✢ BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE TRABAJADORES DEL MAR ✢

LA ESTIBA

AÑO V ✢ **NÚMERO** 5 ✢ INVIERNO 2007

TEMA DEL MES

Huelga total en los puertos de España

Puertos del Estado, que no aplica la Ley 48/2003, lidera los intentos de anular el pacto que afianza el sistema portuario español

MADRID. La Coordinadora convoca una huelga de estibadores en enero ante los ataques de Puertos del Estado, que junto a dos autoridades portuarias, la empresa EBHISA y los sindicatos CCOO y UGT han solicitado la impugnación del IV Acuerdo Sectorial firmado por la patronal ANESCO y los sindicatos Coordinadora, CIGA y LAB.

El clavo ardiendo al que se han cogido es poner en duda la representatividad de ANESCO. Pero es la patronal mayoritaria: contrata el 80% del trabajo portuario. No pueden cuestionar a los sindicatos porque Coordinadora, por sí sola, cuenta con el 80% de la representación sindical. Además, Puertos del Estado es incongruente, ya que si ahora no considera a ANESCO lo suficientemente representativa como para aprobar el IV Acuerdo Marco, ¿cómo se explica que sí lo fuera en los tres acuerdos marco anteriores? **11/13**

INTERNACIONAL

Coordinador General del IDC

Antolín Goya es nombrado nuevo timonel del sindicato internacional

La Asamblea General del IDC, celebrada en agosto en California, elige por unanimidad a nuestro compañero y Coordinador General como el encargado de llevar las riendas del Consejo Internacional de Estibadores. La solicitud por parte de los sindicatos de otros países de que Antolín Goya asumiera esta responsabilidad refuerza el papel central que Coordinadora ha tenido en el IDC desde su fundación.

Después del gran trabajo hecho por Julián García, que se despidió en la Asamblea de Los Ángeles dejando claro que seguirá colaborando con la organización siempre que se le necesite, el IDC marca la expansión por las zonas del planeta más indefensas ante la explotación laboral como uno de sus principales objetivos. **16**

Reunión de Zona Europea en Barcelona

EN ESTA EDICIÓN

Opinión	02
Comunidad portuaria	03
Zonas	04
Temas del mes	11
Prevención&formación	15
Internacional	16
Memoria	18
Más allá de los puertos	20
Miscelánea	22
Cultura	23

ZONA LEVANTE **04**

Cartagena

Sigue la lucha por Cartagena

ZONA CANARIA **06**

Gran Canaria

Compañeros en los lugares de decisión

ZONA SUR **08**

Algeciras

Paz laboral por el liderazgo

ZONA CATALANO-BALEAR **09**

Barcelona

Aragunde, cabecera de Zona

ZONA NORTE **10**

Bilbao

Pacto en los descansos

EFEMÉRIDES

2 de diciembre de 1617

Se inician las obras de la Plaza Mayor de Madrid

SABÍAS QUE...

Los hombres con voces graves tienen más hijos que los hombres con voces agudas?

EL dato

El camello es capaz de beber 106 litros de agua de una sola vez.

Editorial

Sede del Ministerio de Fomento

Camuflajes de altos vuelos

Parece que éste sigue siendo un país surrealista. Puertos del Estado dice que los trabajadores y las empresas portuarias somos poco menos que un peligro para los puertos y, para "solucionarlo", sabotea acuerdos sindicales que garantizan la paz laboral durante años e impide que se aplique la Ley vigente.

Paradójicamente, la ministra del sector asegura que esta actitud de bloqueo por su parte se explica porque quieren forzar a que "el Acuerdo Marco del sector de la estiba respete la legalidad vigente". ¿Qué legalidad? ¿La que ellos incumplen?

También, desde la administración, se lanzan discursos sobre la defensa del carácter público de los puertos. Y los personajes que más gritan son, precisamente, los que tienen el historial más largo de intentos de privatización y de acciones desestabilizadoras del sistema público.

También parece surrealista, o por lo menos un espejismo, que esos mismos protagonistas que han abanderado durante los últimos años las agresiones más virulentas a los derechos laborales en los puertos y han atacado más duramente la práctica sindical responsable, actúen parapetados en la izquierda política. Quizá en vez de surrealismo, deberíamos hablar de maestros del camuflaje.

Pero, ante todo ello, los trabajadores tenemos memoria. Nos acordamos de cómo cada vez que estos "altos responsables" pronuncian las palabras "por el interés público", detrás hay minas de profundidad que sólo buscan destruir los derechos laborales conseguidos por los trabajadores de los puertos durante décadas de lucha sindical, pero también, y que quede claro, hemos conseguido mantener estos derechos adaptándonos a los cambios con esfuerzo para que "lo público" pueda funcionar sin tener que perjudicar a los trabajadores. Esa es nuestra historia y sabemos cómo defenderla.

La reserva

Óleos junto al mar

Con diecisiete años ya jubilado como estibador, Josep Vives sigue activo en la vida. Desde hace doce empuja y participa en el Grupo de Pintores de la Barceloneta, dedicándole un montón de horas a la pintura, la escultura y a una técnica mixta muy personal que suma pirograbado con talla. Con la ayuda de una gubia esculpe la madera y la decora con el efecto producido por una punta incandescente sobre el material. Así realizó su Gernica particular, obra de la que está muy orgulloso.

Desde mediados del siglo pasado, "Pepitu" cargaba y descargaba en el Puerto de Barcelona "a base de brazos, espalda y carretilla, cuando los sacos pesaban en exceso". Los sistemas modernos "que vacían un barco en seis horas, mientras nosotros tardábamos tres o cuatro días" no aparecieron hasta que él ya llegaba al final de su vida laboral.

Al jubilarse, dio rienda suelta a sus aficiones y, junto a 12 amigos, organizó el grupo de artistas, que en la actualidad ya suman más de cuarenta, y que desarrollan su actividad en el local del sindicato de estibadores de Barcelona, más conocido como Sant Pere.

Algunas de sus obras con motivos marineros decoran varias pescaderías de Barcelona a modo de señal de identidad. Y es que cualquier estibador estará siempre asociado a algún barrio de mar.

El Megáfono

opinan los compañeros

Maica, Barcelona

¿Qué diferencias ves entre la política portuaria del gobierno del PP y la que está haciendo el PSOE?

El Partido Popular, con su ley 48/2003, apuesta por que sean empresas y trabajadores quienes negocien sus condiciones y así no exista tanto intervencionismo de Puertos del Estado. El PSOE, en cambio, con el Real Decreto 86 aboga por que sea Puertos del Estado quien establezca las condiciones, a pesar de los problemas que estamos teniendo, como por ejemplo las impugnaciones al IV Acuerdo Marco. Personalmente, creo que hay cosas de ambos que no me gustan pero también pienso que estamos preparados para afrontar cualquier nuevo marco de legislación.

¿Cuál crees que sería la solución al larguísimo conflicto de Cartagena?

Quitar a Viudes. Directamente. Que haya otra persona algo más abierta. Este señor no negocia nada. Es de aquéllos de: "Ordeno y mando, no acepto ningún consejo ni opinión". No sé quien podría substituirle, pero alguien dispuesto al diálogo y a negociar. Además, se puede ver que hay algunas empresas que operan en otros puertos españoles, donde cumplen con la normativa y con los trabajadores, pero se comportan de manera diferente en Cartagena. La única explicación que veo es que están también sometidas a la ley que han impuesto en Cartagena. Esto que digo puede sonar fuerte, pero es lo que pienso. Por otro lado, sería necesario pactar nuevos ingresos y planes de formación para cerrar el conflicto.

José María, Algeciras

¿Qué diferencias ves entre la política portuaria del gobierno del PP y la que está haciendo el PSOE?

En primer lugar, entre el gobierno del Partido Popular y éste, del Partido Socialista, no se ha visto ningún cambio real, puesto que se mantienen las Sociedades de Estiba y no las Apies o Sates. Sí es cierto que la política del PP era privatizadora, como lo demuestra la actual Ley de Puertos 48/2003, que modifica el aún actual régimen jurídico de las Sociedades de Estiba, que pasarían a ser totalmente privadas si la ley se aplica. Así que en la actualidad nos encontramos, por un lado, con la ley del PP que el gobierno socialista no tiene intención de aplicar, y por el otro, un proyecto de modificación de esta ley parado porque el gobierno no tiene los apoyos parlamentarios suficientes para aprobarla. En definitiva, una situación de vacío legal que es difícil de entender en el siglo XXI, en un país desarrollado y que pertenece a la Unión Europea.

¿Cuál crees que sería la solución al larguísimo conflicto de Cartagena?

Creo sinceramente que la solución pasa por destituir a la persona que creó y mantiene el conflicto, que es, sin duda, Viudes. El Partido Popular, que gobierna en la Región de Murcia, debería hacer un ejercicio de responsabilidad y eliminar de su cargo a este señor, que tanto daño está haciendo al puerto de Cartagena, a los compañeros estibadores y, en definitiva, a toda Cartagena, Murcia y España.

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, Paco Martín, Luz Plaza, Joaquín Borges, José María Borrego **Zona Levante:** Rafa Egea, Rafa Beses, Damián Bonillo, Sergio Guillem, Isabel Armero, Borja Medrano, Julián Cabello **Zona Catalano-Balear:** Julio Navarro, Miquel Gil, Ximo, Joan, Agustí Reverte, Mingo Arbalat, Lluis Caballé, Josep M. Deop, Santi Rovira, Raúl García, Rafael Tudela, Joan Lluís Vidaller, Pau Mudoy, Maica Cerezo **Zona Norte:** Patxi González, José Ibañez, Chema, Manuel Rubio, José Alberi, Emilio, **Zona Canaria:** Lázaro Lemes, Javier Campos, Mariola Díaz, Lourdes Orfila, Juan Martín-MK, Víctor Morín, Miguel Ángel Betancot **Internacional:** Emilio Manzano **Otras secciones:** Lisardo Coll, Hector Sicilia, Víctor Díaz, José Alberto Díaz, Fernando Pérez **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

SABÍAS QUE...
El agua de la Comunidad de Madrid es una de las mejores de Europa gracias a las condiciones geológicas de la Sierra de Guadarrama?

TRANSPORTISTAS

Los camioneros denuncian esperas

En concreto han sido los conductores de la Asociación de Transportistas Autónomos del puerto de Valencia, Transcont, los que se quejan de esperas de más de tres horas en MSC Terminal Valencia. Algunos señalan que a veces el transportista acaba viéndose obligado a volver al día siguiente para poder cargar el contenedor que tiene que trasladar.

Los representantes de Transcont especifican que esta situación se da desde hace muchos días y pidieron a MSC Terminal Valencia que actúe para reducir las esperas. Sin duda, se trata de un problema que acaba afectando a la competitividad del Puerto de Valencia en general.

El caso es que a finales del año pasado los transportistas denunciaron problemas similares. Entonces eran dos las organizaciones, Transcont y ELTC, las que denunciaban esperas de hasta 12 horas para cargar en el puerto, razón por la cual llegaron a proponer el cierre de la terminal "por su mal funcionamiento". En aquel momento plantearon que "sería preferible que se reanudasen las actividades con unas garantías razonables de servicio". Después de negociaciones con MSC y la Autoridad Portuaria se logró subsanar aquella situación, que al parecer se debía a fallos y cambios en las instrucciones de recepción de contenedores que obligaban a modificar las órdenes de transporte.

AUTORIDAD PORTUARIA

Nuevos accesos al Puerto de Barcelona

El ministerio de Medio Ambiente aprueba la Declaración de Impacto Ambiental

La aprobación emitida por la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático es el único trámite que faltaba para que la Dirección General de Ferrocarriles y la Dirección General de Carreteras, ambas del ministerio de Fomento, puedan empezar las obras de los nuevos accesos viarios y ferroviarios, fundamentales para dar salida al volumen creciente de mercancías que registra el Puerto de Barcelona y la previsión al alza una vez se finalicen las obras de ampliación del enclave.

El proyecto seleccionado y aprobado es el que causa un impacto ambiental más limitado. Cabe tener presente que se trata de una zona donde se concentra una densidad de población muy alta, una gran cantidad de polígonos industriales y logísticos de gran envergadura, el puerto y el aeropuerto de El Prat. Todo ello alrededor de la Reserva Natural del Delta del Llobregat.

Básicamente, el proyecto aprobado consiste en la instauración de los accesos viarios y ferroviarios y una nueva estación de recepción y expedición de mercancías, que se alzará al lado del nuevo muelle otorgado a Hutchinson-Tercat, así como un lugar dedicado al estacionamiento de trenes. Por último, se instalará también una línea eléctrica subterránea de alta tensión para alimentar a un puerto cada vez más colosal.

En cuanto a la financiación, cabe destacar el contrato que han firmado la Autoridad Portuaria de Barcelona y el Banco Europeo de Inversiones con un valor de 70 millones de euros. Esta cantidad forma parte de un programa de crédito de 390 millones de euros que financia parte de las obras de ampliación. Estos préstamos permitirán que Barcelona multiplique por 2,3 su superficie portuaria.

Todas las obras de ampliación del enclave suman unos 1.800 millones de euros y se encuentran en una fase de ejecución muy avanzada. De todas las acciones, y además de los nuevos accesos, destacan el desvío del cauce del Llobregat, ya realizado; la construcción de los diques Este y Sur, que protegerán los nuevos espacios de ampliación; la ejecución de la nueva terminal de contenedores del Muelle Prat; y la ampliación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), que triplicará su superficie actual.

EMPRESAS

Nace Maersk Spain

La multinacional danesa crea una filial a partir de Maersk España SA para 'adecuar la actual estructura organizativa'

Con la duplicación de Maersk España SA, dando vida a una segunda firma llamada Maersk Spain SL, se separan dos de las actividades que esta empresa desempeña en nuestro país. Por un lado, se agrupan las operaciones de movimiento de contendores, que se continuarán realizando en la terminal del Puerto de Algeciras. Por el otro, se reorganiza la actividad comercial como agencia, consistente en el movimiento y traslado de todo tipo de mercancías y demás actividades relacionadas. Estas operaciones se desempeñarán desde las delegaciones de Bilbao, Barcelona, Valencia-Alicante, Sevilla, Vigo y Madrid. Según la propia compañía esta separación en dos sociedades equipara el funcionamiento de Maersk en España con el que tiene en el resto de países en los que opera.

La escisión fue publicada en el Boletín Oficial del Registro Mercantil el 21 de junio de 2007. En esta inscripción se hace constar que ambas sociedades están íntegramente participadas por el mismo accionista y socio único, Maersk A/S. Además, se especifica que la sociedad "beneficiara de la escisión", Maersk Spain SL, adquirirá el patrimonio atribuido como sucesora a título universal en todas las relaciones jurídicas que afecten a los elementos patrimoniales atribuidos en el traspaso, con la consiguiente asunción de todos los derechos y obligaciones "dimanantes del patrimonio recibido".

EMPRESAS

Parc Sagunt echa a andar

Uno de los mayores parques empresariales de España ya toma forma. Se trata de Parc Sagunt, una nueva zona industrial y logística situada al lado del puerto y cuya primera fase fue inaugurada el 23 de octubre. Parc Sagunt y el puerto al que complementa, que se encuentra en fase de ampliación, harán de la ciudad valenciana un punto estratégico de gran atracción económica. Cuando Parc Sagunt esté al completo contará con 9 millones de metros cuadrados estratégicamente comunicados por tierra, mar y aire.

Zona levante

EL dato
El café es la segunda bebida más consumida del mundo, después del agua, y la segunda mercancía comercializada en el mundo, después del petróleo.

CARTAGENA

Sigue la lucha por Cartagena

Coordinadora planta cara al ataque del presidente de la AP y del gerente de Sesticarsa contra el sistema portuario

Y es que los compañeros murcianos deben tener muy presente que no están solos, que el sindicato mayoritario de los puertos españoles lucha para que se cumplan sus derechos y la normativa estatal. Quienes instigan este conflicto no se molestan ni en disimular que buscan dinamitar el sistema portuario y la paz social.

Por todo ello, no se están escatimando esfuerzos y el sindicato está actuando en todos los frentes para acabar con unos ataques que vienen dándose desde hace ya demasiado tiempo. Así, varios representantes del sindicato se han estado reuniendo con cargos políticos de la Región de Murcia, con el Delegado del Gobierno en la Región y con representantes electos del Congreso de los Diputados. De esta forma se quiere dar a conocer a los cargos políticos el atropello que se está dando en Cartagena a los derechos de los trabajadores portuarios y el riesgo que ello significa para la estabilidad del sistema portuario del Estado.

A nivel judicial, Coordinadora ha interpuesto Recurso de Casación para la Unificación de Doctrina en el Tribunal Supremo como respuesta a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia que ratificó el despido del compañero Damián Reyes, delegado sindical en Cartagena. Pese a que el despido de Reyes sigue vigente, la justicia sí ha dado ya la razón a Coordinadora en el caso de la sanción injusta que se le impuso al compañero cartagenero Francisco Victoria: 90 días de suspensión de empleo y sueldo. La sentencia emitida deja esta sanción sin efecto y condena a la Sociedad de Estiba de Cartagena, Sesticarsa, a que le abone a Victoria la cantidad que le debe por esos 90 días.

Y ésta no es la única sanción a la que tiene que enfrentarse Sesticarsa, ya que el 10 de septiembre la Inspección de Trabajo de Murcia notificó a la Sociedad de Estiba el requerimiento de 1.450.000 euros de multa por exceso de horas. Como respuesta a esta multa, el presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena, Adrián Viudes, Manipulación de Mercancías SA y Ership amenazaron a los trabajadores del enclave con hacer un cierre técnico por falta de liquidez e incluso a llevar ante la Inspección de Trabajo a las 27 sociedades de estiba del país por exceso de horas.

Pero aún hay más, ya que las maniobras de Viudes y de Sesticarsa parecen no tener límites. El 12 de septiembre las terminales de contenedores de Cartagena, después de reunirse con Viudes y el gerente de Sesticarsa, acordaron no contratar controladores. Coordinadora, sabedora de que la empresa Terminal Marítima de Cartagena pertenece al grupo Dragados y que éste trabaja en Alicante, Valencia y Sagunto, comunicó a los directivos de Dragados que si en Cartagena se deja de contratar a controladores habría repercusiones en los demás puertos con el colectivo profesional de la estiba. La reacción de los empresarios es satisfactoria y Terminal Marítima de Cartagena no dejó de contratar a estos profesionales. A este nivel también se han hecho gestiones con las grandes empresas, en puertos de toda España, para expresarles que para mantener la paz social deben ser leales al sistema y a los pactos también en el puerto murciano.

De todo este largo conflicto se desprende que el presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena y el gerente de Sesticarsa están decididos a boicotear sistemáticamente a todo un colectivo profesional y, por extensión, a todo un sistema portuario que ha colocado a nuestros puertos como referentes mundiales. Pero también queda claro que en frente tienen a los profesionales de todo un país, dispuestos siempre a dialogar y a negociar pero que no van a dejar de luchar por sus derechos y por el respeto a la normativa y a la legalidad vigente.

Visita de Antolín Goya a Cartagena

ALICANTE Y SAGUNTO

Intrusismo para arrebatar tráficos

Ambos puertos denuncian el desvío de tráficos metalúrgicos

Hace ya tiempo que ambos enclaves levantinos han visto descender sustancialmente los tráficos metalúrgicos que movían, que se han desviado al puerto de Cartagena, donde las operativas salen mucho más baratas porque utilizan intrusos en lugar de profesionales. No está de más recordar que estas prácticas escapan a la legislación laboral vigente del sector portuario. Se trata de otra muestra más de la guerra sucia que la Autoridad Portuaria y el Gerente de la Sociedad de Estiba de Cartagena están llevando en contra de la profesión. Otra prueba más, al fin y al cabo, de cómo estos *altos cargos* mantienen al puerto de Cartagena fuera del sistema portuario español y lo utilizan para perjudicar a los demás enclaves.

En Alicante denuncian que gran parte del tráfico que ahora se descarga en Cartagena con intrusos es transportado luego a almacenes de la ZAL (Zona de Actividades Logísticas) alicantina, cercana al puerto. Parece que la explotación a la que someten a los intrusos en el puerto murciano hace que salga más económico gastar en transporte. Y es que en Alicante calculan que con el uso de intrusos algunas empresas puedan estar ahorrando hasta más de un 50% en las operativas de descarga. En cualquier caso, no alcanzan a comprender por qué algunas de las compañías que actúan de esta manera, sobre todo Ership, sólo lo hacen en el puerto de Cartagena, respetando el sistema portuario español en el resto de enclaves. Por otro lado, ni los compañeros de Alicante ni los de Sagunto ven comprensible que las empresas que respetan la legislación laboral en todo el Estado no se movilicen contra las que actúan de esta forma en Cartagena, ya que podría significar un claro caso de competencia desleal.

SAGUNTO

Pactos satisfactorios

En el puerto de Sagunto el colectivo de estibadores ha conseguido cerrar acuerdos, satisfactorios para todas las partes, gracias al buen hacer negociador de los compañeros valencianos. Uno de los pactos más importantes tiene que ver con el aumento de las retribuciones, en varios capítulos, entre los que destaca una subida del 5% de la masa salarial. Además, se ha conseguido dar carpetazo a un conflicto que había surgido con la empresa Porlesa. El origen del malestar era el comportamiento de un empleado de dicha empresa que tomaba decisiones sin tener la potestad, siempre desfavorables al colectivo de portuarios. Afortunadamente, después de una conversación con los directivos de la empresa y del grupo al que pertenece, se solucionó este problema sin más complicaciones.

GANDÍA

La recuperación de un valiente

El compañero de Gandía que sufrió un accidente a principios del mes de junio mientras trabajaba en una operativa de descarga de bobinas de papel y madera se encuentra a punto de salir del Centro de Rehabilitación de Levante para volver a casa, con los suyos. Desde estas líneas sus compañeros quieren darle todo el ánimo posible para que siga con la fuerza y el coraje que ha demostrado hasta ahora. Ya antes de su salida del Centro de Rehabilitación, la Mutua de Accidentes empezó los trabajos de adecuación de su domicilio para adaptarlo a las necesidades de su nueva situación, ya que ha sufrido la amputación de ambas piernas.

LA frase

"Con las leyes pasa como con las salchichas, es mejor no ver como se hacen."

Otto von Bismarck

EL dato

La gimnasta rumana Nadia Comaneci fue la primera en conseguir una puntuación perfecta de 10.0 en barras paralelas, en los Juegos Olímpicos de Montreal, en 1976.

SABÍAS QUE...

El bostezo no es síntoma de aburrimiento, sino de empatía?

CARTAGENA

Huelga infefinida

La proverbial paciencia de los compañeros de Cartagena llega al límite: paros en el puerto a partir del 5 de noviembre

Después de la interminable lista de agravios, la paciencia de la estiba cartagenera se ha agotado y se decide por la huelga después de haberlo intentado todo para solucionar el conflicto. Y es que Sesticarsa (Sociedad de Estiba de Cartagena) y la Autoridad Portuaria del enclave murciano han demostrado, reiterándolo en infinidad de ocasiones, que no tienen ninguna intención de negociar ni de respetar la legislación laboral y sectorial vigente.

El preaviso de huelga remitido a las empresas y a las autoridades competentes fija una fecha de inicio: el 5 de noviembre a las 8 de la mañana. Los paros serán intermitentes en las horas pares; es decir, de 8 a 9, de 10 a 11… y así sucesivamente.

En el preaviso de huelga no se incluye fecha de finalización, ya que ésta depende de si los instigadores del conflicto y de los agravios que sufre la estiba en Cartagena –Sesticarsa y la Autoridad Portuaria- deciden respetar la normativa vigente y sentarse a negociar con los trabajadores, que han demostrado sobradamente su predisposición a solucionar el conflicto a través del diálogo y los pactos, siempre respetando la legislación laboral y sectorial vigentes.

La primera reivindicación de los trabajadores es que se acometa la ampliación de plantilla, con un mínimo de 28 estibadores, siguiendo todos los requisitos legales –según el III Acuerdo Marco- y dejando sin efecto con carácter inmediato los ingresos efectuados de forma irregular. Es la primera reivindicación por lo grotesco de la situación en la que Sesticarsa se niega a hacer ingresos, obliga a los trabajadores a trabajar más de lo que permite la ley y luego los manda a casa por haber sobrepasado las horas que pueden trabajar. Otro imperativo legal que debería cumplirse por sí mismo y que se incluye entre las peticiones de la huelga es que Sesticarsa nombre capataces y controladores en toda operativa de estiba y desestiba. Además, se exige que Sesticarsa pague las diferencias por no haber aplicado la polivalencia al personal afectado, así como a los trabajadores de Coordinadora y CCOO que Sesticarsa obligó a quedarse en casa por haber sobrepasado el límite de jornadas mientras se negaba a realizar ingresos. También se reclama que se destituya al Asesor General de Empresas, por ser una figura no reconocida ni en el Convenio ni en la normativa aplicable. Por otro lado, se exhorta a Sesticarsa a que cumpla con lo establecido respecto a la vigilancia y comprobación de que los fijos de empresa no realicen tres turnos seguidos como gruístas. Por último, se demanda la recuperación de los trabajos de estiba y desestiba, sobre todo en lo que a transporte horizontal se refiere, para que lo realicen los estibadores.

Pese a lo evidente que resulta para cualquiera que conozca el sector y las normativas que lo rigen hay que dejar claro que los estibadores cartageneros no están pidiendo la Luna. Sólo quieren que su puerto cumpla la normativa como todos los demás y que sus trabajadores dejen de sufrir el acoso de unos dirigentes que incumplen la normativa vigente en el sector. Porque es una cuestión de derecho y porque afecta a la seguridad laboral y a la estabilidad de muchas familias. La estiba española ha demostrado sobradamente que su objetivo es la estabilidad laboral y la paz social, así es como el sistema portuario español se ha convertido en uno de los más rentables y competitivos del planeta. Y en esta ocasión, más que nunca, debe dejar muy claro que los portuarios de toda España apoyan a los compañeros de Cartagena, para que Cartagena vuelva a España y no siga secuestrada por los dirigentes de Sesticarsa y la Autoridad Portuaria en su coto privado de caza al trabajador.

VALENCIA

Siempre a mejor

La profesionalidad y productividad de los compañeros y del puerto de Valencia parece no tener límites. Sin duda, parte de la explicación la tiene el buen hacer negociador de los estibadores y de toda la Comunidad Portuaria, ya que ahora se recogen los frutos de los acuerdos, firmados hace algunos meses, sobre graneles, terminales de contenedores y vehículos. Gracias a estos pactos se han estabilizado las operativas y se han incrementado los rendimientos en contenedores y vehículos.

Por otro lado, cabe destacar las cifras de cobertura de servicio del pasado verano, que ha llegado a la cota del 99% en el mes de agosto. Haciendo la media de todo el periodo estival, la cobertura se sitúa en el 95%; un gran resultado teniendo en cuenta que en 2006 la cifra se situó en el 83%.

Ante semejantes resultados, los compañeros valencianos se saben con fuerza y con argumentos para la negociación del próximo convenio colectivo, para la cual están preparando la plataforma que se encargará de esta tarea. Además, en Valencia se está debatiendo la actualización del Fondo de Asistencia Social.

VALENCIA Y ALICANTE

Estibadores Consejeros

Jaime Miró

Dos compañeros de la Zona Levante han ingresado como miembros del Consejo de Administración de sus respectivas Autoridades Portuarias. Se trata de Pedro Vicente (Pedri), presidente del Comité de Empresa de Sevasa, quien se integra en la Autoridad Portuaria de Valencia –que gestiona los puertos de esta ciudad y de Gandía y Sagunto- y de Jaime Miró, compañero de Alicante, que ya es Consejero de la Autoridad Portuaria del enclave alicantino.

Así, los profesionales de la estiba se integran en un organismo de gestión en los que también están representados Puertos del Estado y la Generalitat Valenciana. Desde Coordinadora se agradece la sensibilidad mostrada por Francisco Camps, Presidente de la Generalitat Valenciana, ante la propuesta hecha por el Conseller de Infraestructuras Mario Flores y consensuada por los presidentes de las diferentes Autoridades Portuarias de la Comunidad. No está de más destacar también el importante papel desempeñado por Rafael Aznar, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Pedro Vicente

Telefónica movistar

Zona canaria

LA frase

"Cínico: un hombre que sabe el precio de todo y el valor de nada."

Oscar Wilde

GRAN CANARIA

Compañeros en los lugares de decisión

Tal como prevé el actual Acuerdo Marco, dos compañeros de Las Palmas de Gran Canaria han tomado posición en dos importantísimos centros de decisión. Miguel Rodríguez García, Coordinador del Comité de Empresa de Las Palmas y responsable de la Zona Canaria de Coordindora ha sido nombrado nuevo Consejero en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Y, por otro lado, el también compañero de la estiba Leocadio Mayor Pinar, Presidente del Comité de Empresa de Las Palmas, ha sido nombrado nuevo Consejero del Consejo de Administración de la Sociedad de Estiba de Las Palmas. En definitiva, y a través de estos dos compañeros, Coordinadora estará presente en las mesas en que se toman las decisiones más relevantes para todos los profesionales de la estiba grancanarios.

Miguel Rodríguez

LA PALMA

A por un nuevo convenio

Los estibadores de Santa Cruz de La Palma han denunciado el Convenio Colectivo, que data de 1999, para renovarlo

Debido al tiempo transcurrido desde la aprobación del documento que rige en la actualidad la situación laboral de los compañeros palmeros y a la entrada, hace ya cinco años, de nuevas incorporaciones, el convenio actual ha quedado obsoleto y se hace imprescindible renovarlo. Las negociaciones han arrancado en el mes de octubre pero con una propuesta que las empresas han puesto encima de la mesa que no agrada a los profesionales de la estiba, ya que piden una reducción del 10% de la prima y disminuciones en el garantizado. En estos momentos la plantilla de La Palma es de 12 compañeros, de los cuales sólo uno es veterano. Todos ellos se sienten con fuerza ante la negociación y tienen mucha fe en que conseguirán un buen acuerdo, pese a esa primera proposición empresarial, porque están demostrando una alta profesionalidad y productividad.

Actualmente se están haciendo en La Palma un promedio de 18 a 20 turnos por estibador, cuando hace sólo dos años la cifra estaba entre 13 y 14 turnos al mes.

GRAN CANARIA

Mejores retribuciones

Los compañeros de Las Palmas han conseguido un excelente acuerdo económico en la retribución de las operativas de trasbordo internacional de contenedores

Estas operativas representan aproximadamente el 80% de la actividad del puerto de Las Palmas, por lo que la mejora en las retribuciones es bastante significativa. Cabe destacar la gran tarea negociadora de los estibadores grancanarios, que, tras más de ocho meses de conversaciones, consiguieron cerrar el pacto con las empresas en una larga jornada de negociación que se alargó hasta pasada la media noche del pasado 24 de julio. Posteriormente, el acuerdo pactado entre Comité y empresas fue ratificado en Asamblea General por una aplastante mayoría.

El acuerdo alcanzado beneficia a todos, trabajadores y empresarios. Y es que esta es la manera de funcionar que siempre ha defendido Coordinadora.

Así, los beneficios de este pacto se han hecho evidentes enseguida. En las operativas se ha elevado la media de producción muy por encima de las previsiones empresariales, cosa que rebaja los costes empresariales, ya que se han disminuido las manos necesarias para el movimiento de la misma mercancía. Ésto, a su vez, ha tenido una repercusión directa sobre los costes fijos de salarios y de seguridad social, así como una rebaja significativa de los costes de estancia en puerto de los buques. Además, este acuerdo ha disminuido considerablemente el absentismo laboral y ha significado una mayor disponibilidad física de personal para atender las demandas de los clientes, cosa que hace más competitiva a la Sociedad de Estiba y que le supone un importante ahorro económico. Con todo, hay que denunciar que a día de hoy el acuerdo pactado y firmado por todas las partes no se está cumpliendo por parte de las empresas estibadoras.

Actualmente, los compañeros grancanarios tienen abierta otra negociación en el capítulo de trasbordo de pesca congelada. Sin duda, los resultados que está dando el pacto referente al trasbordo internacional de contenedores ayudarán a que las conversaciones lleguen a buen puerto.

TENERIFE

Mejoras en el sistema informático de contratación

Cuando SESTIFE informatizó la contratación para operativas, fue una gran satisfacción, porque en líneas generales se agilizó todo el proceso. Sin embargo, a lo largo de los años se ha podido comprobar que el programa presentaba algunos problemas, porque no contemplaba todos los supuestos que podían darse. Con la combinación de tres listas y la gran diversidad de características de las operaciones y de la demanda de personal, se presentan a menudo casos especiales que, no estando previstos en el programa, obligaban a que los responsables de los nombramientos tuvieran que resolverlos manualmente. De esta manera, con bastante frecuencia se presentaban retrasos y errores en la confección de los turnos de trabajo, que, lógicamente, causaban irritación entre los compañeros e, incluso, daban lugar a sospechas de la existencia de algún trato de favor. En fin, que el programa funcionaba bien, pero no siempre.

Todo ello movió al Comité de Empresa a solicitar con insistencia a la Sociedad de Estiba la realización y puesta en servicio de un programa informático expresamente diseñado para las operaciones del puerto. Esta aspiración se ha visto satisfecha en estos días y ya el nuevo proceso informatizado de contratación es una realidad. Los nombramientos salen con toda puntualidad y los errores han sido reducidos al mínimo. Además, los compañeros estibadores del Puerto de Santa Cruz pueden consultar por internet los detalles de cada turno, incluyendo el nombramiento de los fines de semana. Con esto se ha perfeccionado el sistema de contratación y, como es el primer deseo de los estibadores de Santa Cruz, se continúan mejorando las condiciones de servicio en el puerto. En este sentido, es justo reconocer y agradecer los esfuerzos y dedicación a su trabajo de los compañeros responsables del servicio de listería de SESTIFE, José, Miguel Ángel y Sergio, con la colaboración abnegada de los miembros del Comité Israel y Julio. MK CONSULTORÍA

Sala de contratación de Santa Cruz

SABÍAS QUE...
la nicotina que hay en el tabaco es un veneno usado incluso en insecticidas?

EFEMÉRIDES
16 de diciembre de 1631
Erupción violenta del Vesubio, en la Bahía de Nápoles, que destruye cinco ciudades y mata a más de 3.000 personas

EL dato
Dos manzanas al día pueden reducir un 10% el nivel de colesterol.

FUERTEVENTURA

Debe haber ingresos

El aumento del volumen de trabajo y la presencia de intrusos hacen inexcusable el rechazo de los empresarios a ingresar nuevos profesionales

En la última comisión paritaria celebrada en Fuerteventura los empresarios se negaron a ingresar más estibadores pese a la petición, que ya viene de lejos, del colectivo portuario. Los compañeros que trasladaron por enésima vez esta necesidad fueron Ismael Ravelo, del Comité de Empresa de Las Palmas, y José Carmona y Juan Brito, del Comité de Fuerteventura, quienes se reunieron con Daniel Báez, Gerente de Sestiba, y los representantes de las cinco empresas estibadoras de la isla. Pese a la negación de los empresarios, el Gerente de Sestiba se comprometió a elaborar un estudio sobre los turnos perdidos por los estibadores y que ahora mismo realizan intrusos. Lo más curioso de todo es que este estudio ya fue hecho y presentado por los profesionales portuarios. Además, Acciona Trasmediterránea vuelve a operar en Fuerteventura, desde octubre, con tres barcos semanales. Ésto, junto a la calificación de Puerto del Rosario como puerto Schengen, hace aún más inexcusable el retraso en la aceptación de ingresos y deja poco margen de error al estudio que tiene que presentar Sestiba. De momento, los compañeros aceptan esperar, una vez más, y dejar que hagan sus estudios pero sin dejar de recordar que las matemáticas son una ciencia exacta y que se debe cumplir el recién aprobado IV Acuerdo Marco. Por último, también denuncian que sigue entrando mercancía a través de Gran Tarajal y Morro Jable, dos puertos menores de la isla que no son de interés general y en los que sólo trabajan intrusos; una práctica ilegal según el actual Acuerdo Marco.

TENERIFE

Ordenadores a disposición de los compañeros de Santa Cruz

Con financiación del Fondo Social Portuario, se han instalado en las áreas de ocio y convivencia en la sede de la Sociedad de Estiba de Tenerife, SESTIFE, tres ordenadores que han quedado a la disposición de todos los compañeros.

Este equipo estará conectado a INTERNET las veinticuatro horas del día, mediante una línea ADSL y de esta manera, los estibadores santacruceros, activos y en la reserva, cuentan con la posibilidad de disfrutar de las ventajas de las nuevas tecnologías en el centro de trabajo. MK CONSULTORÍA

GRAN CANARIA

Diversión en familia

En las fotos podemos ver a algunos de los compañeros de Las Palmas y sus mujeres e hijos e hijas disfrutando de las actividades que se pudieron gozar de un día inolvidable gracias a las actividades organizadas para los estibadores y sus familias en el Real Club Victoria el 19 de agosto del pasado verano. Los compañeros grancanarios, que disfrutaron de todas las actividades tanto o más que sus niños, agradecen desde estas páginas al Club Victoria y a todos los que ayudaron a organizar ese día de aventura, deporte y diversión en familia.

FUERTEVENTURA

Por fin, puerto Schengen

Puerto del Rosario ya es oficialmente un puerto frontera de la Unión Europea

Gracias a este nuevo estatus y a la profesionalidad y polivalencia de los compañeros de Fuerteventura, el enclave dará pasos de gigante al convertirse en un lazo de unión entre África y Europa. Después de muchos meses de retraso y de incertidumbres, al fin, el Consejo de Ministros aprobó publicar en el BOE, el pasado 21 de septiembre, la declaración de Puerto del Rosario como puerto fronterizo. Esto es algo capital para el enclave y la economía en general de la isla, ya que podrá exportar e importar productos de una forma mucho más directa y competitiva. Obviamente, todo ello repercutirá muy positivamente en el trabajo de los compañeros de Fuerteventura, ya que se espera que aumente el tráfico y los turnos.

La primera línea directa que, salvo contratiempos de última hora, parece que va a instaurarse es la que unirá la capital de Fuerteventura con la ciudad marroquí de Tarfaya. De hecho, la naviera Armas hace ya unos cuantos meses que tiene un buque preparado para cubrir esta línea pero el inexplicable retraso por parte de la administración estatal para declarar el puerto como enclave Schengen y dotarlo de las infraestructuras necesarias para ello hicieron que la naviera se planteara alternativas a la conexión directa con Fuerteventura. La otra opción que planteó fue establecer la línea con Arrecife, capital de la cercana isla de Lanzarote, que ya contaba con la calificación de Puerto Schengen pero que, paradójicamente, no tiene las infraestructuras necesarias para poder operar como frontera. Todo ello ha hecho peligrar el poder establecer una conexión directa de alguna de las dos islas más cercanas a la costa africana con puertos marroquíes, cosa que supone que todos los tráficos tengan que hacer un gran rodeo para pasar primero por Las Palmas antes de llegar a Fuerteventura y/o Lanzarote. Las Cámaras de Comercio, los empresarios y la población en general de ambas islas anhelan la conexión directa con Marruecos para mejorar las actividades comerciales y empresariales y el abastecimiento de ambas islas.

En cualquier caso, la conexión directa ya es posible porque Puerto del Rosario ya es Schengen y tiene todas las infraestructuras obligatorias para ejercer de frontera. Sólo falta que se concrete la línea o líneas y si los buques harán doble escala en ambas islas o sólo en Fuerteventura. A falta de que se acaben de concretar estos puntos, que Puerto del Rosario sea Schengen es una noticia excelente para los compañeros majoreros, para la economía en general de la isla y para sus ciudadanos.

Zona sur

SABÍAS QUE...
El escarabajo rinoceronte es el animal más fuerte, ya que es capaz de soportar en su dorso una carga treinta veces mayor que su peso durante una hora?

ALGECIRAS

Paz laboral por el liderazgo

Los portuarios algecireños hicieron público un firme compromiso de trabajo para "garantizar las máximas cotas de competitividad de la nueva terminal"

El documento se consensuó por parte del Comité de Empresa de Sestibalsa (Sociedad de Estatal de Estiba y Desestiba de Algeciras) en una reunión que mantuvieron el pasado 27 de septiembre. El objetivo de esta declaración es dejar bien claro que los portuarios de Algeciras están comprometidos al 100% con el desarrollo del puerto y con su competitividad, especialmente ahora que se encuentra abierto el concurso público para adjudicar los derechos de explotación de la que será la tercera terminal de contenedores del puerto, Isla Verde Exterior.

El compromiso hecho público por los estibadores algecireños se fija teniendo en cuenta el desarrollo de los contenidos y las pautas que marca el recién aprobado IV Acuerdo Marco, así como lo que indica el convenio local.

Los profesionales portuarios apoyan el concurso internacional abierto por la Autoridad Portuaria para la adjudicación de la nueva terminal. Por consiguiente, garantizan su respaldo a la empresa -o empresas- que obtenga el derecho a operar en Isla Verde Exterior. Asimismo, se comprometen a adoptar los equipos necesarios para manipular contenedores, incorporando nuevas tecnologías "que permitan la automatización, optimicen las capacidades de la terminal e incrementen la competitividad de la misma". Eso sí, el Comité de Empresa pone como condición que ésto no suponga una disminución neta de empleo en Sestibalsa, y piden que se proporcionen las medidas de formación correspondientes para optimizar los nuevos equipos que se incorporen y para trabajar con total seguridad.

Además, en la declaración de compromisos se recuerda que la evolución tan positiva que ha experimentado el puerto en las últimas décadas -que lo ha colocado entre los más importantes del mundo- se debe, en gran medida, al "largo periodo de paz laboral que ha existido y existe". Además, se hizo hincapié en que la actitud del comité seguirá siendo de diálogo y negociación permanente con las empresas.

Por último, los estibadores algecireños reafirman su compromiso con toda la comunidad portuaria y con el reto que supone mantener a Algeciras como puerto líder. Y es que es un enclave donde el tráfico de trasbordo es capital, pero es un tipo de tránsito muy sensible a la dura competencia que está surgiendo en España, Europa y en el resto del mundo, "impulsada por la globalización de los mercados y las políticas liberalizadoras".

Por su parte, APM Terminals ha recogido el guante del Comité de Empresa y ha comunicado que "la empresa valora positivamente la declaración de intenciones", señalando además que "el futuro del Puerto de Algeciras dependerá de la capacidad de trabajar juntos de todos los sectores implicados y ofrecer un marco de competitividad, estabilidad y flexibilidad". En el mismo comunicado puntualizan que "la mejor manera de demostrar esta buena voluntad por parte del Comité de Empresa será alcanzar un acuerdo en las negociaciones del convenio local". Por otro lado, la Autoridad Portuaria también se ha hecho eco de la declaración de los portuarios, valorando positivamente "cualquier iniciativa del Comité tendente a asegurar la paz social y la competitividad del puerto", además de "invitar a todos los sectores de la Comunidad Portuaria a que adopten resoluciones similares".

HUELVA

Gran victoria de Coordinadora

Con el 71% de los votos, el sindicato consigue una holgada mayoría y afianza su papel de unión de portuarios de referencia

En total, serán cuatro los delegados de Coordinadora en el Comité de Empresa de la Sociedad de Estiba de Huelva, que está formado por cinco delegados. Los compañeros de Coordinadora consiguieron 53 votos de un total de 72 en las elecciones celebradas el pasado 28 de septiembre. La plantilla completa de Huelva está compuesta por 75 profesionales, así que votó el 96% del censo, si bien un voto fue contado como nulo. Dicho de otra manera, sólo fueron tres los estibadores que no ejercieron su derecho a voto por estar de baja desde hace tiempo. La segunda fuerza en estas elecciones fue UGT, que consiguió 18 votos, el 24% del total. Con este resultado, Coordinadora gana un delegado más respecto al anterior comité y UGT pierde uno. Es decir, la fuerza minoritaria pasa de tener dos representantes a uno solo. Aunque los números hablan por sí solos, no está de más trasladar la más sincera enhorabuena a los compañeros de Huelva por estos excelentes resultados, que son fruto de un trabajo aún mejor.

HUELVA

Nuevos compañeros

Actualmente se encuentran en periodo de formación 12 nuevos estibadores que ingresaron en el Grupo Auxiliar a principios de septiembre. Una vez finalicen su formación, que durará unos seis meses, y teniendo en cuenta la reciente jubilación de dos portuarios, la plantilla de estibadores de Huelva contará con un total de 85 profesionales.

Los 12 ingresos están formándose en el manejo de los medios mecánicos que se utilizan en Huelva, tales como grúas pórtico y transportables o máquinas retro.

Además, estos compañeros también están aprendiendo aspectos relacionados con las labores de servicio especialista y se prevé que una vez se vayan integrando en la plantilla se les irá introduciendo en las tareas propias del Grupo 1. Un aspecto a destacar de esta nueva hornada de estibadores es su rápida incorporación a Coordinadora.

ALMERÍA

Éxito histórico

El enclave andaluz ya forma parte de la gran familia de puertos de Coordinadora

El compañero Manuel Ruano, candidato de Coordinadora, es ya el nuevo Delegado de Personal del Puerto de Almería. Por primera vez en la historia, Coordinadora ha vencido en este enclave a UGT. En estas elecciones, celebradas el 16 de octubre, votaron los 19 trabajadores que forman la plantilla del puerto. El resultado fue de 11 votos a favor de Coordinadora y 8 para UGT.

Este importantísimo triunfo no ha dejado de sorprender gratamente a muchos compañeros de la propia Coordinadora, si bien ha sido un éxito largamente trabajado por parte de los estibadores almerienses que ya estaban afiliados a Coordinadora y de muchos compañeros de la Zona Sur.

El principal reto que tiene por delante Manuel Ruano viene dado por un regalo envenenado que ha dejado como herencia el anterior Delegado, de UGT, recién jubilado. Se trata del Convenio Colectivo, firmado la semana anterior de las elecciones sin que el antiguo Delegado de Personal ni siquiera lo sometiera a consulta con el resto de trabajadores. De hecho, aún no se conoce ni su contenido ni el tiempo que estará vigente. Eso sí, una vez se tenga entre las manos se hará todo lo posible por mejorarlo y cambiar todo aquello que no se ajuste a la legislación laboral o al IV Acuerdo Marco.

En definitiva, parece que la mayoría de portuarios de Almería han querido cambiar la representación sindical a favor del modelo que representa Coordinadora, luchador y transparente, mayoritario en casi todos los puertos. Por algo será…

Zona catalano-balear

EFEMÉRIDES

29 de noviembre de 1899
Joan Gamper funda el FC Barcelona junto con 11 amigos en el Gimnasio Solé

BARCELONA

Elegidos los nuevos delegados

La plantilla barcelonesa escogió a siete compañeros y a una compañera para completar el Comité de Empresa después de la dimisión de ocho representantes

El Comité de Empresa de Estibarna vuelve a estar al completo: 23 delegados. Hay que precisar que oficialmente sólo se han hecho las elecciones primarias en Coordinadora, el pasado 20 de septiembre. A falta del último paso legal, las elecciones parciales propiamente dichas, ya se puede considerar firme el resultado porque Coordinadora es el único sindicato con representación en el Puerto de Barcelona y el único capaz de proponer ocho candidatos. Por esta razón los ocho elegidos en las primarias ya se han incorporado al equipo que trabaja por los derechos e intereses de los estibadores del puerto catalán desde julio de 2006.

La causa de las elecciones parciales es la dimisión de ocho miembros del antiguo Comité, que hicieron pública en julio de este año, en la misma asamblea que daba el visto bueno al IV Acuerdo Marco justo antes de firmarlo en Madrid con Anesco. La causa madre de las dimisiones fue el cansancio personal que arrastraban los delegados por el hecho de llevar ya muchos años al frente del Comité y al pie del cañón en los muelles y porque consideraron que era el momento de retirarse de la primera línea sindical al haber culminado con éxito procesos tan importantes como la paralización de la Directiva Europea, la negociación del Convenio Colectivo o la aprobación del IV Acuerdo Marco. Debido a que los otros 15 integrantes del Comité expresaron sus ganas de continuar trabajando por el colectivo, la misma asamblea decidió celebrar elecciones sólo para sustituir a los miembros dimitidos.

A finales de septiembre, los nuevos representantes salidos de las elecciones primarias ya se incorporaron a las diferentes comisiones, según sus gustos y aptitudes, para que cojan experiencia y el ritmo de trabajo sin tener que esperar a las elecciones parciales oficiales.

Después de este proceso, Barcelona cuenta con un Comité rejuvenecido pero bregado y experimentado en la defensa de la estiba. Con todo, es crucial que los 23 delegados actuales del Comité de Estibarna cuenten con el apoyo y el impulso de todos los portuarios para consolidar los hitos conseguidos y hacer frente a los retos que se avecinan.

BARCELONA

Aragunde, Cabecera de Zona

Jordi Aragunde, delegado en el Comité de Empresa de Estibarna, ha sido escogido nuevo Cabecera de la Zona Catalano-Balear después de la dimisión de Julio Navarro como representante sindical. Después hizo de la propuesta unánime de Barcelona para que Aragunde asumiera el cargo, los demás puertos de la Zona ratificaron su nombramiento en la Reunión de Zona celebrada en la Barceloneta, el carismático barrio marinero y portuario de la capital catalana. El apoyo a "el Gallego" fue total, por su profesionalidad, compañerismo y valía personal.

Jordi Aragunde

MALLORCA

Pleno en las elecciones

Coordinadora copa el 100% de delegados en el nuevo Comité de Empresa de Palma

Con una participación del 93% de un total de 69 estibadores, las elecciones celebradas el pasado 16 septiembre supusieron un éxito arrollador de Coordinadora: todos los votos fueron para esta formación sindical. Así, pleno en el Comité; los cinco delegados son de Coordinadora, siendo Pau Mudoy Fajardo el estibador más votado. Tanto Mudoy como sus cuatro compañeros ya se han puesto a trabajar para el colectivo de portuarios. Han abierto las negociaciones con las empresas para pactar las operativas de carga autopropulsada, un tráfico muy importante para el puerto de Palma. Los estibadores mallorquines destacan el estrecho contacto que han forjado con Jordi Aragunde, nuevo Cabecera de Zona. El mismo Aragunde pudo comprobar las dificultades que tienen los compañeros con las empresas del enclave al visitarles el día 9 de octubre para participar en una reunión con la patronal en la que se consiguió un principio de acuerdo y el compromiso de seguir con las negociaciones.

CASTELLÓN

Consejero de la AP

Ximo Forés, compañero estibador del Puerto de Castellón ha sido nombrado como Consejero de Administración de la Autoridad Portuaria del enclave. Así, los portuarios de Castellón consiguen tener voz y voto en el órgano responsable de la gestión del puerto. Con ello se demuestra el peso específico y la profesionalidad de los afiliados a Coordinadora. Al igual que en Alicante y Valencia, este nombramiento es producto de un acuerdo alcanzado con la Generalitat Valenciana.

CASTELLÓN

Más compañeros, más puerto

Los estibadores de Castellón pronto contarán con 35 nuevos compañeros, que se van a incorporar en dos grupos diferenciados. El primero, de 15 trabajadores, está terminando su formación en el Grupo 0. El segundo grupo, de 20 ingresos, se incorporará en breve al Grupo 0 para empezar su aprendizaje. Una vez ambas cuadrillas superen la instrucción, en Castellón contarán con una plantilla operativa de 160 estibadores. Con este aumento de personal se pretende cumplir las exigencias del nuevo Acuerdo Marco, ya que permitirá realizar las jornadas de formación que marca el texto así como atender a las necesidades futuras de las empresas. Y es que las demandas empresariales están creciendo, al igual que el puerto, que va a emprender la apertura inminente de la ampliación sur. En la primera fase se contará con 500 metros lineales de atraques para graneles sólidos, donde se han instalado dos grúas de 100 toneladas. De hecho, los delegados de prevención y gruístas formativos de Coordinadora ya han podido visitar una de ellas. Hay que enmarcar todo ello en un puerto que está viviendo un crecimiento espectacular, cosa que dice mucho de su valiosísima plantilla de estibadores, y que tiene un vastísimo horizonte de crecimiento por delante, por la expansión física del puerto y por las mejoras previstas en las infraestructuras que circundan el enclave.

Zona norte

EFEMÉRIDES
14 de diciembre 1911
La expedición dirigida por el noruego Roald Amundsen descubre el Polo Sur

AVILÉS

Regulación de la libre contratación

La fórmula que se propone en Avilés no es nueva, ya que es la que se aplica en otros puertos españoles. Quieren pactar con la patronal que se cree una empresa en la que se integren los trabajadores eventuales y en la que los sindicatos con representación en el puerto tengan voz y voto. Actualmente ya existe una bolsa de trabajadores eventuales pero en la que sólo tienen capacidad de decisión las empresas.

Se trata de adaptar esta práctica al IV Acuerdo Marco y modernizar un sistema de libre contratación arcaico y sujeto únicamente al criterio empresarial. La propuesta de Coordinadora es crear una especie de ETT en la que estén presentes la patronal y los trabajadores y que asegure la formación correspondiente de todo trabajador que realice labores de estiba cuando la plantilla de trabajadores portuarios no pueda asumir el volumen de trabajo.

Además, se quiere que esta bolsa de trabajadores pase a ser formalmente la cantera del puerto, ya que al recibir la formación adecuada serían los más indicados para ocupar los puestos que se vayan solicitando en la plantilla de estibadores cuando el volumen de trabajo, las jubilaciones o bajas creen plazas libres.

En definitiva se trata de mejorar la situación laboral de los eventuales así como asegurar un servicio profesional y competitivo a través de la formación.

GIJÓN

El Musel apuesta por los jóvenes

Coordinadora quiere regular la libre contratación e integrar a los eventuales

Los estibadores de Gijón quieren aplicar el IV Acuerdo Marco en su puerto, sobre todo en lo que se refiere a la plantilla de trabajadores. Así, han iniciado conversaciones con la patronal y Gestiba (Sociedad de Estiba de Gijón) para homologar y adecuar las condiciones de trabajo en el enclave, donde se sigue arrastrando el desbarajuste causado por la regulación de empleo de 2004.

En primer lugar, a causa de esa regulación, se prevé una falta importante de mano de obra que impedirá dar el servicio que los clientes demandan en Gijón. Así, se quiere establecer un plan de formación e ingresos antes de que culmine el proceso de regulación de empleo, el 1 de enero de 2009, teniendo en cuenta la evolución del volumen de trabajo en el puerto.

Por otro lado, si bien es un punto estrechamente relacionado con lo anterior, se quiere homologar y regular la bolsa de trabajo de eventuales. Los estibadores de Gijón quieren tener voz y voto en la gestión de estos trabajadores, en cuestiones como el número de personas que tienen que ser, su formación, remuneración, labores que tienen que desempeñar y otros aspectos. No se descarta crear un Grupo Auxiliar a partir de los eventuales que pueda cubrir las labores complementarias.

En definitiva, los compañeros de Gijón quieren que la bolsa de eventuales sea la cantera de la estiba en El Musel, por lo que quieren un planes de formación y de ingresos acompasados y con vistas a integrar a los eventuales en el colectivo y, a la vez, asegurar que los clientes del puerto de Gijón no se quedarán sin servicio por la falta de manos que está provocando el expediente de regulación que acabó con el conflicto que creó Fernando Palao en 2004.

BILBAO

Crece la plantilla

En Bilbao siguen adelante con el proceso de incorporación de nuevos compañeros. Actualmente se están preparando las pruebas de selección para la inminente incorporación de 45 nuevos estibadores portuarios. Si bien está previsto que la incorporación se realice en noviembre, hay que tener en cuenta que a menudo estos procesos se dilatan en el tiempo por los plazos en las pruebas de selección y en la evaluación de los resultados.

Paralelamente, todas las partes están realizando estudios de rendimiento para poder contrastar los datos de unos y otros y así tener una plantilla óptima que dé el mejor servicio a los clientes que operan en el puerto de Bilbao.

BILBAO

Atentos al entramado empresarial

En el mayor puerto vasco las compañías se encuentran cada vez más concentradas en grupos multinacionales. Concretamente, es el grupo Dragados uno de los que está acumulando más poderío empresarial en el puerto vizcaíno. Con diversas operaciones, ha acaparando la mayoría e incluso la totalidad del capital de algunas compañías y, en otras, ha ampliado sustancialmente su porción. Bergé es el otro gran grupo que se ha hecho fuerte en Bilbao, donde ha disminuido el número total de empresas estibadoras.

Los estibadores bilbaínos son conscientes de que las negaciociones con grandes grupos suelen ser más peliagudas, pero ésto no va a cambiar la forma que ha tenido la estiba de relacionarse con las empresas, basada en el diálogo y la negociación. Precisamente, cabe destacar los contactos que están manteniendo los compañeros de Bilbao con Acería Compacta de Sestao (ACB), la antigua Altos Hornos de Vizcaya, para que los estibadores realicen labores como la carga y descarga de bobinas.

GIJÓN

Preacuerdo por EBHISA

La estiba gijonesa y la patronal modifican el pacto que acabó con la huelga de 2004

A falta del acto oficial de firma, el preacuerdo es firme. Con esta adaptación del pacto de 2004, un grupo de unos 10 estibadores de El Musel pasará a formar parte de la plantilla de EBHISA (European Bulk Handling Installation, SA), empresa que gestiona los graneles sólidos y que mueve gran parte de la mercancía del puerto. Estos 10 trabajadores portuarios que pasarán a EBHISA son parte de los 16 compañeros que están trabajando actualmente como estibadores en la terminal de esta empresa. Otro punto de este acuerdo es hacer un ingreso que deberá ser efectivo al comenzar 2009 de 2 ó 3 estibadores para atender el trabajo que genera la terminal, además de concretar que se irán cubriendo en EBHISA las bajas de incapacidad temporal y vacaciones con gente de la bolsa trabajadores eventuales con la que cuenta El Musel.

Aunque había consenso entre los trabajadores y una patronal muy predispuesta al diálogo y a pactar, este acuerdo se ha hecho esperar para que el texto no contradijera la jurisprudencia que ha producido el famoso conflicto de 2004, cuando Fernando Palao decidió que EBHISA dejaba de considerarse oficialmente como empresa estibadora, cosa que forzó una considerable regulación de empleo que ahora se está pagando con falta de personal.

BILBAO

Pacto en los descansos

Por fin, se alcanza un acuerdo en el puerto vizcaíno por el que no caducarán los festivos no disfrutados

Los compañeros de Bilbao tenían acumulados una enorme cantidad de descansos acumulados y no disfrutados por haber priorizado la competitividad y el buen servicio al derecho de días festivos. El acuerdo tiene una importancia especial ya que se acercaba el fin año, momento en el que los descansos no disfrutados hubieran caducado y los compañeros habrían tenido la única opción de cobrarlos perdiendo la posibilidad de dedicar esos días a sus familias, amigos, actividades de ocio o simple descanso personal.

Así, a partir de ahora, los descansos acumulados no sólo no caducan sino que se podrán seguir acumulando para poderlos disfrutar cuando haya menos trabajo en el puerto. De este modo, salen beneficiadas todas las partes, ya que las empresas seguirán disponiendo de los trabajadores que necesiten, los clientes recibirán el servicio adecuado incluso cuando haya mucho volumen de trabajo y los trabajadores no se verán en la disyuntiva de tener que elegir entre su vida personal y la excelencia en su profesión.

Temas del mes

LA frase

"La vida misma, cada momento de ella, cada gota de ella, aquí en este instante, ahora, en el Sol, en Regent's Park, fue suficiente, de hecho, demasiado."

Virginia Woolf, en 'La señora Dalloway'

IV ACUERDO MARCO

Palos en las ruedas

La firma del IV Acuerdo Marco Sectorial por parte de Coordinadora y ANESCO parecía que iba a dotarnos de la estabilidad ansiada por todos. Pero Puertos del Estado, solicitando la impugnación del Acuerdo Marco e incumpliendo la Ley de Puertos, sabotea al sector impidiendo un tiempo de calma y respiro.

Recordemos que en los últimos años, con el debate de la Directiva Europea -todavía fresco en nuestra memoria-, el IV Acuerdo Marco nos parecía la fórmula para acabar con estos tiempos de conflicto. Para Coordinadora es un instrumento con el que hacer frente a los intentos de algunas empresas que pretendían hacer actividades de estiba sin aplicar las condiciones laborales pactadas. Y para la patronal significa una calma largamente deseada que les permitirá hacer negocios sin sobresaltos. Pero, con las maniobras por parte de Puertos del Estado para sabotear el acuerdo suscrito entre Coordinadora y ANESCO, se vuelve a romper la calma aunque no la legitimidad de lo acordado.

En la reunión mantenida por nuestro Coordinador General, Antolín Goya, el pasado 11 de octubre, con el Secretario General de Transportes, Fernando Palao, y el presidente de Puertos del Estado, Mariano Navas, para tratar la impugnación presentada por el ente público al IV Acuerdo Marco Sectorial, Palao ofreció llegar a algún acuerdo sobre los puntos que el ministerio ve ilegales antes de tener que acudir a los tribunales ordinarios. Debido a que Palao es ya un viejo conocido de la estiba por su largo currículo de agitador de los puertos, nuestro Coordinador reclamó por escrito durante la reunión un documento con las modificaciones que se proponían al texto del IV Acuerdo.

Para Coordinadora, las impugnaciones que se presentan están dirigidas contra la representatividad de los que actuamos en la mesa de negociaciones. Si bien no se cuestiona demasiado nuestra capacidad de representación, sí se pone en entredicho la de ANESCO, como patronal de las empresas estibadoras. Pero la firma del primer, segundo y tercer Acuerdo Marco deja claro que Puertos del Estado reconoce a la Patronal como habilitada para negociar, por lo que sus objeciones son una incongruencia en este momento. Queda claro que para sabotear los pactos entre patronal y trabajadores, que son los que producen los beneficios en los puertos, Puertos del Estado se ha agarrado a un clavo ardiendo. Y es que si Puertos del Estado y las autoridades portuarias se levantan de la mesa y no quieren negociar, y resulta que tampoco permiten hacerlo a los empresarios, que son los que asumen el 100% de la contratación, la conclusión es que nos quieren dejar sin patronal y niegan la validez de lo que hasta ahora había sido normal.

LEGITIMIDAD ¿DE QUIÉN?

Como hemos dicho, uno de los pilares en los que se basa Puertos del Estado para decir que el IV Acuerdo Marco Sectorial no es válido es poner en duda la representatividad de Coordinadora y ANESCO para ser la voz de los trabajadores portuarios y de las empresas estibadoras. En nuestro caso tenemos una representatividad de más del 80% de los estibadores y, por lo tanto, no creemos que haya que pertenecer a ninguna de las dos grandes centrales sindicales estatales para poder firmar un Acuerdo Marco Sectorial. La rotunda negativa de Puertos del Estado a ceder las labores complementarias de la estiba, que representan entre el 30% o 40% de las actividades en los puertos, es la razón en la que se escuda para alegar nuestra falta de representatividad. De esta manera, confunden deseos con realidad. La patronal ANESCO también recuerda que representa al 90% de las empresas que trabajan en los puertos españoles y que son ellos quienes contratan las plantillas de las Sociedades de Estiba. Éstas sólo controlan la plantilla de trabajadores pero no los emplean. Por eso insiste en que Puertos del Estado no debe interferir en la negociación colectiva ya que es un ámbito que sólo compete a empresas y sindicatos.

Con esta constatación entramos en otro tema relacionado. Según la Ley 48/2003, desde el 19 de agosto de 2006 estas Sociedades de Estiba se deberían haber transformado en APIE. Es decir, que su capital social estuviera controlado exclusivamente por empresas de carácter privado, dejando fuera de la gestión a los poderes públicos y a las autoridades portuarias. Puertos del Estado y, por consiguiente, el ministerio de Fomento no cumplen con la ley ya que no han ejecutado esta transformación a pesar de que, según la norma vigente, las Sociedades de Estiba caducaron el 19 de agosto de 2006. Así, nos encontramos que, por causa del propio Ministerio, nuestra actividad está regida por unas Sociedades de Estiba que no existen legalmente.

Ya sabemos que la Ley 48/2003, y sus APIEs, fue un

Temas del mes

LA frase

"Las lágrimas más tristes que se lloran sobre las tumbas son por las palabras que nunca se dijeron.
Epitafio en una tumba de Nueva Inglaterra"

EL dato

Hay en el mundo unos 640 millones de armas ligeras y cada año se fabrican 8 millones más y 16.000 millones de balas: 2 por cada hombre, mujer, niña y niño del planeta.

intento del PP de desregularizar el trabajo en los puertos y una manera de salvar el fracaso de su representante Loyola de Palacio en Europa, donde sus Directivas Europeas fueron rechazadas por dos veces consecutivas por el Parlamento Europeo. Sin embargo, también sabemos que los estibadores españoles conseguimos que la ley obligase a las empresas a la contratación de profesionales cualificados para estos servicios. Así, el PP sacó adelante su legislación, la que hoy está vigente pero que no cumple Puertos del Estado. Aunque esta ley significa una privatización porque el Estado no tiene ningún lugar en la gestión de las APIEs, también permite que sean los portagonistas normales en una negociación sindical quienes determinen su propia regulación y establezcan las labores a las que se aplica.

En este contexto y con una paz laboral acordada a unos ocho años vista, el sabotaje de Puertos del Estado aun es más inexplicable y no considera las contradicciones en las que incurre. Por ejemplo, otra de las acusaciones de Puertos del Estado es que las negociaciones para la mejora de las condiciones laborales de los estibadores deben llevarse a cabo en cada puerto y acusa tanto a Coordinadora como a ANESCO de haber llegado a un acuerdo nacional que según ellos no se ajusta a Derecho. Y afirman esto sin ruborizarse, pese a que Puertos del Estado sí reconoció la globalidad y centralidad de los tres acuerdos anteriores.

Ante esta acusación, ANESCO también ha dado un paso al frente y advierte que estas negociaciones deberían llevarse a cabo por parte de las APIEs, no por las Sociedades de Estiba, y que si se lee el IV Acuerdo Marco Sectorial se puede constatar que es flexible para que en cada puerto se negocien las mejores condiciones posibles.

Desde Coordinadora se analiza este posicionamiento del empresariado del sector como lógico y natural, ya que son las empresas las que financian el 100% de la estiba portuaria y las que necesitan un marco legal estable que les permita negociar a largo plazo para asegurar sus inversiones. El Estado debería ser un ente conciliador y no un saboteador de los pactos a los que llegan trabajadores y empresarios, que sí cumplen el marco legal vigente.

FALACIAS

Un día antes de la reunión con nuestro Coordinador General, el presidente del ente público Puertos del Estado, Mariano Navas, arremetió contra ANESCO y Coordinadora afirmando que "la estiba tiene que cambiar su actitud" con el objetivo de "fomentar y aumentar la productividad en lugar de intentar crear un monopolio a modo de cártel en los puertos". También dijo que el acuerdo alcanzado "corresponde a un sistema de exclusividad" y va en contra del aumento de la producción en los puertos. Navas afirmó que el modelo portuario español es

LA INFORMACIÓN DE LA MINISTRA

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, aseguraba recientemente que las críticas de las que ha sido objeto desde todos los grupos políticos, excepto el PSOE, por su gestión de la crisis ferroviaria en Cataluña no le han impedido dormir. Y tampoco parece haberle quitado el sueño aparecer como correa de transmisión de Fernando Palao y Mariano Navas respecto a su posición sobre IV Acuerdo Marco. Pero a estas alturas de la legislatura, con las elecciones a la vuelta de la esquina, no estaría de más demostrar un poco de humildad y reconocer su ignorancia, al menos en este tema.

Una falta de información que quedó demostrada en su comparecencia en el Senado donde respondió a la pregunta del senador de Convergència i Unió, Pere Macías, sobre la posición del ministerio de Fomento en relación al IV Acuerdo Marco Sectorial, suscrito el 26 de julio, pero que no llegó a inscribirse en el ministerio de Trabajo por la impugnación, entre otros, de Puertos del Estado. Magdalena Álvarez afirmó, remitiéndose a lo que le decían sus subordinados Palao y Navas, que su ministerio cuenta con el apoyo de las sociedades estatales del sector y de los sindicatos, "en su objetivo de que el Acuerdo Marco del sector de la estiba respete la legalidad vigente".

Se le olvidó precisar, quizá porque se limitaba a leer las respuestas que llevaba escritas, que las organizaciones sindicales que dice tener de su lado no son los mayoritarios en el sector. Respecto a las Sociedades de Estiba eludió explicar por qué su departamento incumple la legalidad vigente y no transforma la Sociedades de Estiba y Desestiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIEs), tal y como se recoge en la Ley de Puertos de 2003. En este punto el senador Macías denunció que Puertos del Estado está "presionando" para que no se creen las APIEs y acusó de prevaricación -aunque sin utilizar explícitamente esta palabra- al Organismo Público y las autoridades portuarias, al señalar que estas entidades "no están cumpliendo la ley en estos momentos y ya se sabe que no cumplir la ley a sabiendas es una figura jurídica perfectamente determinada".

La ministra también intentó deslegitimar a Anesco para negociar el Acuerdo Marco ya que según Álvarez, las empresas de la asociación "sólo tienen contratado el 8% los trabajadores del sector de la estiba"; mientras que, según ella, son las autoridades portuarias las que "tienen contratado el 92 % del personal del sector". De nuevo, fallaba la información de la ministra y fue Xabier Vidal, desde Anesco, quien tuvo que aclararle que se equivocaba ya que "son las empresas las que proporcionan el 100% de la ocupación efectiva en los puertos y no la Autoridades Portuarias. Y, de estas empresas, Anesco representa a un 90% de las mismas."

También nuestro Coordinador General, Antolín Goya, representando al sindicato mayoritario en el sector, desmintió a Magdalena Álvarez: "Me sorprende el desconocimiento de la ministra, en efecto las Sociedades de Estiba son las que tienen en plantilla al 100% de los trabajadores pero también son financiadas íntegramente por la patronal, ya que las Autoridades Portuarias no emplean a ningún estibador".

SABÍAS QUE...
unos científicos de la Universidad de Hiroshima han creado una nueva especie de rana con la piel transparente?

EFEMÉRIDES
30 de noviembre de 1922
Mussolini es nombrado Primer Ministro de Italia, con poderes dictatoriales, por parte del rey Víctor Manuel III

EL dato
El koala duerme 22 horas al día de promedio, dos horas más que el perezoso

consecuencia de la Ley de 2003, aprobada por el Partido Popular, y algunos problemas actuales son consecuencia de la misma.

Hay que recordar a Mariano Navas que el sector portuario español es consecuencia de una historia mucho más larga que la que él señala. Los trabajadores portuarios, como muchos otros, han tenido que luchar y adaptarse para superar las agresiones que muchos políticos como él han perpetrado contra sus derechos laborales. Derechos conseguidos tras años de lucha de la clase trabajadora a quién él dice representar a través de su partido.

La UCD de Alfonso Suarez empezó a desmontar la empresa pública con la que contaban los puertos. El PSOE de Felipe Gonzalez, con Fernando Palo, remató la jugada e impuso ese híbrido entre público y privado que son las Sociedades de Estiba. El PP de Aznar las disolvió creando las APIEs totalmente privadas. Y ahora el PSOE de Zapatero recoloca a Palao para que lo acabe de estropear todo incumpliendo la Ley y saboteando uno de los últimos intentos de Coordinadora para seguir defendiendo los derechos laborables sin tener que perjudicar el buen funcionamiento de los puertos.

Mientras Coordinadora continúa ejerciendo su fuerza sindical con responsabilidad, es acusada de querer crear una especie de monopolio con los empresarios. Es necesario recordarle a Mriano Navas que es el Estado quien tiene la última palabra en la gestión, y es precisamente Puertos del Estado, el ente que él mismo preside, quien impide exclusividades y establece las condiciones de acceso a las actividades portuarias. Así, tal y como marcan nuestras leyes, todas las empresas son libres para competir y acceder a los puertos porque quien otorga la licencia en cada puerto es la Autoridad Portuaria correspondiente a través de concursos públicos y son, precisamente, las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado quienes controlan las convocatorias. Visto lo cual, las declaraciones de Mariano Navas en cuanto a monopolios y exclusividades bordean, como mínimo, el surrealismo. Con declaraciones de este tipo, es bastante lógico que desde la patronal se afirme que el posible "cártel" del que habla Mariano Navas sería el que forman las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, al establecer las condiciones y requisitos de licitación en los concursos públicos y realización de contratos.

POSTURAS OPUESTAS

Ante esa postura difamadora y destructiva, tanto Coordinadora como ANESCO presentaron ante la Dirección General de Trabajo sus alegaciones a las impugnaciones presentadas por Puertos del Estado, que se ha visto acompañado por las Autoridades Portuarias de Cádiz y Cartagena, la empresa EBHISA del puerto de Gijón y los sindicatos CCOO y UGT contra el IV Acuerdo Marco Sectorial de la Estiba. Hay que recordar que la empresa EBHISA es la

misma que, en 2004 y junto a Fernando Palao -presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón en aquel momento-, protagonizó el feroz conflicto que acabó con un expediente de regulación que hoy está provocando falta de mano de obra en ese puerto.

Previamente, la comisión negociadora del IV Acuerdo Marco se volvió a reunir en el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje de Madrid para buscar una salida a la situación. Pero las posturas seguían enrocadas: Coordinadora, ANESCO y los sindicatos LAB y CIGA, a favor del IV Acuerdo Marco, mientras que CCOO y UGT mantenían su rechazo e impugnaciones al mismo, junto con Puertos del Estado, que ni siquiera acudió a la reunión.

Por ello sólo queda esperar a que el ministerio de Trabajo publique el Acuerdo en el BOE, o lo devuelva si todo o parte del mismo no se ajustase a la legalidad. Pero, patronal y trabajadores ya han empezado a desarrollar el Acuerdo porque el trabajo en los puertos tiene que continuar. Así, el pasado día 24 de octubre se constituyó en Madrid la Comisión Paritaria Sectorial del IV Acuerdo Marco para la Regulación de las Relaciones Laborales del Sector de la Estiba Portuaria y tras el acto formal de su constitución se procedió a atender los puntos del orden del día.

Esa es la demostración, una vez más, de la responsabilidad de Coordinadora frente a la irresponsabilidad de quienes rigen en estos momentos Puertos del Estado. Pero el conflicto está abierto y, si esa agresión inexplicable continúa, los trabajadores portuarios no se van a quedar de brazos cruzados.

Lo curioso es que esta vez la patronal y la inmensa mayoría de la representación sindical están en un frente, con la bandera del diálogo y defendiendo un sistema portuario que ha dado y sigue dando unos resultados económicos prácticamente inmejorables, mientras que en el otro frente tenemos al ente público Puertos del Estado, atacando a ese mismo sistema portuario, que debería defender, sin esconder su alma de agitador falaz que no respeta ni la ley vigente.

Los profesionales y las empresas son los que día a día hacen que los puertos produzcan, algo imprescindible para que el país funcione. Y, por parte de los trabajadores, ya se están decidiendo las acciones que se van a emprender para responder a tanto ataque y sabotaje de Puertos de Estado.

¡Ni un paso atrás!

AUTORIDADES PORTUARIAS

La impugnación del IV Acuerdo Marco por parte de Puertos del Estado se quiso "vender" como una medida consensuada y aceptada por todos los puertos españoles, pero enseguida aparecieron las matizaciones ante el recurso presentado, aduciendo que este documento no supone impugnar el acuerdo individualmente como Autoridad Portuaria. Puertos del Estado presentó un primer documento a las autoridades portuarias que casi obligaba jurídicamente a todos los puertos a presentar recurso. Ante este hecho, los cinco primeros puertos españoles en tráfico de mercancías, Algeciras, Barcelona, Valencia, Bilbao y Tarragona señalaron la necesidad de reflexionar sobre la idoneidad de esta medida y, sin dejar de apoyar de forma política al presidente de Puertos del Estado, Mariano Navas, señalaron que una decisión de este tipo debía someterse a estudio y al consejo de administración de cada puerto. Sería bueno que alguien en ese consejo les recordara que también las Autoridades Portuarias, individualmente, estan incumpliendo la Ley al no constituir las nuevas APIEs.

El Puerto de Cartagena, una de las tres instituciones que ya presentaron impugnaciones al acuerdo este verano, lanzó un comunicado de prensa anunciando que todos los puertos se sumaban a la acción de Puertos del Estado. Este comunicado sorprendió tanto a Coordinadora como a Anesco, pero tampoco se sintieron identificados algunos presidentes de los puertos citados en él. Los puertos que han rechazado impugnar por separado el acuerdo sostienen que el texto firmado es un apoyo a Puertos del Estado pero rechazaron que significara ir en procesión al ministerio de Trabajo a presentar alegaciones. ¿Hasta cuando quieren mantenerse al borde de la Ley?

Puertos de Tenerife

Futuro Puerto - Ciudad

Edificio SOFITESA
instalación empresas ZEC

Terminal Contenedores

Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org

Prevención&formación

Funespor Fundación Estudios Portuarios

LA frase
“Habla para que yo te vea.”
Sócrates

FORMACIÓN

Jornadas sindicales

Un buen número de compañeros asistieron a conferencias y debates celebrados en Gran Canaria

El Hotel Escuela Santa Brígida fue el lugar elegido para estas jornadas, que se celebraron durante los días 22, 23 y 24 de mayo. Bajo el título *La mejora en aspectos relativos a la seguridad, el medio ambiente, la estabilidad y la eficiencia por parte de la Asociación Sindical de Estibadores Portuarios* se enmarcaban un buen número de actos participativos con un objetivo primordial: poner sobre la mesa las posiciones de los agentes portuarios del tráfico marítimo de Canarias, desde la perspectiva de la estiba. Todo ello con el objetivo de alcanzar conclusiones que permitan trazar las líneas a seguir para la buena marcha de los puertos canarios –y, por extensión, los de todo el país-, tomando como base el equilibrio entre calidad y precio en un clima de paz social y seguridad financiera.

Una variable que planeó en todos los razonamientos fue la ineludible adaptación del sistema portuario al marco generalizado de la economía global y a las oportunidades que éste ofrece, sin dejar de vista la enorme competencia que conlleva. En este sentido, se subrayó la importancia que tiene esta evolución económica mundial en puertos como el de Las Palmas, en especial con la llegada de tráficos internacionales de trasbordo. Ante esta nueva realidad, en Santa Brígida se reflexionó sobre los cambios que provoca en todos los agentes portuarios que intervienen en la carga y descarga de buques. Empresarios, trabajadores e instituciones han tenido que reajustar sus pautas de funcionamiento para propiciar un nuevo modelo de puerto, de empresa y de estibador portuario.

Una de las conclusiones a las que llevó todo este análisis es la necesidad de flexibilizar el sector, amoldándose a él las estructuras empresariales y sindicales. Pero también son necesarios los movimientos en el terreno institucional con vistas a aplicar una política portuaria acertada, ya sea reduciendo tasas y tarifas u otro tipo de medidas que propicien la captación y el mantenimiento de los tráficos internacionales. Como buen ejemplo de este tipo de funcionamiento institucional se citó a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que sigue una buena estrategia para captar tráficos y que está luchando para que Canarias sea una plataforma logística de referencia mundial de relaciones comerciales con África.

Y como no podía ser de otra manera, en las jornadas hubo tiempo también para el trabajo sindical. Se reflexionó sobre la situación actual de la profesión y sobre las estrategias de futuro para seguir reforzando la posición de los estibadores a escala nacional e internacional. Por el gran éxito y el interés de estas jornadas, los compañeros que participaron en ellas quieren agradecer a todo el personal de Funespor, a Víctor Díaz y a las secretarias del sindicato en Las Palmas, Lourdes y Mariola, por el magnífico trabajo que llevaron a cabo y por su dedicación y entrega, así como a todos y cada uno de los ponentes por el inestimable valor de sus aportaciones, su esmero y sinceridad.

PREVENCIÓN

Heridas, contusiones y fracturas

Heridas

Se considera una herida la pérdida de continuidad de la piel o de las mucosas como consecuencia de un traumatismo, y provocando la comunicación del interior del cuerpo con el exterior.

Desde el punto de vista práctico, la persona que da el soporte considerará el grado de gravedad de una herida por la afectación de los tejidos y el riesgo de infección que presente. Por lo tanto, las heridas podrán ser leves o graves:

Leve: Aquella herida que sólo afecte la capa más externa de la piel, en la cual no interviene ningún factor específico de gravedad y que se ha producido no hace más de seis horas.

Grave: Aquella herida en la que intervenga alguno de los factores de gravedad o que hace más de 6 horas que se ha producido.

La persona que presta atención a un accidentado sólo podrá atender, curar y solucionar las leves, mientras que las graves tendrán que ser atendidas por un servicio médico.

Contusiones

Una contusión es una lesión, sin pérdida de la continuidad de la piel, causada por el impacto de un objeto con el cuerpo. Puede existir una lesión por debajo de la piel y afectar otras estructuras (venas, arterias, músculos).

Según la intensidad del impacto se dividen en:

Contusiones de primer grado: No hay ninguna alteración de los tejidos, la intensidad del golpe hace que se rompan capilares provocando lo que vulgarmente se denominan morados. Estos morados varían de color a lo largo del tiempo. De un color morado pasan a un color amarillento.

Contusiones de segundo grado: La intensidad del golpe es mayor, se rompen vasos sanguíneos más importantes y aparece lo que se denomina hematoma.

Contusiones de tercer grado: Por la acción del traumatismo existe un aplastamiento intenso de partes blandas como grasa, músculos, etc. Incluso pueden verse afectados nervios y huesos. La piel se vuelve frágil y puede romperse.

Ante una contusión, tanto si es de primer, segundo o tercer grado, se debe:

· Aplicar frío localmente, sin contacto directo sobre la piel, durante 20 minutos cada hora.
· Si es en una extremidad, la mantendremos levantada por encima del nivel del corazón.
· No se deben apretar, pinchar ni reventar los hematomas.
· En el caso de contusiones de tercer grado, se debe inmovilizar como si se tratase de una lesión ósea posponiendo el frío local hasta la llegada de la asistencia sanitaria profesional.

Fracturas

Una fractura es la pérdida de continuidad de un hueso. Existen muchos tipos de fracturas, pero de una forma general, se pueden clasificar en dos:

Fracturas cerradas: Cuando el hueso se rompe pero la piel que recubre la extremidad se encuentra intacta.

Fracturas abiertas: Cuando la piel que recubre la extremidad también se rompe, produciéndose una herida cercana al punto de fractura.

Ante la sospecha de fractura en una extremidad, nos hemos de limitar en conseguir el traslado hacia un centro sanitario, procurando, mientras tanto, calmar el dolor. El dolor en las fracturas es producido y mantenido por la movilidad que se origina en el foco de la fractura. Al inmovilizar el miembro, el dolor desaparece.

Se seguirán los pasos siguientes:

· Hablar con la víctima. Nos explicará cómo se ha producido el accidente y si bien no siempre podremos determinar si se ha producido la fractura, como prevención actuaremos como si la hubiese.
· No tocar al herido del sitio donde esté, excepto que exista un riesgo para la víctima o para la misma persona que da el soporte. Quitar la ropa que dificulte la visión de la posible fractura.
· Retirar los objetos como los anillos y relojes porque con la inflamación dificultarán la circulación sanguínea.
· Trasladar al herido hacia un centro sanitario.
· Si se trata de una fractura abierta, cubrir la herida con gasas estériles húmedas sin introducir nunca la parte del hueso que sobresalga. De lo contrario, podríamos empeorar la situación traumática.

Internacional

LA frase
"Ojo por ojo, y el mundo se quedará ciego."
Mahatma Gandhi

IDC - LOS ÁNGELES

Antolín Goya, al frente del IDC

La Asamblea General del Consejo Internacional de Estibadores elige por unanimidad al compañero tinerfeño como su nuevo Coordinador General

Los representantes de unos cien mil trabajadores portuarios de todo el mundo, afiliados al IDC (Consejo Internacional de Estibadores, por sus siglas en inglés), eligieron por unanimidad a nuestro Coordinador y compañero, Antolín Goya, como el encargado de dirigir la unión sindical internacional de los estibadores. La votación formal y el consecuente relevo entre el anterior Coordinador General del IDC, Julián García, y el actual, Antolín Goya, tuvo lugar en la 3ª Asamblea General de la organización, celebrada los días 13 y 14 de agosto en los locales del sindicato estadounidense ILWU (International Longshore and Warehouse Union), en el puerto de Long Beach de Los Ángeles, California. Julián García, quien ha debido retirarse por estar jubilado, dejó bien claro que seguirá colaborando con la organización siempre que necesite su ayuda.

La elección de Goya a nivel internacional ratifica el papel central que Coordinadora ha tenido en la unión internacional desde sus inicios. Es más, cabe precisar que fueron los compañeros de otros países los que pidieron formalmente a Coordinadora que Goya se presentara como candidato a Coordinador General del IDC.

Aparte de la elección de Goya, en Los Ángeles se nombraron también los diferentes coordinadores de zona, se repasó la labor llevada a cabo en los últimos dos años, que ha supuesto una importante expansión del sindicato, y se hizo una mención especial al reconocimiento internacional que se ha ido ganando el IDC entre los diferentes actores mundiales del tráfico marítimo. En concreto, se puede citar a la Comisión Europea, la PMA (Asociación de Empresas Estibadoras de EEUU), la ESPO (Asociación de Autoridades Portuarias de la Unión Europea), empresas navieras y otros agentes que ya consideran al IDC uno de sus principales interlocutores. Por otro lado, hubo tiempo también para presentar el balance económico y los objetivos a cumplir para los dos próximos años, pasados los cuales debería celebrarse la siguiente Asamblea General.

En concreto, los principales objetivos pasan por apoyar a todos los afiliados para que emprendan acciones de formación y prevención laboral así como ampliar la red de afiliados por todo el mundo. Y es que hay que tener presente que es un sector especialmente sensible a la globalización neoliberal y a la precarización del trabajo que a menudo ésta conlleva. Así, si las empresas están cada vez más concentradas en grandes multinacionales, los trabajadores deben hacer lo propio para unir sus fuerzas y defender sus derechos.

Por tanto, los principales objetivos de expansión pasan por las zonas del mundo más vulnerables a la explotación laboral, como pueden ser China y otros países de Asia, Latinoamérica o África. De momento, en Long Beach se ratificaron las nuevas incorporaciones de Islas Reunión y varios sindicatos de Brasil.

En Los Ángeles, IDC volvió a dar pasos muy importantes con el impulso que dan tantos estibadores de todo el globo, que saben de primera mano que nunca más volverán a caminar solos.

COORDINADORA

Rafa Egea

Silvia Puig

Relevos en la Comisión Internacional

En las fotos vemos a Rafa Egea, compañero de Valencia, y Silvia Puig, estibadora de Barcelona. Son los dos nuevos integrantes de la Comisión Internacional de Coordinadora, que vuelve a contar con cinco miembros, uno por cada zona. Silvia Puig, de la Zona Catalano-Balear, entra en la Comisión para sustituir a Emilio Manzano, que dimitió en verano como delegado del Comité de Empresa de Estibarna. Rafa Egea, de la Zona Levante, ocupa el hueco que dejó Rafa Beses en la Comisión Internacional al ser nombrado Cabecera de la Zona Levante -vacío solventado por un breve tiempo por Pedro Vicente-. Así, Puig y Egea completan el equipo de trabajo en el que continúan Víctor Morín, de la Zona Canaria; Pedro Martínez, de la Zona Sur; y Felipe Mendoza, de la Zona Norte.

TALLERES NAVALES PESQUEROS S.A
NAPESCA
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
GUASCOR

HOLDING M.
CONDEMINAS

PRESIDENCIA Y
DIRECCIÓN GENERAL
Edificio Condeminas

Paseo Colón nº 11, 3º 1º
08002 BARCELONA
Tel. 93 310 20 20 / 93 295 45 80
Fax 93 319 76 41 / 93 319 81 89
gerencia@ergransa.es

SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA

Muelle propio: 241 mts/l.
Muelle calado: 41 pies (12,5 mts).
Silos verticales (productos agroalimentarios fluyentes) capacidad 145.000 tons.
Silos horizontales (productos agroalimentarios no fluyentes) capacidad 30.000 tons.
Descarga neumática.
Descarga / carga convencional.
Descarga / carga ferrocarril.
Descarga / carga camión.
Pesaje.
Servicios complementarios.
Trazabilidad e identidad preservada.
Política de calidad:
ISO 9001:2000 / ISO 14001.

ERGRANSA
Silos Condeminas

Muelle Contradique s/n
08039 Barcelona - España
Tel. 93 443 37 16
Fax 93 442 20 28
www.ergransa.es

ERGRANSA
SILOS CONDEMINAS

Memoria

LA frase

“Si quieres que tus sueños se hagan realidad… ¡despierta!”

Proverbio mexicano

La containerización

En estas páginas dedicadas a la revisión de la memoria, recuperamos un artículo publicado en La Estiba a caballo de los años 70 y 80 que, además de los datos, también refleja algún cambio en las mentalidades.

En 1966 la Sea-Land Reynolds (tabaco Winston, entre otros negocios) inauguró el primer servicio estandarizado de containers en la ruta del Atlántico Norte. Desde entonces, el container dejó de ser un fenómeno exclusivamente americano (estadounidense) y, en pocos años, se convirtió en la más importante innovación de la industria del transporte marítimo, después de la invención del motor marino.

La flota mundial containerizada pasó de 71 buques en 1967 a 762 en el año 1977, con un incremento en sólo diez años del 1816% en tráfico.

alcance, a fomentar este sistema de transporte mediante unidades autónomas conocido como containers.

La especialización y potenciación de este sector naval ha continuado, tanto que a finales de los setenta ya se construían buques con una capacidad de 2.000-2.500 unidades, capaces de llegar a velocidades punta de 33-34 nudos.

Por otro lado, los buques portacontainers Fully Cellular Vessels les hicieron competencia rápidamente a los Roll-on Roll-off, ganando su parcela en este sector gracias a su polivalencia de carga, con ruedas o con grúa.

quitando distintas banderas nacionales en los buques. Pero lo que está muy claro es que las grandes multinacionales no tienen nacionalidad ni bandera, pero son monopolios que tienen poder y control sobre los gobiernos y las naciones.

Las cinco o seis empresas estadounidenses que operaban en el sector a finales de los setenta, tenían ya una posición dominante en el mercado mundial. Aunque ya empujaban fuerte los armadores europeos y japoneses. En 1973 el parque mundial de containers se estimaba en 1.200.000 unidades, mientras que la propiedad estaba repartida aproximadamente según estos porcentajes: armadores, un 63%; empresas de alquiler, un 33%; ferrocarriles, un 3%; y empresas de transporte, un 1%.

Los primeros buques containeros (de la primera generación) fueron los buques cisterna transformados en portacontainers, cuya capacidad de transporte era de 400-500 unidades a una velocidad de 16-17 nudos. A estos les sucedieron durante los sesenta los de segunda generación, con 800-1.000 unidades a una velocidad de 23-25 nudos.

Con la construcción de este tipo de buques celulares acabó esta época experimental; con la cual las grandes multinacionales vieron hecho realidad su sueño de controlar todos los sectores de la producción e incluso el transporte por carretera, ferrocarril y mar.

Con el espléndido resultado que les dio este experimento, en el sector del transporte, las grandes compañías se volcaron con todos los medios a su

EL REPARTO

La estandarización de la carga en este tipo de unidades aumentó, pese a quien pese, a un ritmo escalofriante para los intereses de los trabajadores portuarios que, al mismo tiempo, vieron disminuir sus puestos de trabajo y las jornadas empleadas para efectuar la carga. Las grandes compañías containeras vieron aumentar sus ingresos verticalmente en sus gráficas y disminuir la participación obrera en su tráfico. Sólo en el año 1977 en Europa Occidental por medio de los containers se transportaron más de un millón de toneladas.

El reparto de la flota containera por nacionalidades no permite verificar de una manera segura el grado de monopolio existente en el sector, ya que son las mismas compañías quienes lo ocultan poniendo o

LOS TENTÁCULOS

Lo que creció de manera importante fue el sistema de alquiler (leasing). El coste normal de un container de 20’ se triplicó en el curso de tres años. En el 1975, armar un buque de medianas dimensiones con una capacidad de transporte de 1.200 unidades requería, sólo en containers, más de 5 millones de dólares, según Lloids Review.

Las compañías de navegación recurrieron al alquiler (leasing) para evitar inversiones de capital tan importante. Por otra parte, el leasing representa una forma muy particular de crédito financiero y los grandes bancos no podían quedarse al margen de este gran pastel. En el sector del transporte marítimo, este fenómeno de compenetración entre la industria y las entidades de crédito se desarrolla, por primera vez, en EEUU.

Las mayores sociedades de leasing estaban ubicadas en New York aunque sus filiales se esparcen estratégicamente por todo el mundo. La Container Transport Internacional (CTI) era realmente la más importante de las 12 sociedades que dominaban el mercado interna-

cional. Dotada de un parque de containers de unas 120.000 Teus, ya en el 1974, y de una red de 200 almacenes, manipulaba un buen 30% del total del sector. La segunda en orden de importancia era la Integrated Container Service (ICS), seguida de la Interpool, la Sea Container, la SSI Container Corporation y la Uniplex Container. Generalmente las compañías no estadounidenses, tenían escasa incidencia en el mercado. Tal es el caso de la Nippon International Containers Services Co. De Tokio.

La utilización masiva del crédito financiero bajo la forma del leasing atestigua el afincamiento del container como extensión de la cadena de montaje en el espacio. El container no es, por lo tanto, una estiba móvil sino una auténtica extensión de la fábrica en el espacio. La mercancía containerizada está considerada como mercancía almacenada o en depósito, en cuanto no está sujeta a las eventualidades de la llegada o partida propias del transporte.

LA AMENAZA

Esto fue la mayor inversión que se había hecho en el mundo, en algo que no fuera una guerra sangrienta, para prescindir de un colectivo con unas peculiaridades tales que es el único eslabón no totalmente controlable de las cadenas que tejen las multinacionales de distribución de productos. Ellas no podían ejercer sobre los trabajadores portuarios un control tan preciso como lo ejercían sobre los ordenadores o las máquinas.

Por tanto, a nosotros nos tocó bailar con la más fea y así nos encontramos que, ante la inminente entrada de España al Mercado Común, el Gobierno y las empresas, de acuerdo con los partidos políticos parlamentarios, decidieron vender y privatizar los puertos del país. A ellos les dio igual que los puertos fueran la parte, o talvez lo único, que quedaba por vender del patrimonio nacional a las multinacionales.

Y ahí estaban nuestros empresarios, cual muñecos en manos de Anesco, y ésta a su vez, de la Ceoe, y ésta, de la Trilateral. Todos pidiendo la privatización de los puertos y reclamando la necesidad de que no fueran los portuarios los que trabajasen en ellos.

Pues ya basta, y va la definitiva, como en los puertos no van a plantar coles o jardines, sino que seguirán viniendo barcos a descargar y cargar, quien los trabaje, pase lo que pase, seremos los portuarios…

Líder en el **Mediterráneo** y más allá...

Nuestro esfuerzo es su garantía.

- 820.000 m² de superficie total
- 360.000 m² de superficie bajo techo
- 4 terminales de tren
- 1.210 m de atraque con capacidad para 6 buques
- Capacidad máxima: 45.000 vehiculos
- Servicios de valor añadido:
  - Instalación de film protector (wrap guard)
  - Taller de reparación
  - Montaje de accesorios y PDI
  - Túneles de desprotección y desparafinado

autoterminal
BARCELONA

Dársena Sur - Puerto de Barcelona - 08039 Barcelona (Spain)
Tel. (34) 93 223 48 33 - Fax. (34) 93 223 42 66 correogeneral@autoterminal.es
www.autoterminal.es

Más allá de los puertos

EL dato
El faraón egipcio Ramsés II engendró, al menos, a 152 hijos

CAMBIO CLIMÁTICO

Año límite: 2015

Científicos de la ONU dan la voz de alarma para acotar el desastre

Las emisiones de gases de efecto invernadero tienen que empezar a bajar en ocho años, a partir de 2015. Si para ese año las emisiones siguen aumentando, como hasta ahora, la concentración de gases de efecto invernadero causará un aumento de temperatura de entre 2 y 2,4 grados, el nivel a partir del cual la UE considera que hay "interferencias peligrosas sobre el clima".

Ésta es una de las exigencias que contiene el informe hecho público el 18 de noviembre en Valencia, en la convención del Panel Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) de la ONU. Según los expertos, el cambio climático que amenaza a todas las formas de vida del planeta es "inequívoco y lo causa el uso que hace el hombre de los combustibles fósiles". En la elaboración del documento de Valencia han colaborado más de 2.500 científicos, que han logrado resumir en 23 páginas el conocimiento aceptado internacionalmente sobre el calentamiento global y que cuentan con el respaldo expreso de los 130 países que estaban representados en Valencia, incluidos Estados Unidos, China, India o Arabia Saudí.

Sólo podemos aspirar a mitigar la riada de consecuencias que se avecinan. La temperatura seguirá subiendo durante siglos, "debido a las escalas de tiempo asociadas a los procesos climáticos". El Ártico, la Antártida y los glaciares se funden; las reservas de agua dulce serán cada vez más escasas; las sequías en España, el Mediterráneo y África serán más frecuentes y severas; entre un 20% y un 30% de las especies están en riesgo de entrar en proceso de extinción; el nivel del mar, que ya ha empezado a subir, lo seguirá haciendo a largo plazo, entre 40 centímetros y 1,4 metros, y se esperan "cambios abruptos en el clima". Éstos son sólo algunos de los desastres que se pueden predecir. La vulnerabilidad de la población ante estos efectos varía en función del lugar geográfico, del tiempo y de las condiciones sociales, económicas y ambientales.

Este informe es el documento más actualizado de la amenaza que supone el cambio climático y va a servir como base para asumir medidas más ambiciosas, que sustituirán al Protocolo de Kyoto, y que deben aprobar todos los países en la cumbre de la ONU de Bali de finales de año. Uno de los compromisos que se quieren arrancar en Bali es que en 2050 se reduzcan las emisiones de gases invernadero entre un 50 y un 80% en

relación al año 2000 para que la temperatura no suba más de 2,4 grados, cifra por encima de la cual se quedaría más que corta la previsión de catástrofes anunciadas.

Pese a este escalofriante panorama, el presidente del IPCC, Rajendra Pachauri, quiso insuflar optimismo afirmando que "es posible atenuar estos efectos" con medidas como establecer la compraventa de derechos de emisión, mejorar la eficiencia energética de industrias, transportes y viviendas, potenciar energías alternativas a los combustibles fósiles, o establecer la fiscalidad ambiental. El Secretario general de la ONU, Ban Ki Mun, apeló a la actuación: "El informe contiene un mensaje de importancia para todos: que hay medios reales y asequibles para hacer frente al cambio climático, cuyos efectos han llegado a ser tan graves y generalizados que la única acción ha de ser urgente, de alcance mundial y concertada. Sólo así se podrán evitar algunos de los supuestos más catastróficos".

AMÉRICA LATINA

Banco alternativo

En un momento en que el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) aparecen sumidos en las dudas sobre su eficacia y su futuro, Venezuela, Brasil, Argentina, Ecuador, Bolivia, Uruguay, Paraguay y Colombia han presentado en Washington, sede de esas dos instituciones, el Banco del Sur, una entidad que pretende desplazar a los organismos financieros internacionales y saciar las necesidades de créditos baratos de los Gobiernos de América Latina.

Es el primer eslabón de una nueva arquitectura financiera con la que se intenta poner fin a la dependencia de los países latinoamericanos en el mercado tradicional de préstamos y burlar las condiciones que solía imponer el FMI. Aunque en EEUU no se ha producido aún una reacción oficial, sí expresan preocupación por la influencia que Hugo Chávez tendrá en esta institución, ya que si Caracas está dispuesta a poner dinero a fondo perdido en esta iniciativa, el nuevo banco es perfectamente viable a corto plazo. Para sus creadores es una apuesta para acabar con la presión del FMI y el BM, cuyos conceptos y condiciones resultan a veces incompatibles con la realidad de América Latina.

MÉXICO

Jornaleros esclavos

El escritor Víctor Ronquillo, autor de un polémico estudio sobre las mujeres asesinadas en Ciudad Juárez, acaba de publicar *Migrantes de la pobreza*. Un libro en el que se habla de enormes campos de tomates, de millares de jornaleros, de hacinamiento y promiscuidad en sucios galerones, de alambradas y guardias armados que castigan, pegan y violan. También se habla de otro tipo de violacion, la de los derechos humanos y laborales.

Y es que la mayor parte de los cientos de miles de jornalero mexicanos, y algunos de otros países latinoamericanos, que cada año emigran hacia el norte en busca de trabajo acaban por ser enganchados para trabajar, en condiciones infrahumanas, en las pujantes agroindustrias de hortalizas y frutas del norte de México, que compiten con las del otro lado de la frontera, el vecino EEUU. Un vecino con un gobierno que gasta millones de dólares en impedir que el narcotrafico llegue a su mercado, sin demasiado éxito, pero no parece preocupado en la entrada de productos elaborados con métodos esclavistas.

MIGRACIÓN

A la caza del extranjero

Italia está viviendo una avanzadilla de lo que puede ocurrir en otros países de la UE

A partir del asesinato de una mujer, supuestamente realizado por un emigrante rumano, los grupos de extrema derecha italianos aprovechan la situación para reclamar venganzas, penas de muerte y expulsiones por la fuerza de todo lo que huela a extranjero.

El gobierno de coalición de partidos de izquierda se ha visto obligado a emitir urgentemente un decreto de expulsión de las personas sin papeles que *"puedan suponer un peligro para la seguridad pública"* y a lanzar una batida policial contra todos los barrios donde se concentran muchos extranjeros comunitarios y extracomunitarios. Precisamente Italia, durante el gobierno derechista de Silvio Berlusconi, se "olvidó" de regular el fenómeno migratorio de manera parecida a como se estaba haciendo en los demás países europeos, e incluso se permitió criticar las medidas de regularización del reciente gobierno español de Zapatero.

Para la derecha Italiana los extranjeros sólo eran útiles si estaban de manera "alegal", sin permisos, sin contratos y, por lo tanto, sin derechos ni obligaciones reguladas. La falta de esos derechos perjudica, en primer término, aunque a veces no se aprecia, al propio trabajador nacional y a la tarea de los sindicatos. La contratación irregular, siempre reduce de rebote los derechos del trabajador con contrato. Pero los partidos de derechas ya se ocupan de culpar al emigrante en vez de al empresario. Estos trabajadores se fueron concentrando cada vez más en barrios-chabola alrededor de diferentes ciudades, donde se han ido mezclando todas las nacionalidades y todos los comportamientos, desde la sumisión a la explotación, pasando por la supervivencia delictiva. Esa bomba social ha empezado a estallar, pero no lo ha hecho contra los responsables que la pusieron ahí, sino contra las víctimas de esa dejadez buscada, los trabajadores extranjeros. Y mientras le toca a la izquierda el papel de "malo", esa misma derecha aprovecha para captar clientela política.

El Port de Barcelona

El Puerto
solución de Europa
en el Mediterráneo

Port de Barcelona

El Port de Barcelona se ha convertido en el puerto líder del Mediterráneo: 46 millones de toneladas de tráfico total, 2,3 millones de contenedores, 800.000 vehículos, 88 líneas regulares servidas por 186 operadores, el primer puerto de cruceros de Europa con 1,4 millones de pasajeros y 7 terminales.

Ahora el Port de Barcelona afronta una nueva etapa de crecimiento terrestre y marítimo, marcada por la ampliación de sus instalaciones y de la superficie destinada a actividades logísticas. Con la generación de nuevos espacios y la mejora de sus conexiones viarias y ferroviarias el Port de Barcelona consolida su posición de hub europeo.

Miscelánea

SABÍAS QUE...
los cocodrilos lloran mientras devoran a sus presas porque sus glándulas lacrimales se estimulan al estar muy cerca de las salivales?

SALUD

Anabolizantes: ¿medicina o ponzoña?

Algunos psiquiatras consideran el consumo de estas substancias con fines recreativos, estéticos o competitivos como una drogodependencia

En principio, los esteroides anabolizantes, sustancia análoga a la testosterona, se utilizan para el tratamiento de distintos problemas médicos por sus finalidades androgénicas y por sus acciones anabolizantes. Por funciones androgénicas se entiende como un complemento para personas que no poseen de forma natural la suficiente hormona conocida como testosterona y que es la encargada de promover la diferenciación, desarrollo y mantenimiento de los caracteres sexuales secundarios masculinos, como puede ser la aparición de la barba o la producción de espermatozoides.

En cuanto a las acciones anabolizantes, se entiende la capacidad de esta sustancia para aumentar la masa muscular. Médicamente se usa para solucionar casos de desnutrición severa o en el tratamiento de ciertos tipos de cánceres, anemias u otras enfermedades que provocan atrofia muscular. El prototipo de esteroide anabolizante es la testosterona, aunque existen muchos análogos sintéticos como la mesterolona, la metenolona, la nandrolona y el estanozol.

Uno de los primeros usos no médicos de estas substancias ha sido su empleo en el mundo del deporte para aumentar el rendimiento físico. A partir de ahí, se ha extendido el consumo por parte de personas que no son deportistas profesionales que buscan aumentar su rendimiento, poseer más masa muscular o mejorar su imagen. Algunos estudios sostienen que el consumo de esteroides anabolizantes a altas dosis y en determinadas formas de consumo puede causar adicción.

El consumo de estas substancias, sobre todo a dosis altas, a largo plazo y sin control médico, puede comportar graves consecuencias para la salud. Los principales efectos adversos incluyen tumores hepáticos (en el hígado), pigmentación amarillenta de la piel, los tejidos y los fluidos corporales (ictericia), acné y temblores. Si bien éstas son las consecuencias más comunes, también se dan casos, entre los hombres que abusan de estas sustancias sin control médico, de reducción del tamaño de los testículos, menor producción de espermatozoides, infertilidad, calvicie, alteraciones en los niveles de colesterol, disminución de las inmunoglobulinas e incluso desarrollo de los senos. En cuanto a las mujeres, estas sustancias pueden provocar el crecimiento del vello facial, cambios o ceses del ciclo menstrual, aumento del tamaño del clítoris y cambio de la voz. Entre los adolescentes puede suponer además el cese del crecimiento del esqueleto.

Pero algunos estudios y casos van más allá, adjudicando trastornos psiquiátricos que causan alteraciones del estado de ánimo que pueden ir desde cuadros maníacos y paranoides a depresivos. Se puede obtener más información en www.steroidabuse.org o en www.nida.nih.gov.

COCINA

Ingredientes

- 600 g de carne de ternera en filetes finos (contra o medallón)
- 50 g de setas variadas o 200 g de setas de temporada
- 4 tomates
- 1 cebolla
- 1/2 litro de caldo de ave o 1 pastilla de caldo
- 1 vaso de vino blanco seco
- 6 cucharadas de aceite de oliva
- Sal
- Pimienta
- Harina

Fricandó con setas

Elaboración

1. Limpiar los filetes de ternera de grasa y nervios, y cortarlos por la mitad. Salpimentarlos, enharinarlos y sacudirlos para evitar el exceso de harina. Freírlos en una sartén sin que lleguen a dorarse.

2. Trasladar a una cazuela la carne junto con el vaso de vino blanco. Calentar lentamente hasta que quede una salsa blanca y espesa. Cubrir con el caldo y continuar la cocción a fuego medio.

3. Remojar las setas en agua caliente. Pelar la cebolla, picarla finamente y sofreírla lentamente en aceite. Cuando esté cocida, añadir el tomate rallado y rehogarlo todo durante unos minutos.

4. Transcurridos unos veinte minutos de cocción de la carne, incorporar el sofrito. Cocer durante veinte minutos, añadir las setas y cocer durante cinco minutos más. Rectificar de sal y pimienta y… ¡al plato!

PARA 4 PERSONAS /DIFICULTAD Fácil **/ PREPARACIÓN** 30 minutos **/ COCCIÓN** 50 minutos **/COSTE** medio

TECNOLOGÍA

Estafas en la red @

Según el Instituto Nacional de Tecnologías de la Comunicación (Inteco), más de 300 mil internautas han sufrido timos 'on-line'

Los chorizos pescan en internet, red en la que hay muchos intentos de fraude, si bien muy pocos alcanzan el objetivo. Pero cuando lo logran, las cantidades son considerables. La cuantía media de estas estafas en nuestro país se cifra en 593 euros. La técnica que más se utiliza es la que se conoce como *phising*; o sea, pescar a víctimas a través de envíos masivos de mensajes en la red, vía SMS o *webs* falsas en las que los ladrones se hacen pasar por organizaciones conocidas, como los bancos. Cualquier excusa sirve para pedir datos personales que permitan efectuar el robo.

Hay que tener en cuenta que estos *cibercacos* siguen una estrategia bien estudiada. Por ejemplo, dos de cada tres estafas no superan la cuantía de 400 euros porque es la cantidad límite a partir de la cual la justicia lo considera delito. Por debajo, sólo son faltas. Además, y según las estadísticas de Inteco, el 25% de las estafas no superan los 50 euros. Y es que con pequeñas cantidades hay más probabilidades de que la víctima tarde tiempo en percatarse de la desaparición de dinero de su cuenta. Otra característica de esta disciplina de pesca es que los envíos masivos de mensajes se multiplican los viernes, aprovechando el cierre de las oficinas bancarias durante el fin de semana, días en que además la víctima está menos vigilante.

VIAJES

Un paseo por las estrellas

Ya hay lista de espera para darse una vuelta más allá del límite de la atmósfera, allá donde la gravedad pierde su atracción

Hay una empresa en Estados Unidos que se dedica a ofrecer tours espaciales; o, para ser más exactos, vuelos suborbitales. Es decir, unos paseos a más de 100 km de altura a bordo de unas naves no mucho más grandes que una avioneta, llamadas Spaceship. La compañía se llama Virgin Galactic y ya cuenta con una larga lista de espera de clientes deseosos de salir del planeta, que tendrán que esperar a que todo esté listo, a finales de 2008 o principios de 2009. De momento, nada de low cost. El billete cuesta más de 140.000 euros. Virgin ha invertido unos 50 millones de euros en las primeras cuatro aeronaves y el espaciopuerto (Spaceport America), la terminal de Nuevo México conectada a las estrellas.

Aquellos que puedan costearse este paseo podrán disfrutar de excelentes vistas del globo terráqueo y experimentar durante unos cuatro minutos la sensación de ingravidez. Es decir, flotarán en el interior del Spaceship.

Estas naves no son autónomas; van acopladas a un avión hasta que alcanzan una altura de unos 15 km. Una vez allí, el Spaceship se separa del avión y conecta su motor hasta lograr la cota de los 100 km de altura. Eso sí, la nave es capaz de regresar sola para que sus viajeros puedan volver a poner los pies en la tierra… pero sin haber pisado resorts estelares. En la lista de espera para traspasar la atmósfera terrestre se encuentran dos españoles: Xavier Gabriel, propietario de La Bruixa d'Or, la administración de lotería más afortunada de España; y Ana Bru, directora de la agencia de viajes selectos Bru & Bru, compañía que comercializará en España los paseos de Virgin.

Cultura

EFEMÉRIDES
15 de noviembre de 1974
Se lanza al espacio el primer satélite español, Intasat.

LA frase
"Hay que trabajar ocho horas y dormir ocho horas, pero no las mismas."
Woody Allen

El mirón

Las 13 rosas

Año: 2007
Director: Emilio Martínez Lázaro
Guión: Eric Schlosser, Richard Linklater
País: España
Género: Drama
Reparto: Verónica Sánchez, Miren Ibarguren, Goya Toledo, Pilar López de Ayala

El 1 de abril de 1939, con la entrada en Madrid de las tropas de Franco, termina la guerra civil española. Temiendo la sangrienta represión que se avecinaba, muchos republicanos huyen del país pero otros no pueden o no quieren, como las jóvenes muchachas protagonistas de esta historia real. Franco promete que solamente serán castigados los que tengan las manos manchadas de sangre. Y ninguna de esas chicas las tiene.

Eran muchachas jóvenes, con ilusiones, que tenían novio, que iban al cine o a bailar y se divertían como podían en aquellos tiempos duros y grises de la posguerra. Las detuvieron al mes de acabar la guerra y las incluyeron en la misma causa bajo la acusación de ayuda a la rebelión y haber planeado un atentado contra Franco, un atentado irreal pero que daba base a la acusación. Todo muy abstracto, sin pruebas.

Ellas y sus familiares estaban tranquilos, a lo máximo les caerían unos cuantos años de cárcel. Pero unos días antes de que se celebre el juicio se produce un atentado contra un militar franquista en el que mueren tres personas. Nada tienen que ver con ello las 13 jóvenes porque estaban en la cárcel cuando ocurrió todo. Pero se fraguó una venganza y el tribunal militar las condena a muerte y en menos de 48 horas son fusiladas.

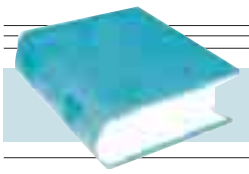
Promesas del Este

Año: 2006
Director: David Cronenberg
País: EEUU
Género: Thiller-Drama
Reparto: Viggo Mortensen, Naomi Watts, Vincent Cassel

Como ya ocurrió en Una historia de violencia, en Promesas del Este se reúnen de nuevo el director David Cronenberg y el actor Viggo Mortensen. Con imágenes de gran crudeza y al igual que en la película anterior, exploran la vertiente psicológica, física y el destino de un hombre que quizá nunca revele su auténtica naturaleza. Mortensen da vida al misterioso y carismático Nikolai Luzhin, nacido en Rusia, el chófer de una de las familias más importantes del crimen organizado de Europa Oriental perteneciente a la hermandad mafiosa Vory V Zakone.

La familia está encabezada por Semyon (Armin Mueller-Stahl), el encantador dueño de un caro restaurante ruso que esconde una naturaleza brutal y fría detrás de su sonrisa. La vida de Nikolai cambia de golpe cuando conoce a Anna Khitrova (Naomi Watts), una comadrona que trabaja en un hospital en el norte de Londres.

Al escarbar en el diario de una adolescente que muere dando a luz, Anna desencadena involuntariamente la ira de los Vory. Nikolai no tarda en verse atrapado entre su lealtad por la familia y el amor que siente por Anna. Los Vory le presionan pero no sabe en quien confiar. Varias vidas, la suya incluida, dependen de una cadena construida a partir de asesinatos y engaños. La venganza se cierne sobre la familia.

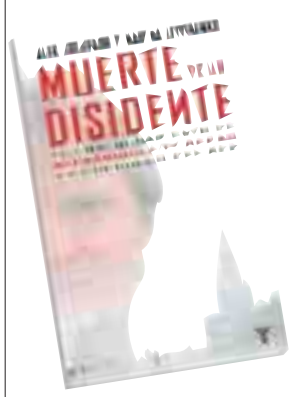


Qué leer

ALEX GOLDFARB, MARINA LITVINENKO Editorial Taurus. 2007

Muerte de un disidente

El envenenamiento de Alexander Litvinenko y el regreso del KGB



Espionaje, misterio, tensión diplomática, traición, y engaño son los ingredientes que envuelven el excepcional caso de Alexander Litvinenko. Disidente ruso, ex agente del KGB y de su sucesor, el FSB, fue envenenado en Londres con polonio 210, un elemento radioactivo, y murió el 23 de noviembre de 2006. Desde su lecho de muerte, en una dramática declaración, él mismo acusó a Vladimir Putin y a sus antiguos jefes del Krelim de haber ordenado su asesinato por motivos políticos. ¿Quién era realmente Alexander Livitnenko? ¿Qué le llevó a correr un grave peligro incluso en el país que le había concedido asilo? ¿Fue su envenenamiento una operación estatal? Este fascinante relato arroja luz no sólo sobre estos extraños y perturbadores sucesos, sino también sobre un conflicto político más propio de la Guerra Fría que de la actualidad.

PEDRO VEGA, FERNANDO JÁUREGUI Editorial Planeta. 2007

Crónica del antifranquismo

En el punto más álgido de la polémica por la 'memoria histórica' que rodea el panorama político nacional, los periodistas Fernando Jáuregui y Pedro Vega, muestran la lucha real contra Franco y su régimen. Bajo el título de Crónica del antifranquismo, sus más de mil páginas ofrecen una mirada de los años más ominosos del franquismo a través de un relato ameno y vivo, fruto del testimonio de casi dos centenares de personas que cuentan historias olvidadas y arrinconadas. Hombres y mujeres capaces de arriesgar sus vidas, sus libertades y su porvenir profesional en la lucha por un país mejor, ajeno al odio y a la maldición machadiana de las dos España. Vega y Jáuregui desvelan en esta crónica numerosos hechos que hasta el momento permanecían inéditos y que, de haber ocurrido de otra manera, hubiesen supuesto un vuelco en la historia de España.

Breves

BARCELONA
Del 16 al 24 de diciembre
14º FESTIVAL DE CINE INDEPENDIENTE
En la capital catalana se celebrará el 14º Festival de Cine Independiente de Barcelona, ***L'alternativa 2007***. El Centro de Cultura Contemporánea, los cines Meliès, la Casa América en Cataluña, el Instituto Francés, la Casa Asia y FNAC Triangle serán las sedes de las proyecciones.

✢✢✢

MÁLAGA
Del 29 de octubre al 20 de noviembre
MEMORIAS DE LA ESCUELA
La Sala de Exposiciones Moreno Villa acoge *Memorias de la escuela*, una exposición compuesta por manuales didácticos, mapas, materiales escolares, enciclopedias, caligrafías... utilizados en nuestras escuelas desde los años 30 a los años 70. La colección pertenece al profesor de la Universidad Complutense de Madrid Jesús Asensi Díaz.

✢✢✢

BILBAO
Noviembre
EL RINCÓN DEL VIAJERO
El Área de Cultura y Educación del Ayuntamiento de Bilbao organiza *El Rincón del Viajero*, un ciclo de conferencias y audiovisuales que reúne experiencias personales en diferentes lugares. Así, durante el mes de noviembre, se podrán visionar en el Centro Municipal de Begoña *Kyara* (Cuba), *Almaquám* (Bereber), *Mauricio Meneses e um Banda* (Brasil) y *Nömadak TX* (Euskadi)

✢✢✢

VALENCIA
Del 19 de septiembre al 2 de diciembre
EXPOSICIÓN SOBRE LA INDUSTRUALIZACIÓN EN VALENCIA
El Museo Valenciano de la Ilustración y la Modernidad acoge la exposición *Dos siglos de industrialización en la Comunidad Valenciana.*Con ella se pretende ofrecer una aproximación a la historia industrial de la Comunidad Valenciana desde sus orígenes hasta nuestros días, mostrando las profundas crisis que ha padecido.

✢✢✢

CÁDIZ
30 de noviembre y 1 de diciembre
VILLANCICOS
Un año más, como viene siendo habitual, el grupo flamenco Toma Castaña llenará con sus villancicos flamencos todos los rincones del Gran Teatro Falla. Los días 30 de noviembre y 1 de diciembre los ciudadanos y ciudadanas de Cádiz podrán disfrutar de *Toma Castaña*, un clásico de la Navidad gaditana y un grupo de referencia para muchos gaditanos y gaditanas.

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 m² 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