



# LA ESTIBA

ÉPOCA V • NÚMERO 6 • INVIERNO 2007-08

## TEMA DEL MES



## La asamblea decide ir a la huelga en febrero

La asamblea celebrada el 9 de enero en Madrid, decide que sólo se salvarán de la huelga aquellos puertos que hayan constituido las APIE antes del 15 de febrero

**MADRID.** La Coordinadora ratifica en asamblea la decisión de convocar en febrero la huelga prevista para el mes de enero, a petición de algunas autoridades portuarias que se han comprometido a hacer todo lo posible para transformar las actuales Sociedades de Estiba en la nueva forma empresarial denominada APIE. Esta transformación la ordena la

Ley 48/2003, vigente, y es obligatoria desde agosto de 2006.

Con esta decisión, Coordinadora deja claro que no le bastan promesas que sólo sirven para retrasar una decisión que debería haberse tomado tiempo atrás.

Además, la persistencia de Puertos del Estado en impugnar el IV Acuerdo Sectorial, firmado el verano pasado entre la patronal

Anesco y los sindicatos Coordinadora, CIG y LAB, hace más evidente que desde la administración se está perjudicando gravemente al sector, impidiendo la negociación laboral normal en vez de impulsarla. Es urgente acabar con esta situación.

Además de la huelga, Coordinadora emprenderá acciones legales contra las Autoridades

Portuarias que incumplan la Ley y deja de reconocer como foro de negociación a la Comisión Mixta, donde Puertos del Estado debería haber ejercido su capacidad de mediación y consenso, en vez de entorpecer y sabotear las iniciativas de trabajadores y empresas.

Como alternativa y en coherencia con el Acuerdo firmado, Coordinadora sólo reconoce como ámbito de seguimiento de este pacto a la Comisión Paritaria, que se reúne con la misma periodicidad mensual que la Mixta anterior, pero sin Puertos del Estado.

Aunque la constitución efectiva de las APIE puede dar salida a las reivindicaciones más importantes que han motivado esta huelga, es necesario precisar que no sólo con eso acaban los problemas planteados.

Cabe recordar que las reivindicaciones de Coordinadora se resumen en dos puntos:

1-Cumplimiento íntegro de la Ley de Puertos 48/2003, que incluye la formación de las APIE en todos los puertos.

2-Que se mantenga el reconocimiento de la peligrosidad, penosidad y toxicidad de todas las tareas que desempeñan los trabajadores portuarios, también en las complementarias.

En definitiva, Coordinadora no exige más que respeto, a los estibadores y a la legalidad vigente.



### ZONA NORTE 04

#### Avilés

APIE bloqueada por la deuda



### ZONA LEVANTE 05

#### Cartagena

El modelo caciquil preferido por Palao



### ZONA CANARIA 06

#### Gran Canaria

Sólo aceptan ingresos a través de la Comisión Paritaria



### ZONA SUR 08

#### Málaga

Mensaje a la Ministra



### ZONA CATALANO-BALEAR 10

#### Barcelona

Preparando la huelga





# Temas del mes



## LA frase

“Ven a dormir conmigo: no haremos el amor... él nos hará.”

Julio Cortázar

## Huelga en los puertos

# ‘Ahora nos toca a nosotros’

*Con esta afirmación, Antolín Goya, comparaba la situación actual con la vivida en los 70 y 80 por los estibadores más antiguos y explicaba a la Asamblea General Extraordinaria, reunida el 9 de enero en Madrid, que la huelga es la única salida para dejar claro que Coordinadora hará lo necesario para consolidar el contenido del IV Acuerdo Sectorial, que garantiza el empleo de los estibadores portuarios, y para impedir el sabotaje de Puertos del Estado y sus aliados.*



La Asamblea General Extraordinaria del 9 de enero, que reunió a más de 200 delegados de Coordinadora de todos los puertos de España, decidió por unanimidad que la huelga tendrá lugar durante toda una semana, del 15 al 22 de febrero de 2008, si no se alcanzan los objetivos marcados.

Bien es sabido que la primera convocatoria para las movilizaciones se fechó para la semana del 14 al 20 de enero, pero Coordinadora optó por atender la petición expresa de varias Autoridades Portuarias, en la que demandaban más tiempo para poder constituir las APIE.

Como muestra del carácter dialogante del sindicato, Coordinadora aceptó llevar esta propuesta a la Asamblea General Extraordinaria, en la que efectivamente se decidió por unanimidad volver a dar un margen de maniobra a las Autoridades Portuarias, pero sólo hasta el 15 de febrero.

Y es que han tenido tiempo de sobra para constituir las APIE. Deberían estar hechas por imperativo legal (Ley 48/2003) desde agosto de 2006, así que Coordinadora no podía volver a dar un cheque en blanco a las buenas palabras de los presidentes de los puertos cuando los hechos demuestran que han estado siguiendo las directrices del presidente de Puertos del Estado, simulando cumplir con su deber pero sin hacerlo realmente.

### ¿POR QUÉ LAS APIE?

Las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE) son un nuevo modelo de empresa que impone la Ley 48/2003, aprobada por el Gobierno de José María Aznar. Las APIE deberían haber sustituido a las Sociedades de Estiba en agosto de 2006, según exige esa misma ley. La diferencia básica entre ambos modelos es que las Autoridades Portuarias, supeditadas a

Puertos del Estado, dejan de tener en las APIE el control que aún mantienen en las Sociedades de Estiba (el 51% del total). Cabe recordar que, pese a eso, Puertos del Estado no aporta ni un solo euro a las Sociedades de Estiba, sino que toda la financiación, así como toda la contratación de los estibadores, va a cargo de las empresas privadas que tienen la concesión de los muelles.

También es importante recordar que la Ley 48/2003 no gustaba nada a Coordinadora en su redactado inicial pero, fruto de una intensa negociación que llegó a buen puerto, se introdujeron modificaciones que mantenían el trabajo de estiba como un servicio portuario básico y aseguraban que las empresas proveedoras de trabajadores para hacer esas tareas iban a ser las APIE.

Es decir, Coordinadora consiguió, una vez más, que una ley peligrosa para la supervivencia de la profesión sirviera

para mejorar un sistema que lleva años dando magníficos frutos para los puertos y el país, sin perjudicar los derechos laborales conseguidos.

Las empresas privadas, que lícitamente buscan la máxima productividad, apoyan con una aplastante mayoría este modelo, porque necesitan trabajadores profesionales y con la máxima disponibilidad en un sector muy fluctuante.

Mariano Navas, desde su llegada a la Presidencia de Puertos del Estado, ha bloqueado el desarrollo de esta ley que, según la aprobación de las Cortes Generales en la anterior legislatura, está en plena vigencia. Resulta inadmisibles que haya quien aproveche su propio incumplimiento de no constituir las APIE para impugnar un pacto entre empresas y trabajadores, básico para la estabilidad del sector: el IV Acuerdo Sectorial, firmado en julio de 2007 entre la patronal mayoritaria, Anesco, y los sindicatos Coordinadora (más del 80% de representación), CIG y LAB.

Su argumento básico para la impugnación es que Anesco no tiene mayoría suficiente en las Sociedades de Estiba para negociar y firmar un Acuerdo Sectorial, porque quien contrata son las Sociedades de Estiba cuyo control lo tiene Puertos del Estado por medio de unos presidentes de Autoridades Portuarias que, a la hora de la verdad, actúan como unos subordinados del poder central de Madrid poniendo el 51% al servicio de las instrucciones de Mariano Navas. Su objetivo: QUE LOS ESTIBADORES NO HAGAN LAS LABORES COMPLEMENTARIAS.

Es un argumento que se basa en el incumplimiento de la ley vigente. Así, ¿los señores Palao y Navas creen tener el poder de decidir qué leyes se aplican y cuáles no? ¿Pretenden dejar al sector de la estiba sin interlocutor empresarial para alcanzar su objetivo?

Esta situación, propia de república bananera, proporciona una inseguridad jurídica fatal para los intereses econó-



## HACEMOS LA ESTIBA //

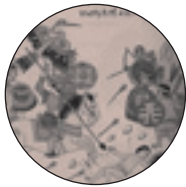
**EDITA:** FUNESPOR - Fundación de Estudios Portuarios - Rambla Francisco Franco, 9 - 38006, Santa Cruz de Tenerife - Tel. 922 28 95 21 - secretaria@funespor.org **HAN COLABORADO EN ESTE NÚMERO:** Zona Sur: Ildefonso Garnica, Sergio Cruz, Emilio González, Tomás, Salvador Benítez, Jesús Pascual Delgado, 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:** Jordi Aragunde, Miquel Gil, Ximo, Joan, Agustí Reverte, Mingo Arbalat, Lluís Caballé, Josep M. Deop, Santi Rovira, Raúl García, Rafael Tudela, Joan Lluís Vidal, Pau Mudoy, Maica Cerezo **Zona Norte:** Patxi González, José Ibañez, Chema, Manuel Rubio, José Alberí, 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, Domènec Cano - ComCom, sccl **DISEÑO Y MAQUETACIÓN:** Jesús Hita - ComCom, sccl [Méndez Núñez, 1, 3º-2ª - 08003 - Barcelona - Tel. 93 319 28 50 - Fax 93 319 98 92 - estiba@estiba.info] **IMPRIIME:** Comgrafic, S.A. **DEPÓSITO LEGAL:** TF-291/84





### ¿SABÍAS QUE...

las moscas tienen 15.000 papilas gustativas en las patas?



### EFEMÉRIDES

10 de febrero de 1519

Hernán Cortés inicia la conquista de México

### EL dato

La cifra del gasto en cosméticos de Europa, EEUU y Canadá es equivalente a lo que costaría la educación de todos los niños y niñas del planeta.



micos de los puertos españoles y para la competitividad de un país industrializado. Y, además, deja a todo un sector profesional, que desempeña tareas de servicio público, sin patronal ni interlocutores válidos con los que ejercer el derecho básico de negociación laboral.

Por eso ahora Coordinadora defiende la plena validez de lo pactado con las empresas y exige que se aplique la ley vigente, que aclara definitivamente quién es la empresa. La Ley 48/2003 nos permite negociar con quien contrata y paga, y coloca a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias en el cumplimiento de su papel institucional. Coordinadora cree que este papel es necesario e importante si cuenta con gestores serios y rigurosos que contribuyan al crecimiento del trabajo, de la calidad y de la productividad, y no cuando actúan como caciques anticuados y caprichosos que prefieren poner todo patas arriba para alcanzar un objetivo mezquino que no pide nadie.

Coordinadora quiere ejercer ese derecho manteniendo nuestra fuerza sindical y nuestra unidad. No desintegrados y desvalidos entre un mar de tiburones, como les gustaría a los responsables del sector en Madrid y como pasa en otros sectores.

### ¿INTERÉS PÚBLICO?

Quienes dicen defender el interés público llevan más de 20 años en busca de la debilidad de los trabajadores. Incluso inventando todo tipo de reformas-trampa, o saboteando acuerdos en contra de la opinión de la propia patronal. Recordemos sus intenciones de hacer inviables las Sociedades de Estiba separándonos de los fijos de empresa, el empecinamiento en imponer excepciones al sistema como las terminales dedicadas o ahora, con la eliminación del coeficiente reductor para las jubilaciones de una parte de nuestro colectivo. Todo eso lo han hecho con las Sociedades de Estiba y pretenden continuarlo, impidiendo la constitución de las APIE porque éstas les dejan fuera de juego y pierden parte de su poder.

La ceación de las APIE inutiliza el argumento principal de Puertos del Estado para impugnar un IV Acuerdo Sectorial que asegura, además de la supervivencia de la profesión, la productividad en los puertos. Si no fuera así, ¿por qué lo

habrían aprobado las empresas privadas?

El segundo argumento de Puertos del Estado para impugnar el IV Acuerdo Sectorial, que es en realidad su objetivo principal, se basa en la falacia de que los estibadores no pueden pactar las tareas complementarias porque no son un servicio público. Lo único incuestionable es que las llamadas tareas complementarias son una de las funciones que, mediante una concesión del Estado, las empresas realizan en los puertos y, en un Estado democrático y de libre mercado, tienen la libertad absoluta de decidir qué trabajadores contratan para hacer sus tareas. Las estamos haciendo los estibadores y tenemos el derecho a negociar las condiciones de trabajo.

### PELIGROSIDAD

Una muestra de la utilización del Estado para realizar políticas neoliberales lo tenemos en el tema de las jubilaciones. Puertos del Estado, de escondidas y con el beneplácito de los sindicatos UGT y CCOO, encargó y consiguió presionar al Instituto Social de la Marina para eliminar el coeficiente reductor por peligrosidad, penosidad y toxicidad precisamente en las tareas complementarias, aunque las estadísticas de accidentalidad de los puertos demuestren lo contrario. Por otro lado, ¿cómo va a articular el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales la enésima patata caliente que le manda Navas? ¿Quieren perjudicar la productividad de los puertos, envejecer plantillas e incrementar los riesgos profesionales?

Cabe destacar que las tareas complementarias son unas labores que exigen también la máxima profesionalidad y el manejo de maquinaria especializada, y los estibadores son los profesionales con la formación específica para desempeñarlas. Por eso las empresas las han pactado con nosotros en el IV Acuerdo Sectorial. Esto por no hablar de los riesgos de unas tareas que entrañarían una alta accidentalidad entre trabajadores inexpertos, sin formación y en una situación de precariedad laboral.

Lo que pretenden los autores de esta estrategia es que no hagamos las tareas complementarias. Que perdamos entre el 30 y el 40% del empleo en el sector para posibilitar la entrada de trabajadores inex-



pertos, intrusos, susceptibles de ser contratados por horas, de recibir sueldos bajos y, a la larga y por estas diferencias, crear división entre el colectivo de portuarios.

### EXIGENCIAS

Por todo lo expuesto, Coordinadora paralizará todos los puertos del Estado. No nos gusta realizar paros, pero nos gusta menos aún el clima de inestabilidad y conflicto constante al que Puertos del Estado y la Secretaría de Estado de Transportes someten a los puertos. Coordinadora usa la ley vigente para defender el trabajo de los estibadores y los acuerdos alcanzados con las empresas. En el otro lado está la política de reducción de empleo y la creación de colectivos paralelos para el enfrentamiento entre trabajadores. Para ello han sido capaces de incumplir la ley durante años. Cuando se han visto sin salida, han buscado todas las argucias legales para dificultar su aplicación y, estamos seguros que cuando se vean perdidos en el momento en que las Autoridades Portuarias constituyan las APIE se convertirán en los mayores defensores de la ley y pretenderán utilizarla para dividir a los trabajadores.

Tengamos clara una cuestión. Coordinadora defiende y defenderá, por todos los medios, los intereses de los trabajadores. Ninguna ley la hemos hecho nosotros. Todas las hemos negociado y lo seguiremos haciendo para mantener la unidad del colectivo, el reconocimiento de la profesionalidad de los estibadores portuarios y la mejora del servicio público en seguridad, calidad y productividad. Tenemos claros los objeti-

vos y no los vamos a cambiar. Por ello, AHORA, las reivindicaciones que motivan la movilización de Coordinadora se resumen en:

1. Cumplimiento de la Ley 48/2003, en lo referente a aclarar la capacidad de interlocución de la parte empresarial; es decir, en la transformación de las Sociedades de Estiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE).

2. Que se mantenga el reconocimiento de la peligrosidad, penosidad y toxicidad de todas las tareas que desempeñan los trabajadores portuarios, también en las complementarias.

Por la dignidad del colectivo profesional y de un sector que no puede estar soportando eternamente el sabotaje de determinados funcionarios:

HUELGA TOTAL EN LOS PUERTOS. ¡Ni un paso atrás!

## La obsesión como ideología

Fernando Palao, actual Secretario de Estado de Transportes y superior directo de Mariano Navas, presidente de Puertos del Estado, es un viejo conocido de la estiba.

Ocupó la Dirección General de Puertos y la presidencia de Puertos del Estado durante los gobiernos de Felipe González. Ya entonces intentó arrebatar los derechos laborales conseguidos durante años por los estibadores. Su modelo de Sociedad de Estiba pretendía dividirnos y reducirnos a una *reserva india*.

Agotado en el largo conflicto de los 80, aceptó la negociación y, bajo su responsabilidad, Puertos del Estado firmó con Coordinadora los primeros Acuerdos Sectoriales, se estabilizó el sector y se pusieron las bases para el crecimiento portuario de los últimos 15 años.

En el periodo de los gobiernos del PP reapareció como presidente de la Autoridad Portuaria del Puerto de Gijón y, en su tarea política contra Puertos del Estado y en alianza con UGT y contra los estibadores portuarios, desencadenó el conflicto de la Terminal Ebhis, de la que excluyó a todo el colectivo profesional con la excusa de que era una terminal dedicada.

Ese conflicto finalizó en un expediente de regulación de empleo y acabó con el derecho de los estibadores a continuar realizando su trabajo.

Parece que esos *méritos* le valieron un cargo aún superior, la Secretaría de Estado de Transportes, desde la que puede mandar directrices a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias para meter al sector en conflictos innecesarios y seguir con su obsesión enfermiza por eliminar el colectivo de la estiba.

Con los años, en lugar de serenarse, se radicaliza: en la actualidad ya no le importa ni siquiera incumplir la legalidad vigente ni le preocupa desestabilizar un sector estratégico. Ha conseguido rizar el rizo hasta el extremo de que la administración pública sabotee los pactos de trabajadores y empresarios en un sector con unos índices de productividad excelentes.

Lo más curioso es que desde el PSOE y el actual Gobierno del Estado nadie ponga freno a tanta sinrazón. Señora ministra de Fomento, ¿por qué no responde a la oferta de diálogo de nuestro sindicato, que representa a más del 80% de trabajadores portuarios?



# Zona norte

AVILÉS

## APIE atrasada por la deuda

La Autoridad Portuaria avilesina alega que la transformación de la Sociedad de Estiba se demora porque hay que liquidar el débito

Se trata de una deuda de unos 300 mil euros que Seavided, la Sociedad de Estiba del enclave, ha ido acumulando en el último lustro. El gerente de la empresa y el presidente de la Autoridad Portuaria califican a esta deuda como un impedimento extra para poder transformar a Seavided en una APIE. Si bien es totalmente cierto que dicha transformación no es posible hasta que las cuentas de Seavided estén completamente saneadas, también lo es que el monto total de la deuda puede liquidarse sin dificultades entre todas las empresas estibadoras presentes en Seavided. Por

otro lado, el hecho de que sea una cifra que ha ido creciendo poco a poco a lo largo de los últimos 4-5 años denota desidia en la actuación de sus gestores.

Así, al cierre de esta edición de La Estiba, no hay un calendario inequívoco para la formación de la APIE. Cabe destacar que el presidente de la Autoridad Portuaria y el gerente de Seavided han hecho saber a los compañeros de la Ría que seguirán las directrices que marque Puertos del Estado, si bien han matizado que actuarán teniendo en cuenta los movimientos que hagan los demás puertos del

país. Por su lado, las empresas estibadoras apoyan la constitución de la APIE.

Los compañeros avilesinos han hecho durante estas últimas semanas asambleas en las que se ha explicado por qué Coordinadora pide que se cumpla la ley y se formen las APIE. Además, recordaron a la Autoridad Portuaria que si no culmina el proceso puede ser acusada de prevaricación por no aplicar la ley vigente. Por otro lado, han recopilado las estadísticas de accidentabilidad laboral en los muelles, en las que se incluyen los datos de los percances sufridos en las tareas complementarias.



### LA frase

“No es cierto que el poder corrompa, es que hay políticos que corrompen al poder.”

George Bernard Shaw

BILBAO

## Junta Universal para crear la APIE

Se prevé culminar el proceso de transformación justo antes de la convocatoria de huelga



Representantes de Bilbao en la Asamblea de Coordinadora

La decisión de transformar Bilboestiba en una APIE fue tomada a finales de diciembre en el seno de la Autoridad Portuaria y se ha ratificado en el Consejo de Administración de la Sociedad de Estiba, celebrado el día 23 de enero.

En este Consejo se aprobó la convocatoria de una Junta Universal para ratificar la transformación de la Sociedad de Estiba en una APIE. Este tipo de junta puede convocarse con carácter urgente.

En la visita que realizó el

Coordinador General, Antolín Goya, a la asamblea del puerto que tuvo lugar en el mes de diciembre, pudo constatar el apoyo incondicional de los compañeros bilbaínos a las acciones que Coordinadora decida emprender a nivel estatal. De momento, los profesionales vizcaínos han pedido la adhesión de las empresas al IV Acuerdo Sectorial y recordaron al presidente de la Autoridad Portuaria que el hecho de no constituir la APIE significa no cumplir con la ley.

GIJÓN

## Víctimas veteranas de Palao

En El Musel están más que curtidos en defenderse de los ataques del Secretario de Estado de Transportes. No quieren ser otra Cartagena

Los compañeros gijoneses entienden por modelo Cartagena un puerto en el que se hace disminuir la plantilla de profesionales para ir contratando trabajadores sin calificación, inexpertos y mal pagados. Ya en 2004 tuvieron que luchar por culpa de un largo conflicto que se cobró los empleos de varios compañeros. El ataque lo lanzó el actual Secretario de Estado de Transportes, Fernando Palao -entonces Presidente de la Autoridad Portuaria de El Musel-, que expulsó a los estibadores de la terminal de Ebhis. En definitiva, en Gijón tienen más que comprobada la obsesión personal que tiene Palao contra los profesionales de la estiba.

Casualmente, en el conflicto que hoy nos ocupa a nivel estatal, Ebhis es una de las poquísimas empresas que se han adherido a la impugnación del IV Acuerdo Sectorial que lidera Puertos del Estado. Por el contrario, la práctica totalidad de empresas que fae-



Palao ya desestabilizó el sector de la estiba en 2004

nan en El Musel se ha adherido al IV Acuerdo Sectorial.

Sobra decir que el apoyo del colectivo de Coordinadora a las movilizaciones que se decidan a nivel estatal es total. Además de tener a la mayoría de empresas de su lado y de haber arrancado el compromiso de la transformación de la Sociedad de Estiba de Gijón en una APIE -aunque sin haberse fijado un calendario- los compañeros de El Musel se han movido para captar la atención de los

medios de comunicación asturianos. Así han podido explicar los motivos del conflicto, que pasan por la impugnación del IV Acuerdo Sectorial, el incumplimiento de la legislación vigente por parte de las Autoridades Portuarias y la represalia de retirar el coeficiente reductor por peligrosidad y penosidad laboral en algunas labores que desempeñan los estibadores, entre otras cuestiones de la larga lista de agravios que comete Puertos del Estado.

LA CORUÑA

## Unidos y preparados para la lucha

Los compañeros gallegos, preparados para las movilizaciones que se decidan a nivel estatal

En La Coruña aún no se ha hecho ningún movimiento para transformar la Sociedad de Estiba en una APIE, proceso que tendría que haber culminado por prescripción legal en agosto de 2006. Los que sí están preparados para entrar en acción son los estibadores, conscientes de que toca luchar para defender sus derechos y su profesión.

Cabe precisar que, a diferencia de lo que ocurre en casi

todos los puertos de España, Coordinadora no representa a la mayoría de los estibadores del enclave gallego. No obstante, y debido a que el sindicato mayoritario es CIG -uno de los firmantes del IV Acuerdo Sectorial-, todo apunta a que la práctica totalidad de profesionales de La Coruña se coordinarán y secundarán las movilizaciones para ir todos a una en defensa de la estiba.



# Zona levante

## CARTAGENA

### En constante ilegalidad

¿Hasta cuando la Región de Murcia y el Estado van a hacer la vista gorda ante las prácticas ilegales de los responsables del puerto?

No son pocas las sospechas de que Palao y Navas quieren que todos los puertos españoles sigan el camino de Cartagena. De momento Sesticarsa tiene que pagar una multa de más de 1.440.000 euros. Adrián Viudes y su gerente llevan Sesticarsa a la deriva, pero son las empresas las que abonan las sanciones. ¿Por qué lo aceptan? ¿Hay contrapartidas para que les salga rentable pagar y seguir las directrices de Viudes? ¿Por qué el presidente de la Comunidad de Murcia, el señor Valcárcel, declina reunirse con representantes de Coordinadora?

Aunque la lógica dice que al final todo acaba cayendo por su propio peso, los compañeros de Cartagena y sus familias están sufriendo la persecución sindical, el pisoteo a sus derechos y amenazas de todo tipo a diario.

Dos compañeros más de Cartagena ya han sido despedidos y el colectivo sospecha que ya tienen preparadas 5 ó 6 cartas de despido más. En total, de 49 estibadores profesionales que tenía Cartagena sólo quedan en la actualidad 28, y el objetivo de los responsables del puerto, según han dicho abiertamente a los trabajadores, es quedarse con 20 ó 22, repartirlos entre las empresas y hacer desaparecer la Sociedad de Estiba.

Las represalias por cada una de las protestas y denuncias también están a la orden del día. En estos momentos la Autoridad Portuaria está maniobrando para que se declare ilegal la última huelga que se realizó en el puerto. Temen que consigan realizar más despidos porque



El modelo de Cartagena es defendido desde Puertos del Estado

se ha podido comprobar como en otros juicios han acudido testigos no veraces. Además, y fruto también de la última huelga, a algunos compañeros la Autoridad Portuaria les ha impuesto multas de 60.000 euros; y en un caso concreto de un padre de familia al que no le permiten trabajar las horas que le corresponden, de 120.000 euros.

Paralelamente, el colectivo de eventuales y de intrusos no para de crecer. En las jornadas laborales es ya algo habitual que se trabaje con unos 70 eventuales y sólo 7 u 8 estibadores. A algunos eventuales les obligan, bajo amenaza de prescindir de sus servicios, a doblar y triplicar turnos, mientras que a los profesionales que quedan sólo se les permite trabajar unos 16 ó 17 turnos al mes. Algunos no llegarán ni siquiera al mínimo de 1.826 horas anuales que marca la ley. Más aún, en Cartagena no se contratan capaces para las operativas como represalia por un juicio que perdió Sesticarsa, en el

que se declaró injustificada su actuación y se condenó a la sociedad de estiba a pagar los días de suspensión de empleo y sueldo cumplidos por un estibador sancionado.

Se han contabilizado ya 851 barcos que han cargado o descargado en Cartagena sin que se contrate a esta figura profesional obligatoria.

La lista de despropósitos, agravios, ilegalidades y demandas judiciales pendientes es interminable. Y es que Viudes y compañía ya han dicho abiertamente a varios compañeros que mientras la demanda llega a juicio, se recurre la sentencia y se emite una firme, ya habrán conseguido cargarse al trabajador e ir liquidando al colectivo. Mientras los poderes públicos no reaccionen, Coordinadora quiere dejar bien claro que no abandonará a sus compañeros y que llegará a donde haga falta para rescatar a Cartagena de las garras caciquiles y devolverla al Estado de derecho y al sistema portuario español.



## EFEMÉRIDES

11 febrero de 1873

Amadeo de Saboya abdica del trono español. Nace la I República Española.

## VALENCIA

### ¿Llegará la APIE a tiempo?

Junta General de Accionistas para culminar la APIE el 14 de febrero

El calendario es bastante justo y no se ha especificado si por culminación se entiende que el 14 de febrero ya se habrán hecho todos los trámites necesarios, también los notariales, para que las APIE de Valencia y Sagunto empiecen a funcionar. Cabe recordar que el calendario fijado llega al límite propuesto por Coordinadora, ya que la huelga comenzará el día 15. Por su parte, las empresas de Valencia se han adherido al documento de apoyo al IV Acuerdo Sectorial y lo han presentado al ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Y es que el colectivo valenciano ha hecho toda una batería de acciones durante las últimas semanas que tienen el objetivo de recabar apoyos y aclarar todo tipo de dudas y miedos, algunos infundidos por las otras centrales sindicales que intentan pescar en río revuelto. En primer lugar, se reunieron con el conseller de

Infraestructuras valenciano para informarle de primera mano sobre la convocatoria de la huelga, los motivos del conflicto y por qué se pide la constitución de la APIE.

En clave interna, aparte de convocar asambleas, debates y charlas, los compañeros del enclave han elaborado un completo dossier en el que se explica la Ley 48/2003, las APIE, y toda una serie de respuestas a las preguntas que se hacen muchos profesionales. En total se hicieron 1.500 copias que se han repartido a todo el colectivo, también a los que no pertenecen a Coordinadora, y se puede consultar en [www.ctmvalencia.com](http://www.ctmvalencia.com).

El colectivo valenciano fue uno de los más numerosos en la Asamblea General Extraordinaria del 9 de enero, en Madrid, para participar en el debate y poder difundir mejor las posiciones de Coordinadora en su puerto.

## ALICANTE

### ¡Rescatemos a Cartagena!

El colectivo alicantino acude regularmente a visitar y apoyar a sus colegas cartageneros. Y quieren que se organicen acciones a nivel estatal contra las prácticas de Viudes, que además arrebató tráfico a Alicante con competencia desleal e ilegal.

A diferencia de los responsables del puerto de Cartagena, la Autoridad Portuaria y la Sociedad de Estiba alicantinas mantienen buenas relaciones con los estibadores en un enclave que sigue los pasos que va dando Valencia. Hay compromiso de constituir la APIE y se han entregado las estadísticas de accidentabilidad. Y es que Jaime Miró, estibador miembro del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, hizo saber al resto del Consejo que si no se constituía la APIE se vería obligado a dimitir porque no puede seguir formando parte de un órgano que incumple la ley.

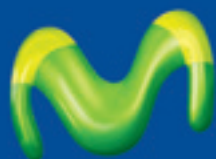
## SAGUNTO

### Viudes desvía tráfico

Muchos tráfico que debían ir a Sagunto se desvían a Cartagena, puerto que abarata costes porque trabaja con intrusos y no cumple con las normativas del sistema portuario español.

En clave interna, se han celebrado varias reuniones para explicar el conflicto y las movilizaciones de Coordinadora. Sagunto comparte Autoridad Portuaria con Valencia, razón por la cual ambos puertos van casi a la par. Es decir, la APIE se está constituyendo y en general hay bastante buena sintonía con las empresas. Eso sí, parece que el proceso de transformación de Sesasa en una APIE no va lo bastante rápido como para que se haya constituido antes del 15 de febrero, por lo que todo apunta a que Sagunto hará huelga.

Telefónica



movistar

# Zona canaria



## LA frase

“El camino hacía la riqueza depende fundamentalmente de dos palabras: trabajo y ahorro.”  
**Benjamin Franklin**

GRAN CANARIA, FUERTEVENTURA Y LANZAROTE

## ¿Ingresos por Comisión Mixta? No, gracias

Los compañeros de la provincia sólo aceptan los pactos de la Comisión Paritaria, único órgano legítimo en el IV Acuerdo

Se trata de un ejercicio de coherencia y de una de las mejores maneras de defender el IV Acuerdo Sectorial: aplicándolo. Los comités de los diferentes puertos de las islas que dependen de la Autoridad Portuaria de Las Palmas se niegan a aceptar la Comisión Mixta como órgano capacitado para tomar decisiones, ni siquiera ingresos. Esta firme posición la llevan hasta el final, habiendo tenido que plantarse ante la trampa que les había preparado Puertos del Estado convocando una Comisión Mixta para aprobar los ingresos que solicitan desde hace más de dos años para cubrir el volumen de trabajo de los muelles de Puerto del Rosario, en Fuerteventura. Coordinadora volverá a solicitarlos, pero en el órgano que corresponde según el IV Acuerdo Sectorial: la Comisión Paritaria, en la que ni Puertos del Estado ni las autoridades portuarias tienen derecho a voto.

Desde estas tres islas se llama a los compañeros de todo el Estado a que hagan lo



Delegados de Fuerteventura y Lanzarote en la asamblea de Madrid

mismo y estén atentos a este tipo de caramelos envenenados. Ni un convenio, ni un ingreso, ni una queja formal a la Comisión Mixta porque para Coordinadora dejó de existir en julio de 2007.

### Tareas complementarias

Bien es sabido que Puertos del Estado abandonó la mesa de negociación del IV Acuerdo Sectorial después de que los sindicatos rechazaran su exigencia *sine qua non* de arre-

batar las tareas complementarias al colectivo profesional de la estiba. En la batería de ataques y represalias que esta institución centralista ha hecho a la profesión desde ese momento hay que incluir la retirada, precisamente en las tareas complementarias, del coeficiente reductor por peligrosidad y penosidad. Desgraciadamente, un grave accidente acontecido en el puerto de Las Palmas evidencia la sinrazón de esta represalia y

demuestra la enorme peligrosidad que conllevan estas labores. Por ello, Coordinadora hará todo lo posible para recuperar el coeficiente reductor en las complementarias, eliminado por capricho de Palao y de Navas con el apoyo de UGT y CCOO. ¿Alguien se atreve a imaginar cuáles serían las cifras de accidentes si esas tareas las realizaran intrusos sin formación ni experiencia?

El accidente que nos ocupa lo sufrieron dos compañeros de Las Palmas mientras realizaban una tarea complementaria imprescindible y muy recurrente: descargaban el contenido de contenedores, en plena noche. Cada uno de ellos conducía un toro y chocaron el uno contra el otro. Mientras uno de ellos sólo sufrió heridas leves, el encontronazo fue mucho más grave para el segundo. A causa de un fuerte traumatismo tuvo que ser ingresado en la UCI, donde aún se encuentra con pronóstico reservado. Desde estas líneas, todos sus compañeros, de Las Palmas y de toda España, quie-

ren mandarle a él y a su familia y amigos todo el ánimo y la fuerza para que se recupere satisfactoriamente.

### APIE y Acuerdo Sectorial

Los profesionales de la estiba de las islas de Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria hicieron llegar a través del Responsable de la Zona Canaria y miembro del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Miguel Rodríguez, el recordatorio de que se puede incurrir en prevaricación si no se aplica la legalidad vigente y se crean las APIE. La respuesta de la Autoridad Portuaria fue positiva y ya ha iniciado los trámites de esa transformación, si bien hay dudas más que razonables de que completen el proceso con la celeridad debida para que las tres islas se salven de la huelga prevista para el 15 de febrero. Por otro lado, todas las empresas que trabajan en los puertos de estas islas han firmado ya el documento de apoyo al IV Acuerdo Sectorial.

TENERIFE Y LA PALMA

## APIE pese a los obstáculos

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz demuestra que se pueden superar las dificultades para cumplir con la legalidad vigente

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que controla las sociedades de estiba de las islas de Tenerife y de La Palma, demuestra que si se quiere, se puede. Esta Autoridad Portuaria tenía ante sí uno de los panoramas más complicados para poder dar a luz a las nuevas APIE de Tenerife y de La Palma. Pese a ello, parece que ambas islas tendrán su APIE, aprobada ante notario, el mismo día 15 de febrero.

Ese es el día en el que la Autoridad Portuaria ha convocado una Junta General Extraordinaria, que contará con acta notarial, con el fin de

alumbrar allí oficialmente las nuevas APIE de ambas islas.

Antes de tomar la decisión de convocar una Junta General, se barajó la posibilidad de crear la APIE en una Junta Universal porque esta segunda modalidad de junta puede ser convocada con carácter de urgencia, pero exige que acudan a ella todos los accionistas para que las decisiones sean válidas. A causa de este requisito era imposible convocar una Junta Universal porque dos de las empresas accionistas hace tiempo que dejaron de existir.

Así que la única alternativa que le quedaba a la Autoridad

Portuaria era convocar una Junta General Extraordinaria con el tiempo en contra, ya que este tipo de órgano decisorio y ejecutivo tiene que ser convocado con un mes de antelación y haberse anunciado en publicaciones oficiales y en medios de comunicación. Cumpliendo estos requisitos, se entiende que los accionistas que no acuden aceptan lo que decidan los demás en su ausencia.

Pese a estas exigencias y con el tiempo encima, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife convocó la Junta General Extraordinaria pocos días después de la Asamblea General Extraordinaria de



Compañeros de Tenerife en la sala de contratación del puerto

Coordinadora, celebrada el 9 de enero en Madrid. Así, pese a la imposibilidad de convocar la Junta Universal y si se cumple con la anunciado, todo apunta a que Tenerife y La Palma verán nacer a sus respectivas APIE el mismo día 15 de febrero. Esto permitiría evitar la huelga.

En esta sucesión de hechos, dificultades y búsqueda de

soluciones, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz demuestra que las excusas dadas por otras Autoridades Portuarias para no constituir las APIE a tiempo son sólo eso: excusas.

Pocas administraciones portuarias pueden encontrarse con peores obstáculos para cumplir con la ley y, sin embargo, Puertos de Tenerife demuestra que se puede hacer.





## Puertos de Tenerife



**Futuro Puerto - Ciudad**



**Edificio SOFITESA**  
instalación empresas ZEC



**Terminal Contenedores**



**Tráfico RO-RO**

# APOSTAMOS POR EL FUTURO

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



# Zona sur

## EL dato

El dinero que el Estado español dedicó a investigación militar en 2006 supuso casi el 30% del gasto total en Investigación y Desarrollo



## ALGECIRAS

# La APIE, a la vuelta de la esquina

La Autoridad Portuaria del enclave del Estrecho es una de las más avanzadas en la transformación de la Sociedad de Estiba



Ildefonso Garnica, responsable de la Zona Sur

La Autoridad Portuaria de Algeciras y la Sociedad de Estiba ya han celebrado sendos consejos de administración que han dado el visto bueno para cumplir con la ley vigente y transformar Sestibalsa en una APIE. Y es que incluso se ha culminado ya la auditoría de la empresa, requisito imprescindible para el nacimiento de la APIE. Así, si la Autoridad Portuaria acomete los pocos trámites que le quedan para crearla con la debida diligencia y prontitud, es factible que Algeciras se salve de la huelga si la APIE es una realidad tangible antes del 15 de febrero.

Esto ratificaría la buena predisposición de la Autoridad Portuaria para dotar al

puerto de la estabilidad necesaria para seguir siendo competitivo a nivel mundial. Asimismo, da cuenta del buen hacer de los compañeros algecireños en su afán negociador y su vocación dialogante, así como el buen entendimiento en la Comunidad Portuaria algecireña, basado en priorizar el interés común.

Sin duda, la capacidad de organización y actuación de los más de 1.500 profesionales de Algeciras, todos de Coordinadora, potencia la buena predisposición de su Autoridad Portuaria a pactar y tener en cuenta las reivindicaciones del colectivo. Prueba de ello es la reunión que mantuvieron Antolín Goya y los presidentes



Delegados de los puertos de la Zona Sur en la Asamblea de Coordinadora el día 9 de enero

de las autoridades portuarias de Barcelona y Algeciras, promovida precisamente por Manuel Morón, presidente de la Autoridad Portuaria del puerto andaluz. En esa cita ambos presidentes pidieron a Goya que paralizara la huelga, prevista inicialmente para la semana del 14 al 20 de enero, para darles tiempo de constituir la APIE. La Asamblea de

Coordinadora decidió tener en cuenta esa petición; fruto de ello es el aplazamiento de la huelga a la semana que va del 15 al 22 de febrero.

En definitiva, parece que en Algeciras hay una comunidad portuaria dispuesta a buscar el consenso. Los estibadores no escatiman esfuerzos para negociar y para hacer llegar su voz a representantes políticos y

a la opinión pública. Cabe tener en cuenta que Algeciras es una ciudad en la que el puerto tiene un peso específico enorme en su población y en su economía. Sería bueno que los partidos políticos, a la hora de trazar sus políticas a nivel local, autonómico y estatal, tuvieran en cuenta este hecho si quieren cosechar buenos resultados en la ciudad del Estrecho.

## HUELVA

# Largas con las fechas

La Autoridad Portuaria y la Sociedad de Estiba del Puerto de Huelva han asegurado que van a empezar el proceso de transformación de la empresa en una APIE, pero no han querido elaborar un calendario donde se fije ese compromiso pese a la insistencia de los estibadores onubenses. El colectivo ha organizado charlas y asambleas para expli-



Joaquín Borges, del comité de empresa

car la posición y las acciones de Coordinadora por el bien de la profesión y de los puertos de España.

Lo que sí han conseguido los profesionales de Huelva son los datos relativos a la Prevención de Riesgos Laborales, que Coordinadora está recopilando de todos los puertos españoles para demostrar la penosidad y peligrosidad que tie-

nen todas las tareas que desempeñan los estibadores profesionales.

El caso es que ni la Autoridad Portuaria ni la Sociedad de Estiba pueden negarse a facilitar estos datos ya que están obligadas por ley.

Y es que la actitud con la que suelen actuar el presidente de la Autoridad Portuaria y del gerente de la Sociedad de Estiba con el colectivo de estibadores es más bien hostil y a menudo se muestran reacios a dialogar y negociar con el colectivo de profesionales.

## ALMERÍA

# Buenas palabras de la presidenta

Los compañeros almerienses, que recientemente otorgaron la mayoría de su representación sindical a Coordinadora, destacan la buena relación que mantienen con la actual presidenta de la Autoridad Portuaria, sobre todo en comparación con su antecesor. Pese al buen entendimiento no se ha alcanzado ningún calendario concreto para la formación de la APIE, si bien la presidenta ha sido informada por los profesionales almerienses de la convocato-

ria de huelga, que le han recordado que no constituir la APIE significa no cumplir con lo que marca la Ley de Puertos vigente. En este sentido, la presidenta admitió que está a la espera de las indicaciones que le marquen desde Puertos del Estado o desde el ministerio de Fomento, pero puntualizó que está atenta a los movimientos que hacen los demás puertos y que procurará que Almería no se quede rezagada, sobre todo en relación a Málaga y Algeciras.



## ¿SABÍAS QUE...

los búlgaros dicen "sí" moviendo la cabeza de lado a lado, y dicen "no" moviéndola de arriba a abajo?



## EL dato

Para fabricar una tonelada de papel según el proceso tradicional son necesarios 100 mil litros de agua; si el papel es reciclado basta con 2 mil litros.



## ¿SABÍAS QUE...

si pudieras conducir tu coche hacia el cielo estarías en el espacio en 20 minutos?



## MÁLAGA

## Ministra, ¡hable con la estiba!

Los compañeros malagueños aprovechan la visita de Magdalena Álvarez al puerto para pedirle que se reúna con el Coordinador General

La ministra de Fomento, malagueña, acudió al puerto de su ciudad para asistir a la inauguración de la nueva Estación Marítima, el pasado 20 de diciembre. Sus paisanos estibadores colocaron una enorme pancarta en un contenedor de 40 pies y lo elevaron con una grúa para asegurarse que la ministra viera su petición. El caso es que la ministra, cuando ha hecho declaraciones sobre el sector de la estiba, ha demostrado una falta total de información, por lo que Coordinadora tiene mucho interés en reunirse con ella para que sea consciente del sabotaje al que están sometiendo a los puertos sus súbditos, el Secretario de Estado de Transportes, Fernando Palao, y el presidente de Puertos del Estado, Mariano

Navas. Parece que ninguno de los dos es muy fiel a la verdad en las informaciones que pasan a la ministra.

La reivindicación que hicieron los profesionales de Málaga, representados al 100% por Coordinadora, tuvo bastante repercusión en los medios de comunicación locales y regionales. Y es que los estibadores malagueños, aparte de ratificar en asamblea su adhesión total a las acciones que decida el sindicato a nivel estatal, hace tiempo que se están moviendo para que los medios de comunicación y la ciudadanía en general conozca el ataque que Palao y Navas están haciendo a la profesión y a los puertos. Eso sí, los profesionales malagueños recuerdan que la huelga perjudica sobre todo a los trabajadores, por lo que

destacan que se realiza por no quedar ninguna otra salida. Cabe destacar también el excelente trabajo de divulgación que hacen los compañeros de Málaga sobre cuestiones como qué son las APIE, el porqué de la posición de Coordinadora y muchos otros aspectos del conflicto a través de su página web, [www.estibadoresdemalaga.com](http://www.estibadoresdemalaga.com).

Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Málaga ha iniciado el proceso de transformación de la Sociedad de Estiba en una APIE. En este sentido, se puede afirmar que Málaga y Algeciras van a la par, tanto en lo que a este proceso se refiere como en el hecho de que ambas autoridades portuarias mantienen un talante dialogante y negociador con sus respectivas comunidades portuarias.



Mensaje de recibimiento para la Ministra en Málaga

## SEVILLA

## Pulso con CCOO

Los compañeros sevillanos conviven a diario con una de las organizaciones que ha impugnado el IV Acuerdo Sectorial, Comisiones Obreras, que cuenta con muchos intereses lejos de los puertos. Aunque la sangre no llega al Guadalquivir, el debate en el puerto de Sevilla es algo cotidiano. Coordinadora goza ahora de mayoría en el comité, por lo que la mayoría de estibadores hispalenses se están movilizándolo para defenderse de los ataques de Puertos del Estado y exigir el cumplimiento de la ley. Al igual que en otros puertos, han solicitado a la Autoridad Portuaria y a la Sociedad de Estiba un calendario para la constitución de la APIE. Como respuesta se les ha dicho que se va a esperar a los movimientos de los demás puertos, especialmente de los más grandes. De hecho, muchos compañeros aseguran que el

presidente de la Autoridad Portuaria no muestra ningún interés por formar la APIE.

Lo que sí han conseguido los profesionales sevillanos son las estadísticas de accidentabilidad laboral. Por otro lado, han entregado peticiones por escrito a todas las empresas de este puerto fluvial para que se adhieran al IV Acuerdo Sectorial. Los compañeros sevillanos de Coordinadora manifiestan su identificación total con las posiciones del sindicato a nivel estatal y han organizado varias charlas a las que puede acudir cualquier trabajador para explicar el conflicto, las APIE y las peticiones de Coordinadora. En la asamblea que celebraron a finales de diciembre contaron con la presencia de Antolín Goya, Coordinador General, y de Ildefonso Garnica, responsable de la Zona Sur.

## CÁDIZ

## Pendientes del Consejo de Administración

Según el gerente de la Estigades, la Sociedad de Estiba de Cádiz, están a la espera de la celebración del Consejo de Administración de la empresa para fijar un calendario en el que se detallen todos los pasos necesarios hasta transformar Estigades en una APIE. Des-

pués del Consejo, que se debería celebrar durante el mes de enero, está prevista una reunión entre el gerente de Estigades y los representantes sindicales de la estiba. Mientras tanto, los estibadores del enclave no se quedan de brazos cruzados y han organi-

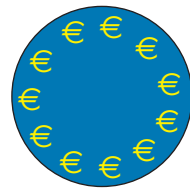
zado reuniones y asambleas para mantener al colectivo informado sobre el conflicto y promover la unión de todos los profesionales en defensa de su profesión y del buen funcionamiento de los puertos ante aquéllos que quieren verlos naufragar.

Paco Martín





# Zona catalano-balear



**EFEMÉRIDES**  
7 febrero de 1992

Los Doce firman en Maastricht el Tratado de la Unión Europea.

BARCELONA

## La Asamblea que lanzó la huelga

Antolín Goya anunció el paro en todos los puertos del Estado rodeado y apoyado por todo el colectivo barcelonés

Después de haber decidido la convocatoria de huelga en una reunión celebrada entre los delegados de todas las zonas, el Coordinador General, Antolín Goya, hizo el anuncio oficial en una asamblea de los estibadores portuarios del puerto de Barcelona, celebrada el pasado 29 de noviembre. Ante un auditorio repleto, muy participativo y muy entregado, Goya detalló todos los ataques que se lanzan a la estiba desde Puertos del Estado y desde la Secretaría de Estado de Transportes, relató las respuestas que Coordinadora ha decidido a nivel estatal y pidió el apoyo expreso de uno de los colectivos de profesionales portuarios más numeroso, potente e influyente de todo el país. Barcelona, una vez más y como puerto 100% de Coordinadora, no defraudó y mostró al Coordinador General de la forma más calurosa posible que el colectivo catalán está con la huelga y con todas las movilizaciones previstas y las que están por venir.



Asamblea en el local de contratación de Estibarna

De hecho, la estiba barcelonesa comunicó al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) a través del ex Coordinador General, Julián García, que se está actuando fuera de la ley al no haberse transformado aún la Sociedad de Estiba Estibarna en una APIE. La respuesta de la APB no se hizo esperar y fue la primera en dar el paso de aprobar la constitución de la nueva empresa el pasado 19 de diciembre, en su Consejo de Administración, decisión que fue ratificada más tarde en el seno de Estibarna. En la APIE la APB dejará de tener la mayoría del accionariado pero ha solicitado tener representación en el futuro Consejo de Administración de esta empresa. A pesar de esta solicitud y de ser la primera en anunciar la APIE, la APB no ha realizado los trámites con la suficiente celeridad y diligencia y ha presentado un calendario en el que fija el alumbramiento de la APIE ya avanzado

el mes de marzo. Así, en el momento de cerrar la presente edición de La Estiba, es más que probable que uno de los puertos más importantes del Mediterráneo se paralice completamente a partir del 15 de febrero.

Las empresas del puerto sí que han respondido de manera más eficiente y han ratificado su apoyo al IV Acuerdo Sectorial. No podían actuar de otra manera ante los compañeros y las compañeras de Barcelona, que han vuelto a dejar bien claro que son un colectivo profesional muy competitivo en lo laboral y tremendamente organizado, cohesionado y reivindicativo en lo sindical. Algunos de sus delegados se reunieron en el barrio portuario de La Barceloneta el pasado día 4 de enero con sus colegas del resto de enclaves de la Zona Catalano-Balear para poner en común la situación de cada uno de sus puertos y coordinar las movilizaciones y las respuestas a los ataques de Fernando Palao y Mariano Navas.

CASTELLÓN

## Las tareas complementarias suponen el 26% de los accidentes entre 2003 y 2007

Las cifras de siniestralidad en el enclave demuestran que estas labores deben mantener el coeficiente reductor

Las estadísticas de accidentes en el enclave de la Plana no dejan lugar a dudas de lo arbitrario e injusto del enésimo ataque de Fernando Palao al colectivo portuario, que ordenó al Instituto Social de la Marina -después de un pacto con las centrales de UGT y CCOO- que las horas que los estibadores pasen desempeñando tareas complementarias no cuenten con el coeficiente reductor por peligrosidad, penosidad y toxicidad que la profesión tenía recono-

cido en todas sus labores. En concreto, en Castellón, el 26% de los accidentes producidos en los trabajos de estiba y desestiba en el periodo que va de 2003 a 2007 los sufrieron compañeros estibadores mientras desempeñaban tareas complementarias.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria ya ha aprobado e iniciado el proceso para transformar la Sociedad de Estiba castellanense en una APIE. Esta decisión se tomó después de que el compañero

y Consejero de la Autoridad Portuaria, Ximo Forés, advirtiera de que no tener ya la APIE es incumplir la ley. En cualquier caso, el hecho de que el primer calendario presentado para este proceso finalice en marzo obliga a los compañeros de Castellón a acometer la huelga. Y es que los profesionales del enclave ratificaron en asamblea la decisión tomada a nivel estatal no sin antes haber realizado las pertinentes reuniones y debates internos.

TARRAGONA

## Poco más que buenas palabras

Estarraco asegura que quiere llegar a tiempo para evitar la huelga

Buenas palabras, buen entendimiento pero poca efectividad y pocos hechos consumados. Es decir, se ha dado el pistoletazo de salida para transformar la Sociedad de Estiba en una APIE pero parece que el proceso se alargará más de lo necesario. Así pueden resumirse los progresos en Tarragona para resolver el conflicto desatado por Puertos del Estado, como cumplir con la ley e instaurar la APIE, y evitar así la huelga.

Una vez más, las empresas privadas, que a diferencia de Puertos del Estado producen y

se juegan beneficios, sí han respondido satisfactoriamente a las peticiones de los profesionales portuarios y se han adherido al documento de apoyo al IV Acuerdo Sectorial. Los compañeros catalanes han realizado reuniones y asambleas en las que se han aclarado las dudas que pudieran tener en cuanto a la formación de las APIE y sus consecuencias en la profesión y al conflicto en general. Una vez debatidas y aclaradas las dudas, Tarragona, una vez más, está a por todas con Coordinadora.





### ¿SABÍAS QUE...

Nueva York, con más de 8 millones de habitantes, no es la capital del Estado de Nueva York? Es Albany, una pequeña ciudad con menos de 100 mil vecinos.



### LA frase

“El banquero es un señor que nos presta el paraguas cuando hace sol y nos lo exige cuando empieza a llover.” **Mark Twain**



### EFEMÉRIDES

**31 enero de 1994**

El Gran Teatro del Liceo de Barcelona es devorado por las llamas.

## ISLAS BALEARES

# Empresas y Autoridad Portuaria alineadas con Palao y Navas

Las tres islas cuentan con una única Autoridad Portuaria y con una patronal que son hostiles al colectivo de la estiba



Aragunde, en una reunión con los estibadores de Ibiza



Delegados de Mahón e Ibiza

Es realmente sorprendente que Apeam, la patronal balear, esté integrada en Anesco pero haya rechazado adherirse al documento de apoyo al IV Acuerdo Sectorial que le presentaron los compañeros mallorquines, menorquines e ibicencos. Exceptuando casos como el de Transports Marítims d'Alcúdia, es sospechoso que en las

islas las empresas tomen una posición contraria a la que adoptan en Anesco o, en algunos casos, a la que mantienen sus matrices estatales. Esta paradójica situación coincide con la postura que adopta la Autoridad Portuaria, que incluso pone todas las dificultades y excusas posibles para así incumplir obligaciones legales

como la de presentar las estadísticas de accidentabilidad.

Aunque las sociedades de estiba de los puertos baleares –controladas por la Autoridad Portuaria de Palma– están obligadas por ley a facilitar estos datos, dan largas haciendo un monumento al tópico de la inoperancia de algunos organismos públicos con respuestas del estilo: “vuelva usted mañana”; y, cuando llega el mañana: “entréguelo por escrito y con sangría francesa, que cuando lo tenga le mandaremos a otra ventanilla en la que le derivarán a la de más abajo”... En definitiva, retardando y mareando la perdiz. Los síntomas de la hostilidad de este ente público hacia la estiba no se limitan a las estadísticas ya que también se resiste a instaurar cursos de formación y promoción laboral.

Con la actitud de las empresas y de la Autoridad Portuaria y con el proceso de transformación de las sociedades de estiba sin calendario, las islas verán peligrar su abastecimiento porque los compañeros se verán obligados a secundar la huelga. Estos profesionales hacen tiempo que realizan reuniones para informar al colectivo y han dado todos los pasos que Coordinadora ha marcado a nivel estatal.

Jordi Aragunde, Responsable de la Zona Catalano-Balear, acudió a una asamblea que se organizó en Ibiza para explicar la posición y las reivindicaciones del sindicato a un colectivo que ratificó su apoyo a las decisiones de Coordinadora.

## VILANOVA, SANT CARLES Y PALAMÓS

# Un ente público que no crea conflictos



Delegados de los puertos de la Sociedad de Estiba autonómica

Esticat, la Sociedad de Estiba de los tres puertos catalanes de titularidad autonómica, es la única que no está obligada por Ley a convertirse en APIE

Vilanova i la Geltrú, Sant Carles de la Ràpita y Palamós son tres puertos que se pueden considerar afortunados porque no pertenecen a Puertos del Estado, sino a Ports de la Generalitat de Catalunya, un ente público que no crea conflictos y que hace su función de forma satisfactoria y con una actitud positiva. Es decir, facilita el entendimiento entre empresas y trabajadores y suscribe sus acuerdos. Y como el modelo funciona y da unas cifras óptimas de productividad y beneficios, la Generalitat de Catalunya lo apoya y lo mantiene. Así, estos tres enclaves funcionan desde el mes de julio según el IV Acuerdo Sectorial.

Otra peculiaridad de los tres puertos de la Generalitat es que pueden mantener su Sociedad de Estiba, Esticat, porque no le afecta la Ley de Puertos 48/2003 ya que no tiene poder sobre las competencias del gobierno catalán. Debido a que el modelo funciona y Ports de la Generalitat

no está supeditado a Fernando Palao y no puede obligarle a crear conflictos, los compañeros de estos tres puertos están más que satisfechos con la estructura actual.

Con todo, y después de debatirlo en asamblea, Vilanova, St. Carles y Palamós secundarán la huelga. Lo hacen por solidaridad con el resto de puertos, porque quieren poner su grano de arena a favor de que el sistema portuario siga siendo competitivo y productivo en toda España y porque se sienten parte de la familia de Coordinadora y saben que Esticat nació gracias al sindicato. Además entienden que de esta manera instan a que Puertos del Estado cambie su actitud y siga el ejemplo de Ports de la Generalitat.

Por otro lado, no ha hecho falta que pidan a las empresas que trabajan en estos tres puertos para que se adhieran al IV Acuerdo Sectorial porque lo están apoyando de la mejor manera, aplicándolo día a día.



## TALLERES NAVALES PESQUEROS S.A

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

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







## Logística integrada marítimo portuaria



**Grupo Mestre**

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

**Edificio Tercat**  
Muelle Príncipe de España s/n  
Puerto de Barcelona  
08039 Barcelona  
[www.grupomestre.com](http://www.grupomestre.com)

**Tercat Contenedores**  
Tel. 93 223 41 37  
Fax 93 223 43 04  
[contenedores@tercat.es](mailto:contenedores@tercat.es)

**Tercat Administración**  
Tel. 93 298 64 00  
Fax 93 298 64 01  
[terminal.catalunya@tercat.es](mailto:terminal.catalunya@tercat.es)  
[www.tercat.es](http://www.tercat.es)

**Tercat Siderúrgicos**  
Tel. 93 223 84 61  
Fax 93 223 84 64  
[siderurgicos@tercat.es](mailto:siderurgicos@tercat.es)

«La calidad de nuestro  
servicio, su mejor aval»



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