros.

**Entre las empresas estibadoras se ha producido la entrada de grandes grupos inversores o compraventas... ¿Crees que eso va a influenciar mucho en la línea de trabajo de la representación patronal?**

Creo que no. Es cierto que han llegado multinacionales a este sector pero también es cierto que cuando llegan realizan un gran desembolso, se dotan

de una estructura importante y lo que quieren es rentabilidad para amortizar. Si las multinacionales han venido a este sector es porque es muy productivo y saben que nosotros tenemos una parte importante de responsabilidad en estos resultados.

Puede ser que en un principio las relaciones sean un poquito más ásperas porque vienen acostumbradas a otros sistemas diferentes pero, en cuanto se adaptan al sector de la estiba, su actitud mejora bastante. Actualmente las relaciones con Dragados, con el grupo Acciona, MSC o Maersk son buenas. Creo incluso que se han sorprendido gratamente. Siempre hay la posibilidad de que dependan más o menos del partido en el gobierno, por posibles concesiones en otros sectores, pero la realidad es que los acuerdos actuales con Anesco fueron firmados mientras en su ejecutiva estaban las multinacionales y en la mesa de negociación del actual Acuerdo Marco han estado presentes.

## Terminales dedicadas

**¿Cuándo las terminales dedicadas se convierten en un conflicto?**

Las terminales dedicadas ya existían en el decreto 2/86, existían en la Ley 48/2003 y lo que habíamos pactado en el anteproyecto de Puertos del Estado era mantener la redacción de la 48/2003, que las terminales dedicadas estuvieran con la misma acotación que tienen en este momento, con unas condiciones especiales para poder trabajar: Tenían que estar conectadas por tuberías o tenían que realizar una transformación del material que recibían. Desde que Puertos del Estado lo entrega al Congreso de los Diputados se produce una transformación de la redacción, aumentando el abanico de posibilidades para ser

consideradas terminales dedicadas. Ya no sólo tenían que estar conectadas por tuberías sino que también podía ser por carretera. Cualquier terminal española que quisiera adaptarse a las condiciones de terminal dedicada tendría casi todas las facilidades para serlo y, en esas terminales dedicadas no tenían que desarrollar la actividad los estibadores portuarios, con lo que se produciría una pérdida de actividad enorme, arriesgando la viabilidad de las Sociedades de Estiba. A partir de ahí, tuvimos conversaciones directamente con el grupo parlamentario socialista y nos dio garantías de rectificación en este tema y garantías de mantenimiento de las Sociedades de Estiba.

**GRIMALDI GROUP**  
**SHORT SEA SERVICES**

Servicios marítimos para el transporte de pasajeros, automóviles, todo tipo de tráileres, vehículos articulados, contenedores, project cargo, mercancías peligrosas y carga refrigerada.

**NUEVAS LINEAS**

**FRECUENCIA, VELOCIDAD, PUNTUALIDAD,  
PARA TRANSPORTES INNOVADORES EN EL  
CORAZÓN DEL MEDITERRÁNEO**

Para Informaciones y Reservas:  
**GRIMALDI GROUP**  
Grimaldi Logística España  
Valencia Tel.: +34 96 306 1300 · Fax: +34 96 330 7877  
Barcelona Tel.: +34 93 502 8163 · Fax: +34 93 502 8166

**PASAJEROS & MERCANCÍAS**

Línea	Salidas	Llegadas
Barcelona - Civitavecchia Diario	L 18:00	X J V B D 15:00
	M X J V B 19:00	X J V B D 15:00
Civitavecchia - Barcelona Diario	L 18:00	M 15:00
	M X J V B 19:00	X J V B D 15:00
Barcelona - Catania Via Civitavecchia 2 veces/semana	M B 21:00	X D 20:00
Catania - Barcelona Via Civitavecchia 2 veces/semana	M 01:00	M 21:00
	V 24:00	B 20:00
Barcelona - Malta Via Civitavecchia 2 veces/semana	M B 24:00	J L 08:00
Malta - Barcelona Via Civitavecchia 2 veces/semana	L 15:00	M 22:00
	V 14:00	B 21:00
Barcelona - Túnez Via Civitavecchia Semanal	M 23:30	X 18:00
Túnez - Barcelona Via Civitavecchia Semanal	X 20:00	J 16:00

**SOLO MERCANCÍAS**

Línea	Salidas	Llegadas
Valencia - Livorno Trisemanal	X 20:00	V 08:00
	L V 23:00	M D 08:00
Livorno - Valencia Trisemanal	L V 20:00	M D 08:00
	X 20:00	V 08:00
Valencia - Palermo Semanal - Via Salerno	J 20:00	L 22:30
Palermo - Valencia Semanal - Via Salerno	V 11:00	L 20:00
Valencia - Tripoli	B 24:00	D(+7 DIAS) 09:00

# Prevención & formación



## SABÍAS QUE...

el dicho "O.K." (Todo bien) tiene su origen en la Guerra de Secesión americana, cuando al regresar las tropas a sus cuarteles sin tener ninguna baja, ponían en una gran pizarra "O Killed" (cero muertos)

## FORMACIÓN

# Convenio colectivo, Acuerdo Marco... ¿Qué es cada cosa?

Nos encontramos inmersos en el proceso de negociación del IV Acuerdo Marco del sector de la estiba. Todos los de nuestra profesión conocemos la existencia del Acuerdo Marco, por la importancia que ha supuesto, además de conocer la existencia del convenio colectivo del puerto.

En este apartado queremos hacer unas notas sobre la diferencia entre ambos instrumentos jurídicos, a pesar de su conexión real, esperando que tal explicación no sea excesivamente técnica.

El ordenamiento jurídico laboral regula las condiciones de trabajo mediante un doble mecanismo: **la ley y los convenios colectivos**. Abordaremos en otro momento el nivel de relaciones entre convenio colectivo y ley. Pero antes de ello, debemos entender qué se entiende por:

### CONVENIO COLECTIVO

Todo **acuerdo escrito** relativo a las condiciones de trabajo y de empleo, celebrado entre un empresario, un grupo de empresarios o una o varias organizaciones de empresarios, por una parte; y por otra, una o varias organizaciones representativas de trabajadores o, en ausencia de éstas, representantes de los trabajadores interesados, debidamente elegidos. De esta forma, mediante la negociación colectiva **los trabajadores y empresarios regulan las condiciones de trabajo y productividad dentro de un ámbito determinado**.

Debemos establecer una *primera diferencia* entre dos géneros o categorías de convenios: de una parte, los **convenios colectivos estatutarios**, realizados según las reglas establecidas en el Estatuto de los Trabajadores (ET); de otra, los acuerdos alcanzados al margen de estas normas, llamados **convenios colectivos extraestatutarios**, cuyos requisitos y efectos son diferentes y a los que la jurisprudencia ha dotado de una cierta fuerza obligatoria.

La ley ha dado tratamiento de convenio colectivo a los **acuerdos marco** (sean de ámbito estatal o propios de una Comunidad Autónoma).

La negociación colectiva puede realizarse a todos los niveles (**para un grupo o categoría de trabajadores -convenios franja-, centro de trabajo, empresa, o conjunto de empresas**) y con diversos **ámbitos territoriales** de aplicación (una o varias localidades, comunidades autónomas o Estado). En el caso del puerto, nosotros negociamos convenios colectivos de ámbito territo-

rial provincial, es decir que abarca a todos los puertos que están dentro de la provincia y sólo afecta a los trabajadores de un sector de trabajadores, que es concretamente el sector de la estiba.

### ACUERDO MARCO

Si bien son las partes quienes determinan el ámbito de aplicación del convenio, la norma permite que **las organizaciones sindicales y asociaciones empresariales más representativas de carácter estatal** o de Comunidad Autónoma, puedan celebrar determinados pactos que incidan sobre la propia marcha de la negociación colectiva en ámbitos más concretos. En nuestro caso, el Acuerdo Marco establece las normas generales que deberán contener y delimitar la negociación de los convenios colectivos de ámbito inferior, es decir, los convenios colectivos de puerto.

El **Acuerdo Marco** tiene el tratamiento que da el ET para los convenios colectivos. En el **Acuerdo Marco** se fija la estructura de la negociación colectiva y las reglas que han de resolver los conflictos de concurrencia entre convenios de distinto ámbito territorial y los principios de complementariedad de las diversas unidades de negociación.

Se caracterizan por las siguientes notas básicas.

a) **Su unidad de negociación** puede resultar muy amplia, tanto en lo que respecta al ámbito territorial (todo el Estado), como en lo relativo al ámbito funcional (el conjunto de las relaciones de trabajo asalariado o por lo menos un sector significativo de las mismas). En nuestro caso es de aplicación para todo el territorio español.

b) Como **sujetos negociadores** están legitimados solamente las organizaciones sindicales o asociaciones patronales más representativas de carácter estatal o de comunidades autónomas. En nuestro caso, **Coordinadora** tiene la mayoría de la representación por la parte social.

c) **Su finalidad** es el establecimiento de reglas o pautas, tanto sobre estructura de la negociación colectiva en el ámbito interprofesional o sectorial al que se aplican, como sobre el contenido de los convenios colectivos ordinarios negociados en ámbitos a nivel de puertos.

d) En cuanto a sus **efectos**, estos acuerdos obligan a los negociadores situados en su ámbito de aplicación.

## PREVENCIÓN



# Caídas al mismo nivel: un riesgo considerable

Lo que se conoce coloquialmente como *darse un porrazo* puede tener peores consecuencias de las que se suelen esperar, por lo que es muy importante la prevención para evitar estos incidentes.

Este peligro aumenta considerablemente cuando existen obstáculos en el lugar de trabajo que no están colocados en su lugar, tales como tacos de madera, elementos de trinca, herramientas, o cualquier otro objeto. También representan un serio peligro la presencia de sustancias en el suelo como grasas, aceite de los vehículos, agua, o cualquier otra, así como las características del pavimento -resbaladizo o irregular-, ya sea en el muelle, en las bodegas de los buques o en cualquier otra ubicación del lugar de trabajo.

### ¿Qué podemos hacer para prevenir este riesgo y no sufrir un accidente laboral?

Para evitar el riesgo de tropezos o golpes a nivel de suelo debemos tener en cuenta, de forma especial, las siguientes recomendaciones:

· Hacer **uso del calzado** de seguridad. Todos los trabajadores portuarios deben llevarlo puesto cuando estén desarrollando su

tarea de trabajo. El operario debe tener en cuenta que el suelo del buque tiene restos de aceite que pueden provocar caídas.

· Cuando se camine por el interior o exterior del buque es muy importante que se **preste atención al pavimento** sobre el que se camina y a los obstáculos que puedan haber para evitar un posible tropiezo.

· Concretamente, el estibador debe evitar el tránsito por las rampas del buque, en especial por aquellas zonas donde el pavimento es liso, ya que pueden haber restos de grasas o aceites que puedan provocar una **caída al mismo nivel**. Si es imprescindible caminar por las rampas del buque, se hará por la zona rugosa de las mismas y cuando no se encuentren vehículos o plataformas circulando en ese momento. Ésto puede darse cuando se están estibando vehículos en las rampas de los car-carriers. En tal caso es posible que el oficial manipulante tenga que transitar por la misma. Si se da esta situación, se deben extremar las precauciones y caminar por las rampas cuando no estén circulando vehículos.

· Cuando se realicen **desplazamientos por el interior del buque** y, de forma general, por la zona de tra-

bajo, se deben evitar las prisas, corriendo solamente cuando sea imprescindible por una emergencia real.

· La **zona de tránsito** debe mantenerse ordenada, limpia y libre de obstáculos, tales como: tacos, caballetes, eslingas o cualquier otro, ya que pueden provocar caídas.

· Hay que tener siempre presente que en la zona donde se encuentran los contenedores de frío estibados el **pavimento puede estar mojado**. En esta zona, así como en el resto del buque, donde el suelo puede tener restos de aceite y agua, se debe extremar la precaución. En todo caso, hay que evitar en la medida de lo posible que los suelos se encuentren mojados y con restos de grasas.

· Se prestará atención a las **patas de elefante** que se encuentran en el suelo destinadas a la trinca de los vehículos, así como a las uñas de las rampas, pues son un auténtico riesgo porque pueden provocar caídas al tropezar con los mismos.

· La **iluminación debe ser la adecuada** en todo lugar de trabajo, teniendo en cuenta las tareas que se realizan. Una zona o área mal iluminada puede provocar graves tropezos, golpes y caídas.

# Internacional



## La frase

“Un país habrá llegado al máximo de su civismo cuando en él se puedan celebrar los partidos de fútbol sin árbitros”

José Luis Coll HUMORISTA Y ESCRITOR

## INTERNACIONAL

# IDC, en lucha por Cartagena, Casablanca y Grecia

La Asamblea de Zona Europea celebrada en Lisboa el 29 y 30 de noviembre se posiciona con fuerza para defender a los compañeros que están sufriendo ataques

La solidaridad con los compañeros españoles, marroquíes y griegos no tiene fisuras entre los portuarios europeos. Con toda la fuerza que da representar a 15 mil trabajadores de nueve países, se elaboraron declaraciones de posicionamiento y de presión para defender la dignidad y los derechos de los trabajadores y de la profesión.

Por lo que respecta a Cartagena, se exhorta a la Autoridad Portuaria, Puertos del Estado y a las organizaciones patronales a reemprender el diálogo para buscar una solución a la inaceptable discriminación que están sufriendo los trabajadores de Coordinadora. En Casablanca la situación es casi dramática, ya que el gobierno de Marruecos ha decidido despedir a 2 mil de los 4 mil estibadores del puerto. Las autoridades del país vecino alegan la aplicación de nuevas tecnologías en el puerto para prescindir de la mitad de la plantilla. Así, se enviaron documentos de presión al ministerio correspondiente y al Primer Ministro, además de una declaración de apoyo a los trabajadores amenazados. Esto último es lo que se hizo también con

respecto a los compañeros griegos, ya que el gobierno de aquel país ha decidido privatizar los dos mayores puertos helenos, El Pireo y Tesalonika.

Aparte de estas acciones de apoyo y presión, en la reunión de la capital lusa se siguió trabajando en los documentos y temas sobre la negociación que está en curso con la Comisión Europea, ESPO (*European Sea Ports Organisation*) y los actores implicados en la política europea de puertos. Y otro tema crucial que se zanjó en Lisboa fue la viabilidad económica del IDC. Si se cumple el acuerdo tomado en Portugal sobre el pago de cuotas antes del primer trimestre de 2007 no existirán problemas económicos en la Zona Europea, ya que hasta ahora los apuros venían dados por la falta y el retraso de pago de algunas cuotas. Con esta previsión, se aprobó por unanimidad el Presupuesto del IDC para 2007.

En Lisboa quedó patente que a pesar de la trabajosa labor de aprobar cuentas y establecer criterios y estrategias de negociación, el IDC no se olvida de su principal razón de ser: la defensa de la estiba.



Representantes de los puertos europeos que asistieron a la reunión



Reunión de la Zona Europea en Lisboa



Antonio Mariano y Víctor Díaz, de Portugal; Björn Borg, Coordinador de la Zona Europea y Teresa Alert, secretaria del IDC



Diego, Joao Alves y Joao Almeida



Delegaciones francesa, italiana y chipriota

**EFEMÉRIDES****25 de enero de 1947**

Al Capone, el gánster más famoso, muere en Miami Beach, Florida, después de haber dominado varios años el crimen organizado de Chicago

**EL dato**

En España, según las últimas proyecciones de población, en 2020 los mayores de 65 podrían alcanzar la cifra de 9,5 millones y superar los 16 millones en 2050

**SABÍAS QUE...**

Las cebras son negras con rayas blancas y no blancas con rayas negras

**CONTROLES**

# Inspecciones a todos los buques en Europa

**BRUSELAS.** Se ha dado luz verde a la propuesta de aumentar el nivel de seguridad en los puertos europeos, incrementando al 100% el número de buques inspeccionados. A partir de ahora, todos los buques que entren en puertos comunitarios serán objeto de una inspección de la carga. La medida fue aprobada por el Consejo de Ministros de Transporte en Bruselas, y pone fin al régimen vigente, que exige que

cada Estado Miembro inspeccione sólo el 25% de los buques que hacen escala en sus puertos.

La propuesta aprobada forma parte del tercer paquete de medidas de seguridad marítima propuesto por la Comisión Europea, adoptado el 23 de noviembre de 2005. El endurecimiento del régimen vigente en materia de control portuario obligará a las autoridades portuarias a aumentar el perso-

nal y los medios técnicos para controlar la seguridad en los buques. La medida contempla una reducción de los niveles de control en los llamados buques de "calidad". De hecho el tercer paquete de medidas especifica que se "reduzca la carga de las inspecciones de los buques de calidad", con el objetivo de evitar los cuellos de botella. No obstante, si un enclave portuario tiene saturado su sistema de inspecciones y si un buque tiene previsto hacer escalas en dos puertos de la UE, se contempla la posibilidad de que, en caso de saturación del primero, realice la inspección y el control en el segundo. Una vez el Parlamento Europeo dé luz verde a esta normativa, los Estados tendrán 36 meses para adecuarse a la complejidad técnica del nuevo sistema de inspecciones.

**POLÍTICA COMUNITARIA**

## Encuentro europeo en Algeciras

El puerto andaluz acogerá el próximo encuentro de la "European Sea Ports Organisation" (ESPO) los próximos 31 de mayo y 1 de junio de 2007

**ALGECIRAS.** La importancia de la cita esta marcada por la posibilidad de que sea en esta reunión donde se presente un borrador que recoja la futura política común de puertos. Esta fue una de las principales conclusiones obtenidas en la pasada Conferencia Anual de la *European Sea Ports Organisation* que se celebró en Estocolmo (Suecia) el pasado mes de junio. Tras la cita sueca, la Unión Europea decidió abrir un periodo de consultas junto con repre-

sentantes del sector portuario, sindicatos, asociaciones, puertos europeos y

otros colectivos. La intención comunitaria es dialogar con todos los sectores portuarios dividiendo el territorio europeo en cuatro grandes zonas geográficas para que el mencionado borrador pueda ser presentado en la conferencia de Algeciras.

**CONTAMINACIÓN**

## Aire limpio en los puertos

El Plan de Acción de Aire Limpio ha sido aprobado de forma unánime por los integrantes de las comisiones de los puertos de Los Ángeles y Long Beach

**LOS ÁNGELES.** El plan apunta a la reducción de casi un 50% de la contaminación del aire causada por barcos, trenes y camiones, en la región californiana de la bahía de San Pedro por los próximos cinco años. Las medidas adoptadas, por primera vez en más de un siglo, servirán para reducir las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) que forman una niebla tóxica y óxidos de azufre (SOx) en más del 52% hacia el año 2011.

La primera fase de implementación del plan se iniciará en el primer trimestre de 2007. Inicialmente, unos 500 camiones tendrán que ser modernizados con tecnología anticontaminante, cuyo coste asumirán los propietarios de compañías de carga y de contenedores

que se mueven en los puertos, tanto en el de Los Ángeles como en el de Long Beach. En el plan, de cinco años, se invertirán más de 200 millones de dólares para eliminar la entrada de los camiones "sucios" a las terminales del puerto, sustituyéndolos por vehículos de combustible limpio. Con base a recomendaciones de los habitantes y agencias reguladoras del medio

ambiente, el plan revisado incluirá un compromiso para imponer tarifas a las industrias contaminantes.

El proyecto incluye también que toda la carga principal de contenedores y barcos cruceros sean equipados con electricidad en un periodo de 10 años. La pretensión es que los buques que lleguen a los amarraderos no funcionen mediante motores auxiliares impulsados por diesel, además de que los puertos desarrollen tarifas como incentivos para la reducción de velocidad de buques cuando arriban a los puertos.

**ACCIDENTE**

## Un estibador muere en Santos

El estibador Wagner Matheus, de 35 años, resultó muerto en el puerto de Santos atrapado por un mafi

**BRASIL.** El estibador fallecido trabajaba en el barco Grande Buenos Aires, de la operadora Grimaldi, que embarcaba coches en la Terminal de Exportación de Vehículos (TEV), en la Margen Izquierda (Guarujá) del puerto de Santos. Matheus fue alcanzado por un mafi en la rampa de acceso a la embarcación. El objeto se deslizó en dirección a la víctima atrapándolo contra una reja de protección. El estibador falleció al cabo de una hora. Otro portuario, João Claudio Bertozzi, también fue alcanzado por un segundo mafi, aunque su estado no corre peligro. Tanto Matheus como Bertozzi son trabajadores contratados por el Órgano Administrador de Mano De Obra (Ogmo). Este fue el primer accidente mortal de trabajadores contratados, pero desde enero ya habido 13 accidentes en el puerto brasileño, aunque ninguno con resultado de muerte. Testigos presenciales argumentaron que Wagner Matheus y João Bertozzi estaban en la rampa de acceso del barco cuando se desarrollaba el embarque de tres mafis, plataformas rodantes que pesan, de promedio, dos toneladas cada una y son utilizadas para el transporte de mercancías entre el barco y el muelle.

**JUSTICIA**

## Derechos reconocidos en el sector portuario

El presidente argentino firma un decreto que restablece los derechos profesionales para los empleados portuarios

**ARGENTINA.** El nuevo decreto recupera la dignidad de los trabajadores que habían sido los más perjudicados por todas las desregulaciones brutales que se implantaron en este sector durante la década de los 90, bajo el gobierno de Menem.

Para el ejecutivo argentino, la firma de este decreto es una muestra más de las convicciones del gobierno y la decisión de fortalecer el complejo marítimo portuario en defensa del interés nacional. Trabajadores de los diversos ámbitos del sector portuario, entre ellos los estibadores, expresaron su satisfacción por la firma del decreto que, entre otros, reinstaura el derecho a la jubilación o la negociación de convenios colectivos.

# Memoria



## La frase

“El corazón del hombre necesita creer en algo y cree en las mentiras cuando no encuentra verdad en la que creer”

Mariano José de Larra ESCRITOR

## Puerto de Algeciras: *Un siglo de historia*

*Al finalizar el siglo XIX, el capitalismo desahogado necesitaba expandirse fuera de sus naciones de origen. Inglaterra, Francia, Rusia y Alemania-Austria estaban dispuestas a ampliar sus áreas de influencia y no descartaban enzarzarse en un enfrentamiento armado. Mientras, España sólo aspiraba a conservar su influencia en el Norte de África*

En 1904 estalla la primera crisis marroquí. España y Francia, apoyadas por Inglaterra, suscriben un acuerdo por el que delimitan sus respectivas zonas de protectorado y el alcance de dicha protección. En 1905, el gobierno alemán, disconforme con el acuerdo, se declara defensor de la independencia marroquí y exige la convo-

otros. El 7 de abril de 1906, al finalizar el acto, el alcalde de Algeciras, Emilio Santacana y Mensayas, pronunció un discurso en el que felicitó a los miembros de las diferentes naciones por sus esfuerzos en favor de la paz mundial, aunque históricamente las consecuencias de la Conferencia fueron decepcionantes. La cita sirvió, eso sí, para dar

evidencia, desde que se celebró la Conferencia de Algeciras, de las deficientes infraestructuras de la zona, sobre todo en lo que se refería a instalaciones portuarias, condujeron a una toma de conciencia por parte de las autoridades gubernamentales de las potencialidades portuarias que poseía la ciudad. Un enclave que había sido, durante la Edad Media, el puerto más importante de ambas orillas del Estrecho.

Como consecuencia de la nueva situación, las reiteradas peticiones del Ayuntamiento para que se construyera un puerto en la desembocadura del río se materializaron finalmente con la creación de la Junta de Obras del Puerto de

Algeciras en el año 1906. La génesis de esta Junta de Obras y del actual Puerto Bahía de Algeciras, de manera resumida, fue la que se describe a continuación. Durante el siglo XVIII, el puerto de Algeciras se localizaba en el cauce bajo del río de la Miel y lo más parecido a instalaciones portuarias que hubo fue un embarcadero de madera construido en su margen izquierda, pero que periódicamente había que reconstruir al ser arrastrado por las potentes avenidas del río. Esta falta de infraestructuras no impidió que en 1758, con autorización real, se posibilitase a los barcos españoles que abastecieran la colonia de Gibraltar con productos

procedentes de la costa marroquí, si bien dichos barcos tenían antes que fondear en el puerto de Algeciras para su reconocimiento, debiendo abonar en dicho puerto los correspondientes aranceles sobre todos los víveres y efectos que condujeran a Gibraltar. Al margen de esta actividad, el trasiego del incipiente puerto algecireño se reducía a recibir algunos cargamentos de aguardiente y trigo de embarcaciones catalanas y a exportar carbón vegetal obtenido en los bosques cercanos con destino a Cádiz y Málaga. La única línea que podríamos llamar regular era el servicio de barcos con Ceuta dos veces a la semana. Durante la primera mitad del siglo XIX la situación no cambió. Pero desde mediados del siglo XIX, las autoridades locales tomaron cartas en el asunto e intentaron subsanar las deficiencias que presentaba un puerto que, sabían, podía convertirse en el motor económico de toda la zona, aunque las diferentes peticiones se perdían entre las nebulosas de la administración provincial. Hacia 1870 el puerto de Algeciras se reducía a un malecón de mampostería situado en la margen izquierda de la desembocadura del río. El escaso calado y la falta de un dique o escollera que abrigara las aguas de dicho malecón seguían impidiendo el atraque de embarcaciones de cierto calado que tenían que continuar fondeando en los entornos de la Isla Verde. Para que las autoridades españolas tomaran conciencia de que no podían

potenciar a la colonia inglesa hubo que esperar a que una compañía inglesa, la del Ferrocarril Bobadilla-Gibraltar (luego Bobadilla-Algeciras), solicitara autorización para construir un puerto en Puente Mayorga. Los empresarios ingleses se vieron obligados a cambiar el trazado de la línea férrea, llevándola hasta Algeciras, donde se les autorizaría a construir un muelle. Así fue como, en el año 1894, se inauguró el muelle de madera del puerto de Algeciras, en la margen derecha del río de la Miel, germen del actual puerto de la ciudad. No obstante, estas instalaciones, que estaban al servicio casi exclusivo de la Compañía del Ferrocarril, pronto quedaron obsoletas, dada la creciente demanda de las comunicaciones con Gibraltar y con Ceuta. Hacia 1906 esta compañía aspiraba a construir, sobre el

endeble muelle de madera, otro de mampostería y de mayores dimensiones. Esta posibilidad preocupó a las autoridades españolas, que temían perder el control portuario de la Bahía al poseer los ingleses los dos puertos existentes en la misma: el de Gibraltar y el que proyectaban construir en Algeciras. No cabe duda de que esta preocupación y la decidida apuesta, desde mediados del siglo XIX, del Ayuntamiento de la ciudad por el puerto, desembocaron en la creación, por Real Orden, de la Junta de Obras del Puerto el 10 de agosto del año 1906 que emprendió un ambicioso programa de obras, rescatando un proyecto remitido a Madrid en el año 1854 por el ayuntamiento algecireño, que habilitaba un extenso muelle de mampostería sobre la orilla izquierda.

catoria de una reunión entre las potencias afectadas. Después de varios meses de gestiones preparatorias, se elige la ciudad de Algeciras para la celebración de la Conferencia Internacional sobre Marruecos.

Su estratégica situación portuaria, su cercanía a la zona del conflicto y la facilidad de acceder a ella por mar o ferrocarril debieron de pesar a la hora de elegir a Algeciras como sede de la Conferencia y pese a tener unas deficientes instalaciones portuarias y urbanas y ser un pequeño pueblo situado en la periferia de los grandes Estados que controlaban el mundo. El 6 de enero de 1906, en el Salón de Plenos de la Casa Consistorial, se inauguró una conferencia en la que se trataron diversos temas: el principio de soberanía del Sultán, la integridad del Estado Marroquí, la libertad de comercio, la recaudación de impuestos, la represión del contrabando, el control aduanero, entre

a conocer la ciudad y para que las autoridades españolas tuvieran noticias de primera mano de las deficiencias que, en materia de infraestructuras, presentaba, así como de las potencialidades de un núcleo urbano estratégicamente situado pero que había sufrido el olvido de la administración durante todo el siglo XIX.

### La génesis de los muelles

La llegada del ferrocarril a Algeciras en 1892, la instalación de un muelle de madera de la compañía inglesa Bobadilla-Algeciras en la margen derecha del río de la Miel y de un servicio regular de vapores con el vecino puerto de Gibraltar y, sobre todo, la

Algeciras en el año 1906. La génesis de esta Junta de Obras y del actual Puerto Bahía de Algeciras, de manera resumida, fue la que se describe a continuación.

Durante el siglo XVIII, el puerto de Algeciras se localizaba en el cauce bajo del río de la Miel y lo más parecido a instalaciones portuarias que hubo fue un embarcadero de madera construido en su margen izquierda, pero que periódicamente había que reconstruir al ser arrastrado por las potentes avenidas del río. Esta falta de infraestructuras no impidió que en 1758, con autorización real, se posibilitase a los barcos españoles que abastecieran la colonia de Gibraltar con productos





# Puertos de Tenerife



**Futuro Puerto - Ciudad**



**Edificio SOFITESA  
instalación empresas ZEC**



**Terminal Contenedores**



**Tráfico RO-RO**

## APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: [www.puertosdetenerife.org](http://www.puertosdetenerife.org)

# Más allá de los puertos



## EL dato

En España, la actividad laboral femenina ha crecido un 28% en los últimos diez años, 24 puntos por debajo de la de los hombres y 9 puntos por debajo de la población femenina en la Unión Europea

## EL FINAL DE UN DICTADOR

### Te recuerdo Amanda

Cuando una persona muere, dicen, ve pasar por su mente una película rápida y condensada de lo que fue su vida. ¿Qué habrá visto Augusto Pinochet?

Esperemos que haya visto al pelotón de soldados arrancando de sus casas a cientos y cientos de personas que más tarde eran torturadas con descargas eléctricas en los genitales, inmersiones en agua putrefacta, patadas en el cuerpo, golpes en la cara... Algunos consiguieron salvarse pero cuatro mil chilenos murieron después de ser torturados por los escuadrones de la muerte de Augusto Pinochet Ugarte en los más de 800 centros de detención donde se aplicaron 18 métodos distintos de tortura.

¿Habrá visto algo de eso Pinochet en el momento de dejar este mundo? Y si en verdad hay otra vida, ¿se habrá encontrado ya con el autor de *Te Recuerdo Amanda* y tantas otras melodías dulces que tarareábamos los estudiantes hace más de treinta años? ¿Se habrá disculpado Pinochet con Víctor Jara, al que mandó matar cuando lo tenía preso en el estadio Chile, porque sus canciones podían subvertir el orden? ¿Habrá mirado a los ojos a Pablo Neruda? ¿Le habrá tendido su mano homicida a Salvador Allende, al que traicionó luego de haberle jurado leal-

tad? ¿Cómo les estará explicando su decisión de matarlos, a los 70 dirigentes sindicales que fueron fusilados por órdenes suyas? Pinochet ni siquiera puede alegar en la hora de su juicio final, si es que lo hay, que recibió órdenes para hacer lo que hizo. Esa excusa la usaron los criminales nazis, pero Pinochet no puede invocar ese ardid frente al juicio de la historia.

"Pinochet fue el autor del milagro económico chileno", dicen algunos de sus defensores. Mentira. La economía dio tumbos durante 14 años de los 17 que duró la dictadura. Catorce años pasó el gobierno sin saber qué hacer con la economía. En esos catorce años los hogares humildes y también las clases medias tenían como dieta pan y té. Los desplazados de la economía no fueron únicamente los sin oficio, los sin estudios o los menos habilitados para los trabajos manuales. Las escenas de desempleo ilustrado y de hambre todavía están frescas en la memoria de los chilenos. Fue la globalización la que en los tres últimos años de Pinochet permitió a un grupo de tecnócratas enmendar el rumbo de la economía.

Pero el legado de Pinochet no es ése. Su legado fueron 300 mil exiliados, los desaparecidos y los torturados. Son conocidos los testimonios de niños que vieron asesinar a sus padres dentro de su domicilio por los comandos de asalto nocturno de la DINA, la Gestapo de Pinochet. Ése es su legado. Tal vez Pinochet esté ahora pidiendo perdón, aunque lo dudamos. Pero el perdón de la historia, aquí en la Tierra, no lo tiene.



## DERECHOS LABORALES EN JUEGO

### La Directiva Bolkestein

Finalmente el Parlamento Europeo aprobó la propuesta de directiva de liberalización de servicios con enmiendas al texto inicial

La propuesta, conocida como Directiva Bolkestein, por su impulsor original, el ex comisario Frits Bolkestein,

busca consolidar el mercado europeo de servicios -aproximadamente el 60 por ciento del PIB comunitario- consagrando el derecho de las empresas a operar en distintos Estados sin tener filiales en ellos y en igualdad de condiciones con las nacionales. Para ello, el texto original incluía el llamado "principio de país de origen", que preveía que el operador sólo estuviese sujeto a la legislación del Estado donde esté radicado, punto rechazado frontalmente por los sindicatos, pues opinan que propi-

ciaría la competencia a la baja en las condiciones de trabajo.

El pleno eliminó del texto el "principio del país de origen" que habría permitido a los operadores ofrecer servicios en varios Estados, sin tener que fundar filiales, ateniéndose sólo a la legislación de su país de origen. Sin embargo, el fondo se mantiene en una formulación ambigua mediante la que se alude a la "libertad de prestación de servicio".

Sin embargo, los eurodiputados más progresistas lograron introducir límites a la libre prestación, dejando en manos de los Estados exigir a las empresas requisitos adicionales por razones de "orden público, seguridad pública, protección del medioambiente y salud pública", aunque no consiguieron incluir las razones de protección al consumidor y política social. La enmienda fue finalmente aprobada 483 votos a favor, 144 en contra y 2 abstenciones.

En paralelo, el Parlamento sacó del campo de aplicación de la directiva a los servicios de transportes (incluidos taxis, ambulancias y servicios portuarios), las empresas de trabajo temporal, la salud pública y privada, el sector audiovisual, la notaría, las apuestas, la seguridad, los servicios sociales y la vivienda social. La directiva seguirá, en cualquier caso, facilitando la actividad transfronteriza de operadores tan diversos como las agencias de turismo, las inmobiliarias, los centros comerciales, las consultorías o el mantenimiento de oficinas.

El Parlamento confía en que los Jefes de Estado y de Gobierno den su visto bueno al texto en la próxima cumbre de primavera, que tendrá lugar los próximos 23 y 24 de marzo, para que los eurodiputados puedan volver a pronunciarse en otoño. Sin embargo, los pronósticos más optimistas advierten de que la directiva podría entrar en vigor no antes de 2009.



## ELECCIONES

### América Latina se decanta por la izquierda

Los últimos procesos electorales en varios países de América Latina han confirmado la tendencia en la región a dar el poder a los candidatos de izquierda, o que al menos rechazan el feroz neoliberalismo de los últimos años y la injerencia histórica de EEUU.

Las victorias más recientes y más destacables por significar un cambio de gobierno son las que ha habido en Nicaragua y Ecuador. Aparte están Brasil y Venezuela, donde Lula y Chávez han conseguido revalidar el cargo presidencial.

#### Nuevas esperanzas

En Nicaragua las elecciones celebradas el pasado 5 de noviembre devolvieron el gobierno al líder sandinista Daniel Ortega, quien ya fue Jefe de Estado de 1980 a 1990, tras haber sido uno de los líderes de la revolución que derrocó con las armas en 1979 a la dictadura de Anastasio Somoza. Así, y con 61 años, el ex guerrillero ha derrotado al candidato de la derecha, el acaudalado banquero Eduardo Montalegre, y vuelve a dirigir las riendas del segundo país más pobre de América. Si bien muchos analistas coin-

ciden en apuntar que el nuevo gobierno sandinista precisará del poderío petrolífero de Chávez, Ortega aseguró tras conocer su victoria que continuará trabajando en el marco del libre comercio con EEUU, Centroamérica y República Dominicana (CAFTA-DR). Eso sí, los primeros objetivos declarados por Ortega son "sacar a Nicaragua de la pobreza" y "la reconciliación nacional".

En Ecuador, Rafael Correa es el nuevo y joven presidente electo, después de vencer en la segunda vuelta, el 28 de noviembre, al conservador Álvaro Noboa, un adinerado propietario de más de 120 empresas. El mismo Correa declaró que su objetivo es llevar a cabo "una profunda reforma política, de la que dependerá la reactivación económica". Para ello, fijó como imprescindible combatir a las mafias, "que están en todos lados". Por otra parte, ha anunciado un plan para renegociar la deuda externa e incluso no pagarla por un tiempo. "Si se ponen nerviosos los especuladores financieros, lo siento, pues primero está el país. La vida antes que la deuda". Y se ha comprometido a que sus medidas de ajuste no cas-

tigarán a los más pobres, asegurando que "se mantendrán las ayudas públicas y se reducirá el coste de los servicios de primera necesidad".

#### Intensificar las reformas

En Brasil, Lula consiguió revalidar su mandato después de unas elecciones en las que se vio forzado a una segunda vuelta. En síntesis, los brasileños han visto mejorar sus condiciones de vida, si bien hay una sensación de desconcierto ya que muchos sectores creen que el ex sindicalista podría haber hecho mucho más en su primera legislatura. Un capítulo aparte es el que protagoniza Chávez en Venezuela, país al que muchos no dudan ya en llamar *Chávezlandia*. El pasado 3 de

diciembre Hugo Chávez venció con el 61,6% de los votos con una participación casi récord (73,6%). Muchos expertos coinciden en señalar los multimillonarios ingresos petroleros como la herramienta que le permite multiplicar el gasto público y continuar financiando la construcción de casas, hospitales y escuelas, y ampliar las becas, créditos, concesiones y programas asistenciales. Y en cuanto a sus vecinos, Venezuela está por la labor de tejer una malla latinoamericana de resistencia al colonialismo estadounidense. Así lo dijo la misma noche en que conoció su aplastante victoria: "Otra derrota para el imperio de *Mister Danger* [George W. Bush], para el diablo".





## Logística integrada marítimo portuaria



**Grupo Mestre**

**Terminal Catalunya** ubicada en Barcelona, uno de los puertos más importantes del Mediterráneo y con un crecimiento constante, cuenta con unas instalaciones modernas y con profesionales cualificados que aportan soluciones concretas a las demandas de sus clientes. Dispone de más de 400.000 m<sup>2</sup> de superficie y de una línea de atraque de 1.825 metros. Sus actividades abarcan la Carga General, de Contenedores, de Siderúrgicos y Graneles. Cuenta con 8 Grúas Pórtico Post-Panamax, 8 Grúas Móviles para manipulado de siderúrgicos, 11 Transtainer hasta 5 alturas, 30 Reach Stacker y maquinaria diversa. Aquí encontrará un gran espacio a la medida de sus necesidades, un espacio unido a cualquier lugar del mundo.

**Edificio Tercat**  
Muelle Príncipe de España s/n  
Puerto de Barcelona  
08039 Barcelona  
www.grupomestre.com

**Tercat Administración**  
Tel. 93 298 64 00  
Fax 93 298 64 01  
terminal.catalunya@tercat.es  
www.tercat.es

**Tercat Contenedores**  
Tel. 93 223 41 37  
Fax 93 223 43 04  
contenedores@tercat.es

**Tercat Siderúrgicos**  
Tel. 93 223 84 61  
Fax 93 223 84 64  
siderurgicos@tercat.es

«La calidad de nuestro  
servicio, su mejor aval»



**Terminal Catalunya S.A.**  
Terminal Portuaria de Carga y Descarga



### SABÍAS QUE...

Google está traducido a 104 idiomas, entre ellos el hacker, el ibork, bork, bork! (jerga del cocinero sueco de los Teleñecos) y el klingon (de Star Trek)



### EFEMÉRIDES

2 de febrero de 1987

El aborto se despenaliza en España, pero sólo ante ciertos supuestos muy restrictivos



### EL dato

En el mundo, las mujeres constituyen la mitad de la población, realizan las dos terceras partes del trabajo, ganan el 10% de los salarios y sólo poseen una centésima parte de la propiedad

## SALUD

# Cómo enfrentarse al estrés laboral

El estrés afecta a uno de cada tres trabajadores europeos y es la dolencia más frecuente después del dolor de espalda

Más de 40 millones de europeos sufren estrés laboral, un trastorno que origina el 50% de los casos de absentismo. Entre los factores que influyen en su aparición se encuentran: el contenido del trabajo, la carga psicológica que implica, la autonomía para organizar el tiempo, los estilos de mando, la definición de funciones o las posibilidades de participar en la organización.

Otros aspectos que inciden en la respuesta del trabajador en las situaciones de estrés son el interés que el empleado percibe por parte de la empresa, como el hecho de que se establezcan programas de formación e información, o planes de carrera profesional, así como las propias relaciones profesionales que se establecen entre los com-

pañeros, en las que no sólo intervienen aspectos relativos a la personalidad y el carácter, sino también cuestiones como los conflictos derivados de las categorías profesionales.

Entre los síntomas físicos más frecuentes se encuentran los dolores de estómago y musculares y los trastornos cardiovasculares.

El estrés también se suele manifestar en forma de olvidos o falta de concentración, dudas e incapacidad para tomar decisiones.

En cuanto a los cambios de conducta, destacan la irritabilidad en el hogar y en el puesto de trabajo, los problemas para conciliar el sueño, los trastornos alimenticios, las dietas desequilibradas, y el consumo excesivo de tabaco, alcohol o fármacos.

### Claves para afrontar el estrés

- Contar con una buena forma física, realizar actividades deportivas y llevar una dieta equilibrada.
- Llevar un ritmo de sueño y descanso adecuados.
- Tener tiempo de ocio y horarios de trabajo flexibles que permitan conciliar la vida laboral con la familiar.
- Aprender técnicas de relajación y estiramientos.
- Fomentar el pensamiento positivo y mejorar las habilidades sociales cuando se trabaja de cara al público.
- Conocer técnicas para resolver problemas, tomar decisiones y organizar el tiempo.



## COCINA

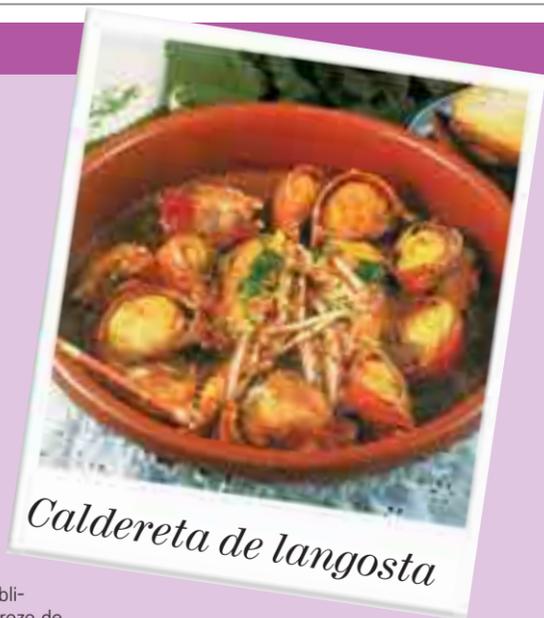
### Ingredientes

- 2 langostas
- 2-3 pimientos verdes
- 1/2 kilo de tomates maduros
- 2 cebollas
- 6 dientes de ajo, 1 cebolla
- 2 ramitas de perejil
- 1 cucharada de harina
- 6 rebanadas de pan de barra
- 3 yemas de huevo
- 1/2 taza de aceite de oliva
- Sal

### Elaboración

Sujetar las patas de las langostas a una tablilla tan larga como cada langosta con un trozo de cordel (así, al cocerla no se enroscará sobre sí misma). Sumergirlas en una cazuela con agua hirviendo salada, tapar y dejarlas cocer 10 minutos por cada kilo de peso. Dejar enfriar dentro del agua, escurrirlas, retirarles la tablilla y partirlas en trozos. Reservar cuatro platos soperos del agua de la cocción.

Escaldar, escurrir, pelar y picar los tomates. Pelar la cebolla y los ajos, limpiar los pimientos y picarlo todo. Calentar el aceite en una cacerola grande, sofreír la cebolla, la mitad de los ajos y los pimientos 5 minutos. Añadir los tomates, salar y seguir la cocción 15 minutos.



Caldereta de langosta

Pasado ese tiempo, incorporar la langosta y el agua reservada y dejar cocer diez minutos más. Mientras tanto, machacar los ajos picados restantes en un mortero, añadir la harina, el perejil picado, las yemas de huevo y una pizca de sal y machacarlo todo junto. Agregar a la caldereta, mezclar con el resto de los ingredientes y apartar del fuego.

Tapar el recipiente y dejarlo reposar 6 minutos. Servir la caldereta acompañada de rebanadas de pan tostado.

PARA 4 PERSONAS / DIFICULTAD Fácil / PREPARACIÓN 15 minutos / COCCIÓN 40 minutos

## TECNOLOGIA

# Sonido e imagen con conexión al PC

Los equipos de cine en casa más vendidos y económicos pueden recrear sonidos espectaculares para acompañar una película, pero dejan mucho que desear cuando se quiere escuchar únicamente música. Partiendo de esta realidad del mercado, JVC ha introducido un nuevo concepto de cadena de

sonido, que intenta proporcionar música y sonido envolvente de una cierta calidad dentro de un conjunto compacto, relativamente asequible (999 €) y que se puede enlazar con el televisor y con la imagen y el sonido procedentes del ordenador. Con la gama Sofhisti, JVC busca el equilibrio sin pretender ser un

equipo de alta fidelidad ni alcanzar la calidad de una cadena de sonido por componentes. Los tres modelos que componen la gama (DD-1, DD-2, DD-8) se presentan con dos altavoces frontales y con tecnología de excitación directa de los conos y bobinas. Todo ello proporciona un buen sonido pese a su tamaño reducido.



## MOTOR

# El hidrógeno se prepara para el gran público

General Motors pondrá en circulación 100 unidades Chevrolet Equinox en 2007 con este elemento como combustible

A primera vista, sólo algunos detalles, distinguen al Equinox de cualquier todoterreno convencional. Las prestaciones son más que correctas, con una aceleración de 0 a 100 km/h en 12 segundos y una velocidad de 160 km/h. Pero la autonomía es todavía reducida: 320 kilómetros. Sin embargo, las aportaciones ecológicas ayudan a olvidar estas limitaciones: no emite monóxido de carbono, partículas, óxidos de nitrógeno ni ningún otro contaminante. Además, el Equinox supone ya la cuarta generación de vehículos de hidrógeno de GM. En este periodo se han solucionado aspectos como el arranque y rendimiento a temperaturas muy frías o calientes.

Este modelo no funciona quemando directamente el hidrógeno y bajo el capó se agrupan el motor eléctrico y las pilas o células de combustible, que generan electricidad. El depósito, formado por tres bombonas que con-

tienen hidrógeno gaseoso a alta presión, va colocado atrás. El resultado es un peso de más de 230 kilos al de un todoterreno equivalente. A cambio, viene muy completo de serie: ABS, cuatro airbags, control de estabilidad, GPS, regulador de velocidad, acceso y arranque sin llave.

Por el momento, las pruebas internas sobre seguridad son prometedoras: el modelo resiste el impacto de otro vehículo a 80 km/h. en su parte lateral trasera, justo a la altura del depósito. El hidrógeno se inflama con mayor facilidad que la gasolina y el gasóleo, pero sus características químicas lo compensan. Para

empezar, pesa menos que el aire y, en caso de fuga, se disipa con rapidez en forma de columna ascendente. Y no forma charcos, como la gasolina y el gasóleo.

En cuanto a su extracción, el hidrógeno requiere, en la actualidad, más dinero y energía que el que exigen los carburantes tradicionales. Aún así compensa, porque el hidrógeno es un carburante muy eficiente: cada kilo proporciona tres veces más energía que un kilo de gasolina o gasóleo. La ecología es otro aspecto importante. Según GM y Shell, aunque la extracción del hidrógeno se hace en la actualidad de combustibles fósiles, generando emisiones contaminantes, la mayor eficiencia de los vehículos frente a los convencionales aportará una reducción de emisiones del 30%.



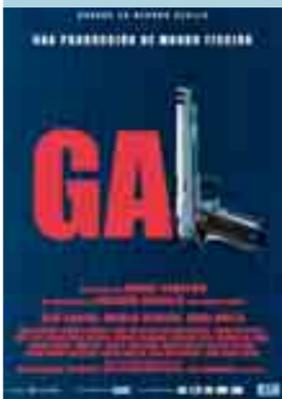
# Cultura



## El mirón

### GAL

**Año:** 2006  
**Director:** Miguel Courtois  
**Guión:** Antonio Onetti  
**País:** España, Francia  
**Género:** Intriga  
**Reparto:** José García, Natalia Verbeke, Jordi Mollà



Basada en hechos reales de la reciente historia de España, la película GAL cuenta la investigación llevada a cabo por periodistas españoles sobre la naturaleza de los Grupos Antiterroristas de Liberación (GAL), que entre los años 1983 y 1987 cometieron contra el entorno de ETA más de treinta atentados con el resultado de 27 muertos y más de 50 heridos en el sur de Francia, una gran parte por error. La filosofía de esta guerra sucia contra ETA, que entonces vivía sus momentos de mayor crueldad y agresividad en sus acciones contra el Estado español, eran la máxima del ojo por ojo, por una parte, y la creencia de que trasladando la guerra a territorio galo, el gobierno francés empezaría a colaborar en la lucha contra ETA. Y así fue.

Como resultado de las investigaciones periodísticas, la justicia española pudo demostrar que los atentados fueron organizados y financiados por parte del Gobierno español y en 1994 fueron condenados 11 funcionarios públicos, con el Ministro del Interior de la época a la cabeza. Así, fueron condenados a penas de cárcel de entre 4 y 10 años, por diversos delitos. Pero con anterioridad a las sentencias, la investigación, encabezada por los periodistas de *Diario 16*, también supuso el cese del director del periódico, al que siguieron sus principales colaboradores, que consiguieron poner en circulación un nuevo diario, *El Mundo del siglo XXI*, en un tiempo récord, y desde cuyas páginas prosiguieron con las investigaciones empezadas.

### Una verdad incómoda

**Año:** 2006  
**Director:** Davis Guggenheim  
**País:** EEUU  
**Género:** Documental  
**Conductor:** Al Gore



El documental, basado en el libro del mismo nombre escrito por Al Gore, pretende concienciar sobre el desastre al que estamos arrojando al planeta si no se consigue frenar el calentamiento global. El vicepresidente de la administración Clinton es el encargado de conducir los contenidos en este film, donde se muestra como un hombre divertido, abierto y dispuesto a todo para hacer llegar a la mayor cantidad de gente posible la acuciante verdad acerca de lo que él llama "la emergencia planetaria". Y es que según la mayoría de tesis científicas, los efectos del cambio climático ya han empezado y, si no se consigue reducir considerablemente la emisión de gases invernadero, dentro de diez años la situación puede ser irreversible y los desastres ecológicos y meteorológicos de proporciones casi apocalípticas. Concretamente, se afirma que si las cosas no cambian deberemos enfrentarnos a temperaturas extremas, inundaciones, sequías, epidemias y oleadas de calor hasta ahora desconocidas.



### LA frase

“Es más fácil quedar bien como amante que como marido; porque es más fácil ser oportuno e ingenioso de vez en cuando que todos los días”

**Honoré de Balzac** ESCRITOR

### Breves



#### TARRAGONA

**23 de febrero**

##### Pep Sala

El cantautor y guitarrista catalán presenta en el Teatre Metropol las canciones de su último disco, *Un petit moment de dubte*. Con su inconfundible y característica voz, Sala presenta piezas que hablan de vivencias y sentimientos cotidianos y universales. Letras cercanas acompañadas de una melodía excelente.

+++

#### BILBAO

**Hasta el 28 de febrero**

##### Arte

Bajo el título de *100% África* se presenta en el museo Guggenheim una selección de obras de arte africano contemporáneo, de la colección personal del fotógrafo y empresario suizo Jean Pigozzi. La muestra aglutina diversas formas de expresión de una treintena de artistas del África subsahariana. Un gran número de ellas se exponen por primera vez.

+++

#### VALENCIA

**18 de febrero**

##### Estrella Morente

El Palau de la Música acogerá el extraordinario duende de la joven cantora, hija del maestro Enrique Morente. Estrella, que ha puesto voz a la banda sonora del film de Almodóvar *Volver*, cantará piezas de su último disco, *Mujeres*. Este concierto se enmarca dentro del XI Festival de Flamenco de Valencia.

+++

#### GIJÓN

**3 y 4 de marzo**

##### Teatro

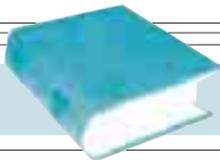
En el Teatro Jovellanos se representará la comedia dramática y sarcástica *Auto*, donde 4 personajes deben intervenir en un juicio en el que no saben si comparecen como acusados o testigos. Cabe destacar la presencia de Carmen Machi y Eva Santolaria, dos actrices muy populares por su participación en series de televisión.

+++

#### SEVILLA Y MÁLAGA

**Hasta el 17 de abril y el 23 de mayo - Flamenco**

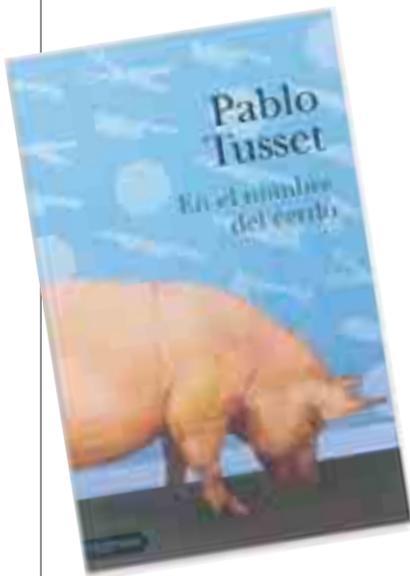
*El ciclo Flamenco Viene del Sur* vuelve a llevar el mejor flamenco a las dos ciudades portuarias y a Granada. En Sevilla la programación se extiende del 30 de enero al 17 de abril, en el Teatro Central, y cuenta con artistas de la talla de José Mercé y Antonio Canales, entre otros. El festival pasará por el Teatro Cánovas de Málaga del 7 de marzo al 23 de mayo, donde el cartel está por determinar.



## Qué leer

**PABLO TUSSET** Ediciones Destino, 2006

### En el nombre del cerdo



muerte, ternura, paraíso, infierno, humor.... Son algunos de los elementos que Pablo Tusset utiliza para atrapar al lector entre sus páginas, para engancharlo con una muy bien urdida intriga y para hipnotizarlo con su portentosa destreza narrativa.

El comisario Principal Pujol, a punto de jubilarse, investiga la muerte de una mujer degollada y despedazada, tal y como se hace en el matadero. En su boca se ha encontrado un papel que reza en letras mayúsculas: «En el nombre del cerdo». Ésta es la trama central de esta novela en la que aparecen otros personajes, como T, otro inspector de homicidios, varios sospechosos, el cacique del pueblo en el que aparece el cadáver y Quique Aribau, escritor de una novela de éxito años atrás. Los personajes y la trama son las piezas básicas de las que se sirve esta obra para ofrecer una narración impactante que aúna el misterio, la hondura psicológica y, como no, la ironía.

*En el nombre del cerdo* es la nueva y esperada novela de Pablo Tusset, autor del *best seller Lo mejor que le puede pasar a un cruasán*. Amor,

**FERNANDO RUEDA** Ediciones B, 2006

### Servicios de inteligencia: ¿fuera de la ley?

Fernando Rueda es uno de los máximos especialistas en temas de espionaje. En su nuevo trabajo, el autor ofrece un exhaustivo estudio que desvela nuevos datos y analiza los casos más escandalosos de los últimos 25 años, protagonizados por el Servicio de Inteligencia español y los distintos gobiernos que lo han dirigido. También se habla de la CIA, del espionaje francés, del alemán, del argentino... La investigación de la vida privada de un agente, el tráfico ilegal de armas, el juego sucio en la guerra de Iraq, el posible tiro en la nuca a un etarra y el atentado contra un buque ecologista son algunos de los muchos casos investigados, que llevan a plantear dudas, en los asuntos de espionaje, sobre su verdadero papel, no sólo de los gobiernos y sus servicios, sino de los parlamentarios, los jueces y los periodistas de investigación.





# DRAGADOS SPL

SERVICIOS PORTUARIOS Y LOGÍSTICOS



**DRAGADOS SPL**  
Servicios Portuarios y Logísticos

C/. JULIÁN CAMARILLO, 6A - 2º  
28037 MADRID  
T. 91 436 27 00 F. 91 578 28 46  
e-mail: [inf-dragados-spl@acs-syc.com](mailto:inf-dragados-spl@acs-syc.com)  
[www.dragados-spl.com](http://www.dragados-spl.com)