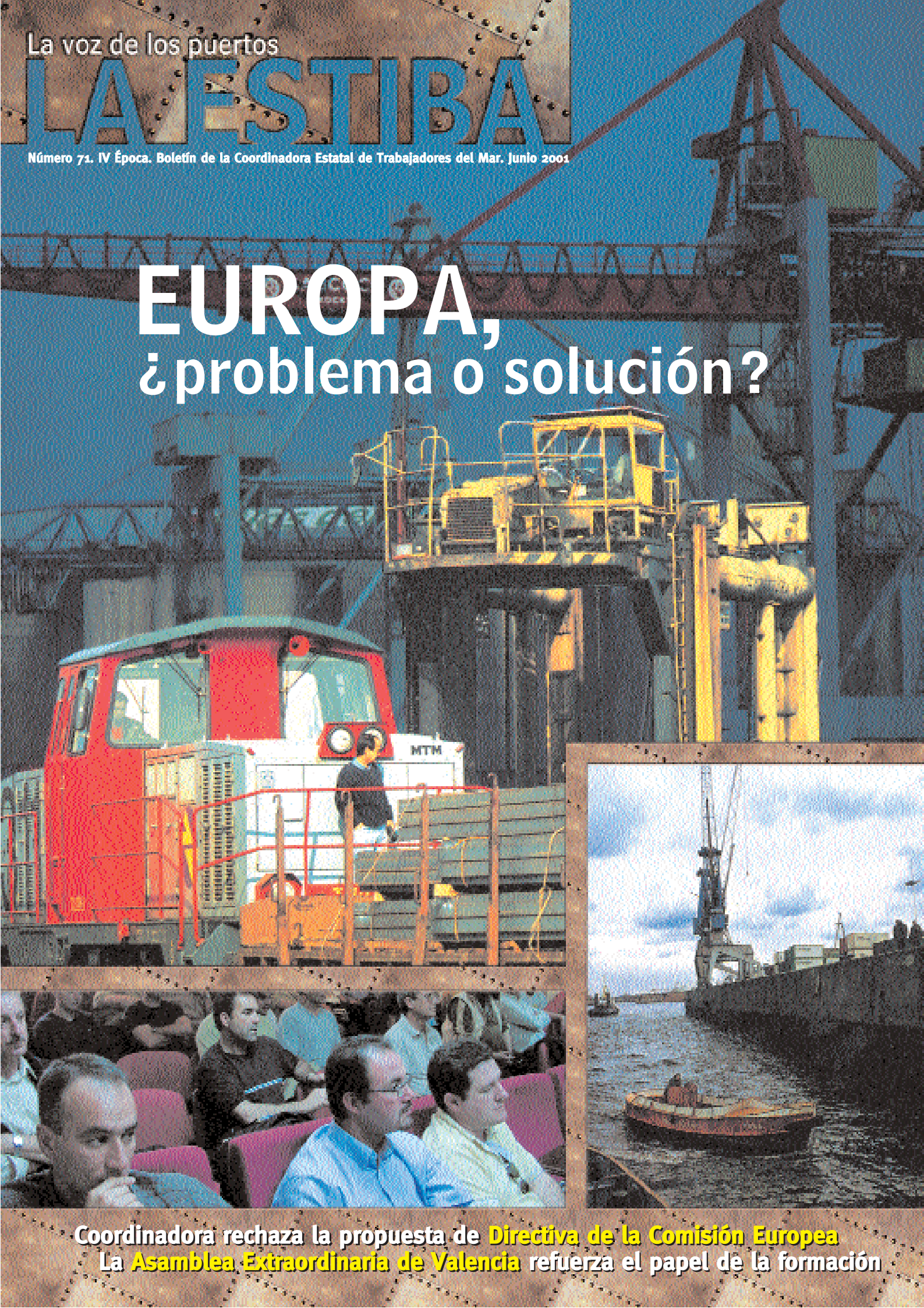


La voz de los puertos

LA ESTIBA

Número 71. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Junio 2001

EUROPA, ¿problema o solución?



Coordinadora rechaza la propuesta de **Directiva de la Comisión Europea**
La **Asamblea Extraordinaria de Valencia** refuerza el papel de la formación



LOGÍSTICA integrada MARÍTIMO portuaria

TERMINAL CATALUNYA está situada en Barcelona, una de las puertos más importantes del Mediterráneo. Dispone de más de 400.000 m² de superficie y de una línea de atraque de 1.025 m. Cuenta con 8 Grúas Pórtico Post Panamax, Grúas Móviles para manipulado de siderúrgicos, 8 Transliner de hasta 5 alturas, 19 Reach Stecker y maquinaria diversa. Una empresa que apuesta por una política de inversión continuada para ofrecerle el mejor servicio.

TERMINAL CATALUNYA, S.A.
Tan grande como Usted quiera.

INTEGRATED SEAPORT LOGISTICS

TERMINAL CATALUNYA is located in Barcelona, one of the most important ports on the Mediterranean. It has an area of more than 400,000 m² and a docking line of 1,025 m. It has 8 Post-Panamax Port Cranes, Mobile Cranes for iron and steel handling, 8 Transliner Cranes of up to 5 heights, 19 Reach Stackers and diverse machinery. A company that will maintain a continuous investment policy in order to offer you the best service possible. TERMINAL CATALUNYA, S.A. As large as you wish it to be.

CONTAINER TERMINAL, GENERAL AND IRON AND STEEL CARGO



Terminal de Contenedores,
Carga General y Siderúrgicos



Sumario

Asamblea de Valencia 4

Un modelo de integración sindical

Internacional 7**Zonas 10**

Andalucía

Canarias

Cataluña - Baleares

Levante

Norte

Claves históricas 20

Una nueva identidad sindical

Jurídica 22El IDC ante la propuesta
de Directiva Europea**Cocina marinera 23****Boletín de la Coordinadora Estatal
de Trabajadores del Mar**

Edición y redacción: **ComCom**, sccl
Méndez Núñez, 1, 3º 2ª – 08003 Barcelona
Teléfono: 93 319 28 50 – Fax: 93 319 98 92
Correo electrónico: estiba@coordinadora.org
Diseña: **Comcom**, sccl
Imprime: **Canigó**, sl
Depósito legal: **TF291/84**

EUROPA, ¿problema o solución?

La integración europea plantea, en estos momentos, numerosas dudas e interrogantes. El debate está servido entre las posiciones que abogan por la absoluta desregulación de las labores de estiba y quienes defendemos un sistema portuario capaz de proporcionar seguridad y bienestar a los trabajadores. Sin embargo, el modelo que nosotros defendemos no es sólo eso, no representa únicamente la consolidación de las conquistas laborales de los estibadores, sino que también es la garantía de que todos los puertos puedan competir en igualdad de condiciones, sentando las bases para un mayor beneficio económico.

De ahí nuestro rechazo categórico a la actual propuesta de Directiva Europea sobre el acceso a los servicios portuarios. En ella, no se recoge una sola palabra sobre la formación o la cualificación profesional de los trabajadores, se minimizan las exigencias sobre seguridad y, sobre todo, se difuminan las condiciones de trabajo, abriendo la puerta para la absoluta desestructuración de los sistemas que, como el nuestro, han demostrado su plena validez a lo largo de los años. De hecho, la Directiva no sólo choca con los fundamentos de la Unión Europea en materia de empleo y política social, sino también con lo dispuesto por la OIT (Organización Internacional del Trabajo) respecto a las garantías del trabajo portuario. Para la Coordinadora, resulta claro que la construcción europea no puede hacerse a expensas de los trabajadores, algo que parecen haber olvidado tanto en Bruselas como en Madrid.

De la Directiva, así como de la situación concreta de cada puerto se habló en la Asamblea Extraordinaria celebrada en Valencia entre el 27 y 28 de marzo pasados. La Asamblea sirvió también para reforzar el papel que la formación tiene para nuestro sindicato, con la creación de una Comisión específica cuyo responsable es Antonio Barrero Magaña. ■

Valencia acogió la Asamblea Extraordinaria los pasados 27 y 28 de marzo

Punto de partida

Carpetazo final a una vieja etapa y punto de partida de una nueva época no exenta de problemas. Así podría resumirse el contenido de la Asamblea Extraordinaria de la Coordinadora, que reunió en Valencia a 85 delegados de 33 puertos durante los días 27 y 28 de marzo..



La asamblea mostró su rechazo a las propuestas de desregulación

La constatación de que nos encontramos ante una nueva etapa fue una de las constantes de la Asamblea Extraordinaria que se celebró en Valencia entre el 27 y el 28 de marzo pasados. Esta nueva fase, que cierra un periodo histórico en el que los estibadores estuvimos a punto de desaparecer como colectivo profesional unido, no está exenta de riesgos y problemas, como podría parecer. Al contrario, la aparición en escena de nuevos interlocutores como la Unión Europea, las Comunidades Autónomas o las grandes empresas transnacionales se presenta plagada de obstáculos de cara a mantener un modelo de estiba que, a pesar de todas las dificultades, puede juzgarse como positivo.

El Informe de Julián García, Coordinador General del sindicato y -desde junio de 2000- del IDC, se centró en los nuevos desafíos que los estibadores debemos afrontar en estos momentos. El nuevo contexto social y económico, caracterizado por el aumento de poder por parte de las instituciones europeas y por la globalización de los mercados, obliga a redefinir las estrategias y los mecanismos de lucha. En este clima, el IDC aparece como uno de los instrumentos más adecuados para la defensa de nuestros derechos laborales. La unidad de los estibadores, dentro y fuera de nuestras fronteras, resultará fundamental para afrontar con éxito los intentos de desregulación de las relaciones laborales que ya comienzan a planear sobre nuestros puertos.

POTENCIAR LA FORMACIÓN

Uno de los acuerdos más destacables de la Asamblea hay que encontrarlo en la constitución de una Comisión de Formación, cuyo responsable es Antonio Barrero Magaña, de Algeciras. La formación ha sido, especialmente desde los últimos años, una de las principales apuestas de futuro de nuestra organización. Garantizar una política de formación adecuada, en la que podamos participar en igualdad de condiciones, resulta crucial.

La formación es prioritaria para la Coordinadora



Apertura de la Asamblea



Comisión de Formación



Responsables de las cinco zonas

La apertura de la Asamblea corrió a cargo de Rafael del Moral, presidente de la Autoridad Portuaria valenciana, en lo que es una clara muestra del diálogo que la Coordinadora está impulsando con los representantes de la administración pública. A continuación, los Coordinadores de Zona hicieron un repaso ante los 85 delegados presentes de la evolución de cada uno de los puertos en los que nuestro sindicato tiene presencia, haciendo especial hincapié en aquéllos que han atravesado situaciones complicadas, como Las Palmas, Valencia, Palma de Mallorca o Sevilla.

La Asamblea sirvió también para lanzar una invitación a ANESCO y las diversas asociaciones empresariales que operan en nuestros puertos para que definan una posición común con la Coordinadora en la defensa de nuestro sistema de estiba. Conviene recordar que la propia ANESCO es firmante del III Acuerdo Marco, lo que la obliga a estimular su cumplimiento en todos los ámbitos.

La Coordinadora considera la formación como una acción estratégica prioritaria, que no sólo debe girar alrededor de los aspectos estrictamente profesionales, sino que debe enfocarse desde un punto de vista más integral, que incluya elementos como la capacitación sindical. Así, resulta crucial que, como sindicato, seamos capaces de poner las bases de una política de formación entendida como derecho básico de los trabajadores.



Jose Luís Llorca, responsable de Internacional



Juan Palau, veterano estibador valenciano

Una de las líneas maestras sobre las que tiene que girar la formación es, sin duda, la construcción de una política autónoma. Esto no significa que se excluya cualquier colaboración con Puertos del Estado, sino que somos los trabajadores quienes mejor conocemos las necesidades concretas de formación en los puertos, por lo que debemos adoptar un papel activo en su diseño y ejecución.

Esto pasa por potenciar a Layetana como órgano de fomento, cooperación y coordinación de las actividades formativas, así como por la creación en cada Sociedad de Estiba de una Comisión de Formación. Esta Comisión sería la encargada de negociar con cada Sociedad y con las empresas estibadoras los cursos de formación para los estibadores. Es importante recordar que, a pesar de que el propio Acuerdo Marco la considera como un pilar básico del desarrollo portuario, todavía son muchos los puertos que acumulan retrasos y problemas en sus políticas de formación.

En este contexto, la negociación del II Acuerdo Estatal de Formación Continua cobra su verdadero protagonismo, ya que de los términos en los que quede fijado depende, en gran medida, el futuro de la formación en los muelles. Este Acuerdo debería establecer la homologación de nuestra formación en el Sistema Nacional de Calificaciones.

Los cambios no pueden hacerse a espaldas de los estibadores

En realidad, la Coordinadora mantiene en lo que respecta a la formación en los puertos una política basada en otorgar a los estibadores el máximo protagonismo, algo a todas luces lógico si tenemos en cuenta que somos nosotros quienes mejor conocemos los entresijos del trabajo en el puerto. De hecho, es preocupante que la Directiva Europea sobre el acceso a los servicios portuarios no incluya ni una sola palabra sobre la profesionalidad de los estibadores. De aplicarse una normativa en estos términos, se daría carta blanca para borrar de un plumazo todos los esfuerzos e inversiones que se han llevado a cabo en el ámbito de la formación, lo cual repercutiría negativamente en los niveles de productividad, así como en el funcionamiento general del puerto.

La Asamblea Extraordinaria sirvió, en definitiva, para dejar en claro el rechazo de la Coordinadora respecto a los intentos de desestructuración y desregulación de los puertos que se están impulsando desde Bruselas con el apoyo de los gobiernos conservadores de la Unión. Cualquier cambio del sistema portuario deberá contar con la voz y el voto de los estibadores, quienes somos, al fin y al cabo, los principales interesados en que nuestro trabajo redunde en el beneficio común. ■



Los estibadores debemos diseñar nuestra propia formación

Santos, En los años 80 los puertos españoles sufrieron ataques de signo parecido la supervivencia de un puerto

Como en los peores años de la dictadura. Así definían los estibadores brasileños la represión policial y militar que han sufrido durante el conflicto que les ha enfrentado con el gobierno. Su lucha ha generado un amplio movimiento de solidaridad en todo el mundo.



Carreras ante la policía, balas silbando sobre las cabezas, ocupación militar del puerto, decenas de detenidos, intrasigencia empresarial... La huelga de los estibadores de Santos (Brasil) ha dejado al descubierto el lado más amargo de la globalización económica. ¿La chispa del conflicto? el OGMO (Órgano Gestor de la Mano de Obra) pretendía dismantlar el sistema de trabajo que los propios estibadores gestionan desde 1936. Ante esta situación, los portuarios brasileños han sido capaces de articular un sólido movimiento de defensa capaz de poner en jaque al propio Ministerio de Trabajo brasileño.

El conflicto se desató a fines de marzo, cuando el OGMO manifestó su voluntad de anular el sistema de escalas establecido y controlado por el propio Sindicato de Estibadores de Santos. El sistema de rotación numérica defendido desde la patronal supone un ataque directo a uno de los derechos laborales más básicos:

la capacidad de tener voz y voto en la organización del propio trabajo.

Los empresarios de Santos, además, adeudan a los trabajadores las cantidades derivadas del aumento del coste de vida, que en 1998 fue del 4,5% y en 1999 del 3%. Sin embargo, y a pesar de que la propia Justicia brasileña ha reconocido esta deuda, las empresas han puesto toda clase de obstáculos para concretar su pago.

La actual situación de Santos guarda un parecido extraordinario con la grave crisis que atravesaron los puertos españoles durante los años 80. En aquel momento, la intención del gobierno era clara: dismantlar el sistema público de la estiba sin contar para nada con los estibadores. Sólo la firme oposición de nuestro sindicato a los planes gubernamentales logró que la reforma del sistema portuario respetase la opinión de los trabajadores, algo que, por ahora, no parece estar cumpliendo en Brasil. ■

LUCHAS DE AYER, LUCHAS DE SIEMPRE

Durante la Guerra Civil española (1936-39), los estibadores de Santos se negaron a embarcar el café que el gobierno brasileño cedía gratuitamente a los militares sublevados del general Franco. Reprimidos con extrema dureza por el régimen brasileño, los portuarios de Santos se convirtieron, así, en pioneros de un internacionalismo entendido desde el lenguaje de la solidaridad.

En años posteriores, no han sido pocas las ocasiones en que los estibadores brasileños han expresado su solidaridad con nuestras luchas. La última, en 1974, cuando en plena agonía del franquismo los estibadores españoles comenzamos a liberarnos de la estructura del Sindicato Vertical. En aquel momento, la huelga de solidaridad de Santos se sumó al clamor internacional a favor de la democratización de unas estructuras sindicales arcaicas.

Solidaridad entre las islas del Atlántico

Convertida en uno de los principales referentes a la hora de hablar de solidaridad internacional, la isla de Tenerife acoge entre el 15 y el 16 de junio la Primera Reunión de Estibadores

Portuarios de las Islas Macaronésicas. Bajo esta denominación se incluyen los archipiélagos de las Azores, las Canarias, las islas de Cabo Verde y la de Madeira, una extensa área geográfica con un volumen de tráfico impresionante, que actúa como puente entre tres continentes: Europa, África y América.

La necesidad de incrementar los contactos entre los puertos y los estibadores de estas islas es, ahora, más imperiosa que nunca, ya que nos enfrentamos a los mis-

mos retos y desafíos. Los contactos con los trabajadores portugueses son cada vez más estrechos y hacen pensar en su más que posible ingreso en el seno del IDC, mientras que en Cabo Verde, a pesar de la pobreza que azota al país, el desafío consiste en mejorar la situación laboral y social de los estibadores de puertos como Praia (la capital, en la isla de Santiago) o Porto Grande (en la isla de San Vicente), donde se mueven volúmenes cercanos a los 2 millones de contenedores de transbordo. ■

La desestructuración de los puertos chilenos vive su momento más álgido

A expensas de los estibadores



E. Manzano (centro) dialoga con los compañeros chilenos

La transformación del sistema portuario chileno se enmarca en la contienda entre dos visiones distintas de entender la economía: la que aboga por la total desregulación de los mercados, y la que entiende que el verdadero desarrollo debe basarse en el consenso y en la defensa de las conquistas laborales de los trabajadores.

La llamada "modernización portuaria" de los puertos chilenos ha generado un profundo malestar en el colectivo estibador, que ha sido reiteradamente ignorado en todas las conversaciones y debates sobre la reforma del sistema. Para Jorge Silva, presidente de la Federación de Trabajadores Portuarios de Iquique y Coordinador de la Zona Sudamericana del IDC, este proceso "responde a un esquema pinochetista que sólo defiende los intereses de una minoría, sin importar ni las consecuencias ni los daños que se deriven de ello".

Ante este panorama, los estibadores se han movilizado en repetidas ocasiones mediante huelgas y paros en el trabajo, utilizando lo que, para Silva Berón son "las únicas herramientas con las que contamos para hacer oír nuestra voz". Los portuarios chilenos también han buscado reforzar en todo momento los lazos de unión existentes entre los diversos puertos del país, desde Valparaíso a Iquique y Talcahuano, así como sus vínculos con los estibadores del resto de Latinoamérica y el mundo.

Los estibadores han sido ignorados en todas las conversaciones y debates

Las promesas de modernización se tornan en despidos masivos

Los estibadores chilenos se lamentan, especialmente, de la falta de diálogo de los sucesivos gobiernos que han ocupado la Casa de la Moneda, desde las siniestras épocas de Pinochet hasta los aparentes gobiernos democráticos de Patricio Alwyn, Eduardo Frei y Ricardo Lagos, actualmente en el poder. Los cambios en el sistema portuario han sido diseñados directamente entre los políticos y los empresarios del sector naviero, sin tener en cuenta el papel de uno de los principales protagonistas, el trabajador portuario.

Para esta labor, resulta fundamental la tarea del IDC, un órgano que en Latinoamérica se enfrenta a una serie de intereses económicos y políticos no siempre claros, como se está encargando de demostrar el reciente conflicto de Santos, en Brasil. La constante en todos estos conflictos es siempre la misma: las promesas de modernización se transforman rápidamente en despidos masivos, abaratamiento de los salarios, incremento de los accidentes..., una espiral viciada que, a la postre, sólo sirve para ofrecer unos puertos más caros y menos competitivos. ■



Dibujo de Iquique obra de un estibador

Charleston: paz con Nordana, conflicto con el Estado

El acuerdo alcanzado entre los estibadores de Charleston y la naviera Nordana garantiza el mantenimiento de las condiciones de trabajo de los portuarios, que en un primer momento se habían visto amenazadas. En la resolución de esta crisis ha resultado fundamental la actuación de la Coordinadora, quien mostró en todo momento su solidaridad con la situación de unos trabajadores que acumulan una larga trayectoria en defensa de sus derechos laborales.

Sin embargo, no podemos olvidar la situación de los cinco estibadores encausados por el Estado de Carolina del Sur a raíz de su participación en el conflicto del puerto de Charleston. Su defensa de los derechos de los trabajadores portuarios les puede conducir a la cárcel en uno de los estados norteamericanos caracterizados por una mayor represión judicial y policial. Para ayudarles, el ILA ha convocado una marcha sobre la ciudad de Columbia el 9 de

junio. El objetivo de la manifestación consiste en exigir que se retiren los cargos contra estos estibadores y en llamar la atención sobre los derechos de los trabajadores en Carolina del Sur. ■

Fe de errores. Por causas ajenas a nuestra voluntad, la información ofrecida en el número anterior respecto a la naviera Nordana no se correspondía con los hechos tal y como sucedieron. Lamentamos los malentendidos que se hayan podido derivar de su publicación.

El IDC se consolida en Chipre y Grecia

La visita de Julián García, coordinador general del IDC, y de José Luis Llorca, responsable de Internacional en la Coordinadora, a Chipre y Grecia se ha saldado con un balance francamente positivo, a pesar de la preocupación que supone el horizonte de la Directiva Europea. Los estibadores chipriotas, que se encuentran en una situación muy parecida a la vivida en España hace quince años, están muy satisfechos con el IDC. Los dos puertos más importantes del país, Limassol y Larnaca, están plenamente integrados en el PEO, el sindicato greco-chipriota que forma parte del IDC desde su fundación. En la parte griega de Chipre (que está dividido desde 1970 en dos zonas, la griega y la turca) existe otro sindicato, el SEK, más escorado a la derecha e integrado en la ITF.



Los estibadores chipriotas han formado parte del IDC desde su fundación

Hay que señalar, por otro lado, que las relaciones del PEO con los estibadores turco-chipriotas son buenas, por lo que no se descarta llevar a cabo en un futuro acciones conjuntas.

En Grecia la situación es algo distinta, ya que sólo hay un puerto afiliado al IDC, el del Pireo. Julián García hizo especial hincapié en la necesidad de que todos los puertos griegos se adhieran al IDC, sobre todo teniendo en cuenta

que los estibadores griegos tienen ahora dos frentes abiertos: la Directiva Europea y el propio proceso de privatización impulsado desde el gobierno de Atenas. Ante estos ataques, se dejó la puerta abierta a la posibilidad de combatir junto a la ITF (a la que pertenecen también los puertos griegos) si ésta se muestra capaz de defender los derechos de los estibadores más allá de las palabras. ■



El puerto gaditano reafirma su liderazgo en el Mediterráneo

Algeciras, un modelo eficaz

La consolidación de Algeciras como el principal "puente" entre el Atlántico y el Mediterráneo ha venido acompañada del crecimiento consensuado de la Sociedad de Estiba, que cuenta ya con una plantilla de más de 700 estibadores.

Para que un puerto como el de Algeciras, de su importancia y de su volumen de trabajo, obtenga unos resultados como los del año 2000 tiene que haber una sólida base de profesionales. Esta base de profesionales, formados desde la cultura portuaria específica de ese puerto y mediante la Sociedad de Estiba, es la que se ha ampliado durante los últimos tiempos, consolidando un modelo de organización para las tareas de estiba que ha mostrado unos resultados muy positivos.

En el terreno de lo laboral, los compañeros del puerto de Algeciras pueden darse por satisfechos, ya que la situación actual permite hacer previsiones optimistas para el futuro. Con una plantilla total de 717 estibadores, la profesionalidad para desarrollar las tareas portuarias queda estabilizada. A éstos, hay que sumar los 250 que están incluidos en una bolsa de eventuales. Esta opción permite disponer de la capacidad suficiente para responder a las distintas demandas de trabajo sin tener que recurrir a personal externo, evitando de este modo la desregulación del sector.

Por otra parte, los 232 trabajadores que pertenecen al grupo Cero, son un claro indicativo de la positiva evolución y el crecimiento de los últimos tiempos, consolidando las funciones específicas de esta categoría. Los profesionales del grupo Cero se han dedicado a labores de llenado y vaciado de contenedores, además del manejo de maquinaria para Entry (reagrupamiento de mercancía) de una forma continuada.



Algeciras es la puerta del Mediterráneo

ORGANIZACIÓN Y RESULTADOS

Esta organización del trabajo, por la que La Coordinadora ha luchado durante mucho tiempo, ha permitido obtener unos buenos resultados tanto para las compañías como para el propio puerto. Poniendo por delante la profesionalidad, en el año 2000 se hicieron 143.000 jornales, moviendo alrededor de 2.000.000 de TEU's. Del mismo modo, los buenos resultados son consecuencia de haber cubierto los puestos de patio, supervisor de muelle y checker, para los que ha sido necesaria una preparación de nivel medio-alto en sistemas informáticos e inglés.

En la actualidad, en el puerto de Algeciras el 90% de los barcos están trabajando con twist-lock's tanto en

cubierta como en bodega, así como en twin-lift (dos contenedores de 20 pies simultáneamente), prácticamente de forma continuada, para lo cual existe una dotación de siete trasteainers preparados para este funcionamiento. Además, los trabajadores están realizando pruebas para poder trabajar con dos contenedores de 40 pies simultáneamente, aumentando de este modo la capacidad de realizar un mayor volumen de trabajo en menos tiempo.

Tanto los buenos resultados como las expectativas de mejora de la productividad requieren seguir trabajando paralelamente en la estabilización del actual modelo de organización laboral portuaria, sobre todo teniendo en cuenta la más que posible entrada de Urbaser en el puerto mediante un acuerdo con Maersk. ■

Sevilla exige la apertura del censo

Condenado a desaparecer por el acuerdo tácito entre Puertos del Estado y CCOO, el puerto sevillano "resucitó" de sus cenizas después de que la Coordinadora mostrase su solidaridad con la plantilla y su confianza en las posibilidades de un puerto que, no lo olvidemos, abastece a la capital de Andalucía. Sin embargo, la viabilidad del puerto pasa por el desbloqueo de los nuevos ingresos acordados incluso en la Comisión Mixta. Es necesario que se retome el proceso de selección de candidatos y que se dé un fuerte impulso a la política formativa de la actual plantilla, algo a lo que el propio gerente de la SESTISE, Fermín Villamueva, se ha comprometido. ■



Manuel Castañeda, delegado de Coordinadora

Toque de atención en Cádiz

Los casos de prestamismo laboral ocurridos en el puerto de Cádiz durante los últimos meses son una muestra más de los intereses de desregulación del sector portuario. A finales del año pasado, La Coordinadora denunció esta situación en la Comisión Mixta, donde se recordó que sólo la Sociedad de Estiba está capacitada para proporcionar trabajadores portuarios.

Recurrir a los préstamos de trabajadores entre distintas empresas en el caso de que una de ellas no pueda realizar su actividad en momentos puntuales es un caso claro de desregulación laboral, ya que aparte de incumplir lo pactado impone una cultura portuaria liberal que prima los intereses económicos de las empresas frente al servicio y la calidad exigidos por los trabajadores. ■

Nuevos ingresos en Motril

El grupo Cero de Motril ha sido testigo recientemente del ingreso de cinco nuevos estibadores. Entre sus funciones se ha establecido la limpieza de tinglados, el grupaje y recuento de mercancías, y, por último, la clasificación, unificación y consolidación de cargas. De esta manera, se trata de evitar que los estibadores del grupo Cero lleven a cabo acciones que no estén recogidas por la Comisión Mixta.

Además, y con vistas a su incorporación en los demás grupos profesionales, estos jóvenes estibadores recibirán una formación que incluirá temas como la prevención de riesgos laborales o la manipulación de mercancías peligrosas. Sin embargo, el eje de la capacitación girará alrededor del manejo de medios mecánicos como la grúa de puertos, la grúa bordo, las carretillas elevadoras y las palas y retropalas cargadoras. ■

El acuerdo entre el Comité de Empresa y Sestiba pone fin al conflicto

Las Palmas recupera el pulso

Los graves conflictos vividos en el puerto de Las Palmas han tocado a su fin. Y lo han hecho, parece ser, de la manera menos traumática posible, aunque no por ello sin concesiones por parte de los trabajadores



Las Palmas concentra un gran tráfico de cruceros

El pasado 15 de marzo, el Comité de Empresa y los representantes de Sestiba firmaron un principio de acuerdo para crear un plan de viabilidad de la Sociedad de Estiba, que asegurase el futuro de la empresa y de sus trabajadores. Si como se vino denunciando, la mala gestión empresarial fue el desen-

cadenante de una grave situación, es insoslayable proclamar que, como en numerosas ocasiones, han tenido que ser los estibadores los agentes receptores de los recortes que deben posibilitar la viabilidad del preacuerdo y el saneamiento de lo que anteriormente había enfermado económicamente.

En el contenido de dicho acuerdo, y como alternativa al fantasma de la regulación de empleo que estuvo planeando durante demasiado tiempo sobre el desarrollo de la actividad portuaria, se propone una rebaja salarial, de 200.000 a 150.000 ptas. mensuales, más la retención de tres de las cinco pagas que hasta el momento se percibían. No obstante, y conforme se vaya alcanzando el nivel óptimo de empleo (actualmente, del 35% en manipuladores) se irá recuperando lo retenido.

Teniendo en cuenta que, por un lado, el ritmo de crecimiento en el tráfico de contenedores del puerto grancanario, lo ha situado en el cuarto lugar dentro del mapa portuario español y que, por otra parte, está previsto que en dos o tres años el puerto de Las Palmas doble su capacidad para manipular contenedores, alcanzar el nivel óptimo de empleo no es tan sólo un objetivo deseado sino una inminente realidad.

Esta última circunstancia, concretada con la adjudicación de dos nuevas terminales de contenedores (Necso y Opsa), unida a la ampliación prevista de la terminal de Líneas Marítimas Canarias -Grupo Contenemar- significa que en un periodo máximo de tres años, Las Palmas tendrá capacidad para manipular dos millones de TEU's, el doble que en la actualidad.

La importancia del preacuerdo se enmarca en un futuro de cambios productivos que, evidentemente, deben ir acompañados de una gestión empresarial acorde con la expansión del puerto grancanario. La disposición de los estibadores de Las Palmas, y sus concesiones, deben fomentar el interés de la parte empresarial por converger en un funcionamiento administrativo, económico y laboral que se adapte a la evolución del puerto. ■

Tenerife

elimina el intrusismo

Los trabajadores portuarios de Tenerife están de enhorabuena porque, por fin, una de las reclamaciones laborales más antiguas y trascendentes ha sido solucionada en las dos terminales: el "intrusismo". Eliminado en un área transcendental como es la coordinación de labores de control en la explanada y en el barco, los puestos de trabajo han sido ocupados en su totalidad por trabajadores portuarios, que dado el crecimiento experimentado por el enclave tinerfeño en 2000, es ante todo una buena noticia.

A su vez, han sido implantados cursos de capacitación en informática, de especial interés al mismo tiempo que necesarios para desarrollar labores específicas. Asimismo se pretende variar la composición de mano sustituyendo al amantero por un segundo gruero para que éstos puedan relevarse. Conviene señalar, además, que la formación de los estibadores del grupo Cero se ha llevado a cabo durante seis meses en los barcos, con un equipo completo nombrado a tal efecto. ■



La formación se abre paso en Tenerife

Lanzarote, Fuerteventura

y La Gomera exigen ingresos

La Coordinadora, consciente de la necesidad de un aumento de plantilla en aquellos puertos en los que el volumen de producción y la fuerza de trabajo no han mantenido un equilibrio, ha solicitado ingresos en los puertos de

Lanzarote, Fuerteventura y La Gomera. En este último enclave del mapa portuario, la parte empresarial representada en la reunión de la Comisión Mixta del pasado 29 de marzo se mostró reticente a aceptar nuevos ingresos. Desde

la Coordinadora no desestimamos la convocatoria de huelga en toda la Zona Canaria si las plantillas de estos puertos siguen sin adecuarse a las necesidades reales de trabajo. ■

Los cursos de inglés copan buena parte de la formación

Crecimiento sostenido en Barcelona

El clima de entendimiento entre todos los actores implicados en el trabajo de la estiba explica el buen momento que está viviendo el puerto, con la incorporación de nueva maquinaria y la consolidación de los cursos de formación.

La Sociedad de Estiba de Barcelona, Estibarna, ha registrado una importante actividad a lo largo de los últimos meses. No sólo se han producido más de 200 nuevos ingresos que, en buena medida, han venido a suplir puestos de trabajo de compañeros que se han jubilado, sino que, entre otras cosas, ha aumentado el número de coordinadores en plantilla y se han formado nuevos capataces. Los cursos han hecho especial hincapié en el aprendizaje del inglés, un elemento imprescindible en las relaciones con los consignatarios, los oficiales de barcos o los responsables de las propias empresas estibadoras, además de un ancho abanico de asignaturas (informática, geografía económica, relaciones humanas, etc.), dando al capataz un perfil más amplio que el actual.

El puerto se ha dotado, además, de nuevos trasteros capaces de apilar a cinco pies de altura, así como de van-carriers capaces de hacer lo mismo a tres pies de altura y frontales que pueden recoger dos vacíos simultáneamente. Con estas inversiones en nueva maquinaria el puerto se prepara para afrontar los incrementos en el tráfico previstos para el conjunto del año 2001.

Por otro lado, en la Comisión de Terminales de Contenedores de la Coordinadora, celebrada en Valencia el pasado 28 de marzo, los delegados de Barcelona reivindicaron un cuarto estibador en la manipulación de contenedores, puesto que la mayoría de los buques operados utilizan twist-locks automáticos.



Barcelona mantiene su tráfico estable

Esticat mantiene sus ritmos de trabajo

Esticat ha logrado mantener durante los últimos meses un volumen de trabajo cercano al 100%, lo que demuestra, una vez más, que la creación de una Sociedad de Estiba para los puertos catalanes de no-interés general fue acertada. Los estibadores de Palamós, Vilanova y Sant Carles –los tres puertos que forman Esticat– no sólo han logrado mantener su puesto de trabajo en unas condiciones aceptables, sino que incluso comienza a tomar cuerpo la posibilidad de abrir el censo a nuevos trabajadores. Sin embargo, para que esta voluntad se materialice en hechos concretos será necesario esperar a que los tráficos portuarios se consoliden anualmente, lo que permitiría afrontar la ampliación de la plantilla con plenas garantías de futuro.

Los estibadores de Sant Carles rechazan el PHN

Los trabajadores portuarios de Sant Carles de la Ràpita, situado a muy pocos kilómetros de la desembocadura del río Ebro, han participado en las movilizaciones contrarias al Plan Hidrológico que pretende aprobar el gobierno del Partido Popular. La constatación de que el agua desviada sólo sería usada como instrumento para la especulación urbanística y el enriquecimiento particular de determinadas empresas, ha motivado el rechazo de los estibadores de Sant Carles a un plan que consideran, a todas luces, injusto. ■

Los prácticos de Barcelona logran su primer convenio

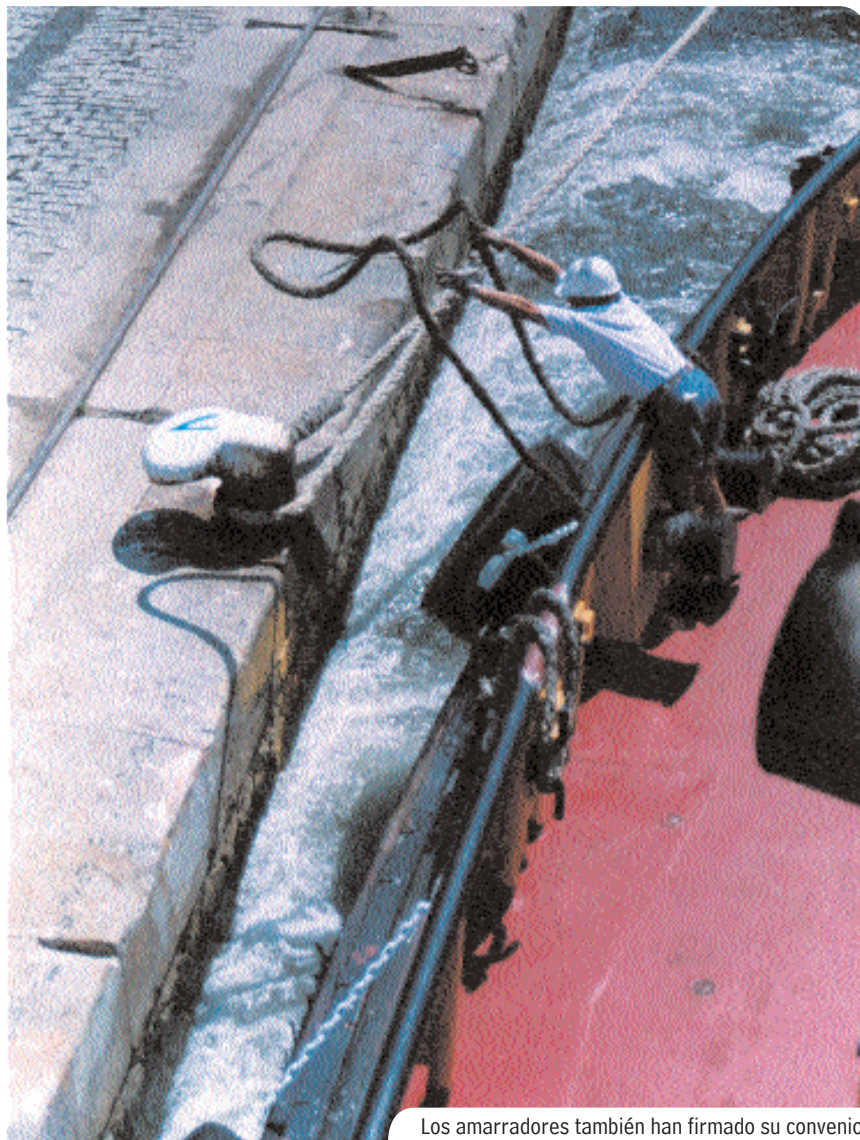
La OTEB, la organización que agrupa a los trabajadores de las empresas de estiba, amarres, prácticos y remolcadores de Barcelona, ha logrado un sonoro éxito en Barcelona con la firma del primer convenio colectivo de prácticos. Este convenio supone un gran logro para unos trabajadores que, hasta ahora, habían sufrido una profunda desigualdad respecto a los demás colectivos de trabajadores portuarios. A partir de la firma del acuerdo se han fijado las condiciones laborales de los prácticos y se ha establecido un riguroso y exhaustivo plan de formación que deberá llevarse a cabo bajo el impulso de las propias empresas.

El convenio conseguido para los prácticos se suma al que recientemente alcanzaron los amarradores, que también supuso una conquista para la OTEB. En este caso, las dificultades surgidas con las dos empresas implicadas, Amarres Barcelona y Cemesa, obligaron incluso a plantear la posibilidad de llevar a cabo una huelga que, finalmente fue desconvocada. Las empresas, después de haber expulsado injustamente a dos trabajadores, volvieron a admitirles en sus puestos de trabajo, y, sobre todo, se comprometieron a funcionar como una única empresa de cara a las condiciones laborales de sus trabajadores. El plazo máximo para que ambas empresas se unan es el 30 de junio. ■

¿Cómo contactar con la OTEB?

C/Mar, 93, 1º. 08003 Barcelona

Antonio del Moral - telf. 93- 225 37 22



Los amarradores también han firmado su convenio



Vista actual de uno de los muelles de Castellón

Castellón amplía su plantilla

El puerto castellonense ha incorporado doce nuevos estibadores al grupo Cero. Con estos nuevos ingresos se han intentado cubrir las necesidades actuales de la plantilla de la Sociedad de Estiba, que en los últimos años se ha rejuvenecido en gran medida gracias a este tipo de incorporaciones. El objetivo final consiste en el pase de estos estibadores al grupo II, no sin antes haber realizado los cursos de formación necesarios. ■

Valencia crece, aunque con la rémora del "intrusismo" y la escasez de ingresos

Viejos problemas

El puerto de Valencia, a pesar del espectacular crecimiento económico que ha experimentado durante los últimos años, arrastra todavía dos graves problemas que amenazan la estabilidad laboral: el "intrusismo" y la falta de nuevos ingresos.

El buen momento que está atravesando el puerto valenciano, con la constante ampliación de las instalaciones y unos volúmenes de tráfico de primer nivel, no se ha traducido en una apertura adecuada de la plantilla de Sestivasa. La actitud de determinadas empresas, reacias a autorizar nuevos ingresos, ha desembocado en una saturación del trabajo, ya que son muchos los portuarios que se ven obligados a doblar para cubrir las puntas de trabajo, especialmente en las fechas que concentran un mayor movimiento de barcos.

Así, la necesidad de ampliar la plantilla se ha convertido en una de las reivindicaciones más insistentes de la

Coordinadora en Valencia. A estas alturas, resulta evidente que tanto los volúmenes del tráfico como las perspectivas de crecimiento permitirían una ampliación consensuada entre todos los protagonistas del puerto: estibadores, empresas y administración pública.

Sin embargo, a esta falta de adecuación de la plantilla a las necesidades reales del puerto se suma uno de los problemas más profundos que arrastra Valencia desde mediados de los 80, el "intrusismo". La presencia de trabajadores ajenos a la Sociedad de Estiba violenta no sólo el Convenio Colectivo del puerto, sino también el III Acuerdo Marco, que rige las relaciones laborales de los estibadores

en todos los puertos españoles.

El crecimiento de Valencia no sólo pasa por resolver estos asuntos pendientes, sino también por consolidar unas inversiones tecnológicas apropiadas. De hecho, recientemente se ha adquirido una nueva grúa pórtico (se esperan dos más) y doce nuevos "trastainers" (se esperan doce más), destinados a mejorar en gran medida la capacidad de recepción de mercancías. Además, la adquisición de nueva maquinaria debe completarse con una capacitación adecuada de los estibadores, como ha ocurrido con los cursos de formación en el manejo de ordenadores portátiles que han llevado a cabo los clasificadores. ■



El puerto valenciano debe superar el intrusismo

Alicante

formará nuevos grueros

Los planes de formación en el puerto de Alicante deben pasar también por la capacitación de nuevos grueros de pórtico, ya que en estos momentos sólo existe una persona formada para este tipo de trabajo en plantilla (en relación laboral común existen otros tres), lo que ha obligado a mantener la composición de los equipos de trabajo en la estiba de contenedores. El curso de formación previsto para este tipo de grúa está pensado para dar formación a cinco estibadores de nuevo ingreso. Actualmente, la plantilla alicantina se ha estabilizado alrededor de los 66 trabajadores, 47 estibadores del turno de rotación, 10 fijos de empresa y 9 del grupo Cero, aunque la futura ampliación de la terminal obligará a replantear la apertura del censo de la Sociedad de Estiba.

El Grupo Cero está formado, desde el primero de abril, por nueve jóvenes estibadores que, conforme vayan superando los cursos de formación en maquinaria, irán pasando a integrar el grupo II (Oficial Manipulante). Entre sus funciones establecidas hay que señalar el llenado y vaciado de contenedores y el movimiento de mercancías de los contenedores frigoríficos (para su revisión).

DÈNIA Y TORREVIEJA REQUIEREN UN ACUERDO

La Coordinadora está trabajando para que Dènia y Torrevieja, los puertos valencianos catalogados como de no-interés general, logren un convenio similar al que existe en Cataluña para este tipo de puertos.



Tráfico de graneles en Alicante

En el caso catalán, el gobierno autonómico se ha hecho cargo de una Sociedad de Estiba, Esticat, creada precisamente para dar una salida viable a los estibadores de los tres puertos afectados: Palamós, Vilanova y Sant Carles de la Ràpita. Los puertos de Dènia y Torrevieja atraviesan una situación muy similar, aunque por el momento la Generalitat valenciana se ha mostrado reacia a impulsar algún organismo parecido a Esticat.

En Torrevieja, por el momento se está respetando el acuerdo de no trabajar ningún tipo de mercancía que no sea la propia sal que la salinera manufactura y embarca por medio de cintas a los buques. En Dènia se está construyendo

una nueva zona de abrigo para el puerto y una pequeña zona de atraque para los rolones, lo que hace prever un aumento continuado de la actividad. Las empresas de Dènia se han organizado en algo parecido a las Sociedades de Estiba, un "pull" llamado Balearia en el que los trabajadores son comunes, por lo que las expectativas de un entendimiento con la Coordinadora son francamente favorables. Nuestros representantes se han reunido con el presidente del Consejo de Administración de Balearia, Adolfo Utor, y le han expresado la voluntad de la Coordinadora de alcanzar un acuerdo similar al catalán para los puertos de no-interés general en el País Valenciano. ■

Los nuevos ingresos no paliarán la situación de "intrusismo" en Bilbao

"0 en el grupo Cero o en ninguno"

Las presiones empresariales en la Comisión Mixta han obligado a Coordinadora a aceptar el ingreso de 50 nuevos estibadores en el grupo Cero, cuando lo lógico hubiera sido que se incorporasen directamente al grupo II. La alternativa del banco empresarial era la negativa a abrir el censo, algo impensable dado el alto ritmo de trabajo del puerto bilbaíno.



El ritmo de trabajo exige nuevos ingresos

A pesar de que siempre es una buena noticia el ingreso de nuevos estibadores que puedan cubrir las necesidades de cualquier puerto, en Coordinadora nos produce un profundo malestar que las nuevas incorporaciones no se hagan teniendo en cuenta las necesidades de la plantilla. Este es el caso de Bilbao y los últimos 50 ingresos en el grupo 0, Auxiliar, cuando en realidad lo conveniente hubiera sido que se incorporasen directamente al Grupo II-Oficial Manipulante, grupo en el que se concentra el mayor porcentaje de "intrusismo" del puerto bilbaíno, con lo que se incumple de manera manifiesta la normativa sectorial.

Las mencionadas necesidades portuarias y, como no, el condicionamiento de las empresas (si no era el Grupo cero no admitirían las incorporaciones) nos han obligado a aceptar este ingreso, aprobándose, en todo caso, su pase al grupo II a medida que alcancen la formación oportuna. En realidad, el grupo Cero es prácticamente testimonial, ya que tras el ingreso en él de los nuevos estibadores y en un periodo de, más o menos, un mes de formación en elevadoras y frontales, pasan al turno. Durante ese tiempo trabajan a salario en el llenado y vaciado de contenedores y en la recogida y puesta de twist-locks automáticos.

Como nota positiva hay que destacar que se han programado cursos de formación para capataces y clasificadores, con lo que se pretende dar salida a las necesidades formativas de este grupo profesional. ■

La Coordinadora crece en Santander

El puerto santanderino es sin lugar a dudas, uno de los enclaves norteos con más expectativas de crecimiento. Es por ello que produce doble satisfacción ver como Coordinadora no tan sólo se ha consolidado como organización sindical de reforzada presencia, sino que al igual que el puerto, no deja de crecer, alcanzando en este momento un 33% de afiliación. Este hecho nos anima a seguir luchando por los estibadores cántabros, a pesar de la política de rodillo que sigue aplicando CCOO y que continúa sin solucionar los graves problemas de "intrusismo" y de "eventualidad", dos circunstancias que inciden directamente en las nuevas incorporaciones de jóvenes estibadores. ■

El intrusismo echa raíces en A Coruña

Como en otros puertos españoles, A Coruña no escapa al "intrusismo" en las labores portuarias. De ahí que, dentro de las negociaciones del Convenio Colectivo, desde Coordinadora hemos planteado la necesidad de que exista, por parte de las empresas estibadoras, un compromiso que incluya la voluntad empresarial de eliminar el "intrusismo". Desde el sindicato seguimos creyendo que el problema en el puerto coruñés tiene solución, aplicando esa voluntad de la Sociedad de Estiba a una adecuada formación en medios mecánicos, que como viene siendo habitual en éste y en otros puertos, es el grupo en el que el fenómeno del "intrusismo" está echando raíces. ■

A la espera del pase de los gruístas

El pase de los gruístas de los puertos de Gijón y Avilés de la Autoridad Portuaria a la Sociedad de Estiba todavía no ha concluido. Desde la Coordinadora, consideramos fundamental dar un impulso definitivo a un proceso que ya han vivido la mayoría de los puertos españoles y que significa un paso más en la igualdad de condiciones de trabajo y remuneración de los estibadores portuarios. Puertos andaluces como Málaga o Huelva, o murcianos como el de Cartagena, han vivido con éxito este pase de los gruístas, concretado durante los últimos meses de 1999 y a lo largo del 2000. ■



Estiba de madera en un puerto asturiano

1988- 1993 Una nueva identidad sindical

La firma del I Acuerdo Marco en 1988 supuso el inicio de una etapa caracterizada por el diálogo y el consenso, algo que contrastaba claramente con los años anteriores, en los que el conflicto había sido una constante en las relaciones con la administración y la patronal. Sin embargo, la nueva etapa trajo consigo un profundo debate sobre los objetivos y las metas de la Coordinadora, lo que conduciría a una redefinición de la identidad del sindicato.



Las movilizaciones obreras fueron crucia-

El contexto social y económico de principios de los 90 era ya muy diferente al que había marcado las grandes luchas de la Coordinadora en 1980 y 1986. En primer lugar, nosotros éramos muchos menos, lo que significaba que nuestra fuerza en las movilizaciones quedaba, en teoría, notablemente reducida. El

continuo descenso del número de estibadores en todo el país era consecuencia directa de la aplicación del I Acuerdo Marco, pero también del vertiginoso proceso de modernización de las maquinarias y de las dinámicas de trabajo. A principios de los 90 el contenedor se extiende a todos los puertos con una fuerza que transformaría definitivamente su imagen.

La nueva etapa se caracteriza por el diálogo y el consenso

Por otro lado, los años 90 comienzan a marcar el lento pero progresivo declive de la hegemonía política del Partido Socialista, que se vería envuelto en una maraña de escándalos de corrupción que terminarían pasándole factura con la derrota en las urnas. En el plano internacional, el colapso de la Unión Soviética y de los regímenes comunistas de la Europa del Este supone la excusa perfecta para la proclamación de "la muerte de las ideologías" y de "un nuevo orden mundial", bendecido por las grandes transnacionales y por la única potencia que queda sobre el tapete: los Estados Unidos. Es la época de los "yuppies", los "brokers" y las grandes fortunas de Mario Conde o Javier de la Rosa, personajes que encarnarían como nadie la figura del "ejecutivo exitoso" (aunque años después terminarían en la cárcel acusados de múltiples delitos fiscales).

REDEFINIR LA ESTRATEGIA

Ante este panorama, la Coordinadora se ve obligada a redefinir sus posiciones, en un largo y profundo debate que se inició justo después de la firma del I Acuerdo Marco. La necesidad de unirse a otros colectivos de trabajadores portuarios, desde los prácticos a los remolcadores, comenzó a perfilarse con fuerza a principios de 1990. De hecho, en junio de ese mismo año la Coordinadora pasó a denominarse oficialmente CETM (Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar), en lo que suponía un claro guiño a los demás colectivos portuarios.

La unión con otros colectivos de trabajadores portuarios se perfila en 1990

Uno de los logros más interesantes de los 90 fue la incorporación de los eventuales y los -hasta aquel momento- "intrusos" a la lucha sindical. La situación de precariedad laboral a la que estaban abocados estos trabajadores nos motivó a prestarles el máximo apoyo para que pudiesen organizarse autónomamente en defensa de sus derechos. Asambleas, encuentros, manifestos... los eventuales hicieron sentir su voz por primera vez en Barcelona en febrero de 1990, mediante una plataforma reivindicativa que expuso sus demandas a la administración y la patronal con toda claridad.

El periodo inmediatamente posterior a la firma del I Acuerdo Marco trazó el inicio de un profundo debate en el seno de la Coordinadora sobre cuáles debían ser sus verdaderos objetivos.

La incorporación de los "intrusos" y los eventuales a los censos de las Sociedades de Estiba fue un proceso largo y agotador, pero en líneas generales puede considerarse positivo, porque significaba sumar a la defensa de las Sociedades de Estiba precisamente a aquéllos que (aun sin saberlo) ponían en entredicho su existencia.

La Coordinadora defendió el modelo de las SE en la negociación del II Acuerdo Marco

En realidad, el gran logro de la Coordinadora durante aquellos años fue la defensa y mantenimiento de las Sociedades de Estiba. Si la administración y las empresas permitieron su nacimiento fue, precisamente, porque estaban convencidas de que podrían neutralizarlas en un breve plazo de tiempo, imponiendo después sus condiciones de trabajo en todos los puertos y completando el proceso de privatización que ya se había extendido a la mayoría de los sectores económicos. La Coordinadora no sólo logró evitarlo, sino que -y ése ha sido nuestro mayor éxito- hemos conseguido que hoy en día sea la propia administración pública (e incluso algunos miembros de la patronal) quienes se sientan orgullosos de un sistema por el que nadie hubiera apostado ni un céntimo.

En esta defensa de las Sociedades de Estiba ha jugado un papel fundamental la formación profesional, un aspecto que se ha convertido en uno de nuestros principales caballos de batalla. La

demostración de que los estibadores profesionales somos quienes garantizamos el mejor trabajo en los puertos ha sido uno de nuestros objetivos cruciales en los últimos años. Hoy en día, los planes de formación todavía arrastran algunos problemas, pero la situación es, sin duda, mucho más esperanzadora que la que enfrentamos hace diez años.

A principios de 1993, y ante la necesidad de negociar un nuevo Acuerdo Marco, la Coordinadora se perfila como la principal defensora del sistema nacido con las Sociedades de Estiba. Todavía en ese momento, y bajo la presidencia de Fernando Palao en Puertos del Estado, pocos eran los que apostaban por un modelo que actualmente

despierta admiración en los foros internacionales, como ocurrió durante el II Congreso Internacional de Estiba celebrado en Barcelona en mayo de 2000). Las negociaciones fueron complicadas, ya que la patronal estaba empeñada en eliminar las "manos de trabajo" y en impedir el acceso de nuevos trabajadores a las Sociedades de Estiba. Sin embargo, la demostración de fuerza de los estibadores, que en mayo de 1993 llevó a cabo una huelga unitaria que aglutinó a Coordinadora, CCOO y UGT, forzó a la administración y la patronal a aceptar un II Acuerdo Marco que mantenía el sistema portuario en los términos básicos en los que había sido definido, y obligaba a las empresas y autoridades estatales a potenciar aspectos como la seguridad y la formación profesional. ■



Muelle de Costa (Castellón), a principios de los 90



La reforma de los puertos europeos comienza a tomar cuerpo, y lo hace inmersa en el secretismo y la falta de diálogo social. La propuesta de Directiva Europea sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios, que deberá ser aprobada por el Parlamento y el Consejo Europeos, vulnera el ordenamiento comunitario y los derechos reconocidos en los convenios internacionales.

Desde el IDC, que agrupa a más de 30.000 estibadores de todo el mundo, consideramos necesario expresar nuestro absoluto rechazo a una propuesta que refleja un claro menosprecio por los trabajadores y sus organizaciones representativas.

Éstas son nuestras ALEGACIONES:

1. Sobre la falta de transparencia y el olvido del diálogo social

A pesar de que el IDC se personó ante la Comisión Europea y contestó el cuestionario sobre la futura ordenación de los puertos, la Comisión ha obviado esta voluntad participativa y ha optado por una redacción unilateral de la propuesta.

2. Sobre el derecho de los prestadores de servicios portuarios a emplear el personal de su elección

El artículo 6.5. del Borrador establece que cualquier prestador de servicios portuarios puede elegir libremente su

personal, sin mayores exigencias. Nada se dice sobre la titulación, la capacitación profesional o la necesidad de registro.

2.1 No se explica la relación con el objetivo de la Directiva

2.2 Ninguna otra Directiva ha necesitado pronunciarse sobre la organización interna de las empresas

2.3 Esta medida contradice los necesarios requisitos de servicio público

2.4 Excede de lo necesario

2.5 Vulnera el tratado de la Unión Europea, que impone la neutralidad de las autoridades y de la legislación comunitaria con respecto al régimen de propiedad existente en cada uno de los Estados miembros.

2.6 Olvida todas las previsiones del Tratado de la Unión en materia de empleo y política social.

3. Sobre el derecho de autoasistencia de los usuarios del puerto

El artículo 11 de la propuesta reconoce a los usuarios del puerto el derecho de autoasistencia con su propia tripulación, fijando unos criterios de autorización que "no deben ser más estrictos que los que se apliquen a los proveedores del mismo o similar servicio portuario". Así, se abre la puerta a que se

puedan aplicar criterios "menos" exigentes en función de quien lleve a cabo el trabajo. Esta posibilidad quebraría el principio de igualdad entre operadores.

Consideramos necesario que se corrija esta desigualdad, algo que podría hacerse en los siguientes términos: "La autoasistencia estará supeditada a una autorización basada en los mismos criterios que se apliquen a los proveedores del mismo o similar servicio portuario".

4. Sobre la omisión de la cualificación profesional

No se hace la más mínima referencia a la cualificación profesional de los trabajadores portuarios, lo que choca por completo con algunos de los objetivos fundamentales establecidos en el Tratado de la Unión Europea

Ante esta situación, desde el IDC SOLICITAMOS a la Comisión Europea que archive esta propuesta de Directiva y que subsidiariamente acuerde su modificación incorporando las propuestas hechas por el IDC, suprimiendo el artículo 6.5, cambiando de redacción el artículo 11.2. e incluyendo la exigencia de acreditación profesional para los trabajadores portuarios. Consideramos que estos elementos son imprescindibles para la mejora del sistema portuario europeo que, sin duda, todos anhelamos.

Mar, 97, 4º
08003 > Barcelona
SPAIN
Tel > Fax + 34932252528
coordinator@idcdockworkers.org

Cocina Marinera

Rape con picada y tallarines de sepia

Ingredientes (4 personas)

1,6 kilos de rape
12 cebollitas "francesa"
12 ceps pequeños
4 alcachofas
4 cucharadas de fondo de carne
200 gramos de sepia
1 cucharada de cebollino picado
4 cucharadas de aceite de oliva a la canela
4 ramas de perejil
10 dientes de ajo
200 gramos de almendras
12 hebras de azafrán
2 decilitros de aceite de oliva de 0,4

Modo de preparación

Para preparar la picada hay que deshojar el perejil y triturarlo en el vaso de la batidora con 1 dl. de aceite de oliva de 0,4. Después, en una sartén sin aceite se tuesta levemente el azafrán. Los ajos se blanquean tres veces, pasándolos de una agua fría a una caliente para evitar que piquen. A continuación se calientan con 1 dl. de aceite de oliva y se trituran en la batidora para obtener un puré muy fino. Las alcachofas se pelan dejando sólo los corazones. Las almendras se fríen en un cazo con abundante aceite, para triturarlas en la batidoras y conseguir un praliné espeso.

El siguiente paso consiste en limpiar los ceps y laminarlos. Después se saltean los corazones de las alcachofas en una sartén, junto a las cebollitas y los ceps. Luego se mezcla con el fondo de carne y cuando esté dorado, se adereza con el aceite de oliva a la canela. Para elaborar el pescado en sí, se limpia la sepia, se la corta en tiras finas y se blanquea ligeramente. Luego se enfría y se mezcla con un poco de aceite y cebollino picado. Finalmente, se limpia, raciona y cuece el rape en una sartén con poco aceite.



Guisado de sepia con patatas

Ingredientes (6 personas)

1 Kg. de sepia
2 Kg. de patatas
1 cabeza de ajos
1 ñora
1 picada
1 cucharada de pimentón
1 vaso de vino blanco
1 decilitro de aceite
1 mortero de all-i-oli

Modo de preparación

En una cazuela se sofríen con el aceite los ajos pelados, la ñora y la picada. Después, se saca el sofrito y se pasa por el minipimer junto con el pimentón y el vino. En el aceite anterior se echa la sepia troceada junto con la picada que mezclamos con el vino y el pimentón. A continuación, se deja cocer todo unos 30 minutos. Seguidamente, se añaden las patatas y se cubren con agua. Mientras tanto, vamos haciendo un all-i-oli (con huevo). Cuando las patatas ya están cocidas, se apaga el fuego y se añade el all-i-oli con un poco del caldo del mismo guiso. Una vez hecho esto, ya está listo para servir.



Diego Serrat, Chacho



Marítima Valenciana, S.A.

TERMINAL PÚBLICA DE CONTENEDORES DE VALENCIA
VALENCIA CONTAINER TERMINAL



Muelle Príncipe Felipe - Puerto de Valencia • 46024 Valencia - Spain
Tel. 34 96 393 83 00 • Fax 34 393 83 01/02 • E-mail: mv@marvalsa.com