

La voz de los puertos

LA ESTIBA

Número 82. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Diciembre 2004



30^a Asamblea General de Coordinadora



Los **estibadores europeos** se preparan para hacer frente a la **nueva Directiva**



Terminal Catalunya S.A.

UN GRAN ESPACIO A LA MEDIDA DE SU EXIGENCIA.

Terminal Catalunya ubicada en Barcelona, uno de los puertos más importantes del Mediterráneo y con un crecimiento constante, cuenta con unas instalaciones modernas y con profesionales cualificados que aportan soluciones concretas a las demandas de sus clientes. Dispone de más de 400.000 m² de superficie y de una línea de atraque de 1.825 metros. Sus actividades abarcan la Carga General, de Contenedores, de Siderúrgicos y Graneles. Cuenta con 8 Grúas Pórtico Post-Panamax, 6 Grúas Móviles para manipulado de siderúrgicos, 8 Transtainer hasta 5 alturas, 19 Reach Steacker y maquinaria diversa. Aquí encontrará un gran espacio a la medida de sus necesidades, un espacio unido a cualquier lugar del mundo.

LA CALIDAD DE NUESTRO SERVICIO, SU MEJOR AVAL.



Grupo Mestre

Edificio Tercat
Muelle Príncipe de España s/n
Puerto de Barcelona
08039 Barcelona
www.tercat.es

Terminal Catalunya Administración. tel: 93 298 64 00 fax: 93 298 64 01 • e-mail: terminal.catalunya@tercat.es

Terminal Catalunya Contenedores. tel: 93 223 41 37 fax: 93 223 43 04 • e-mail: contenedores@tercat.es

Terminal Catalunya Siderúrgicos. tel: 93 223 84 61 fax: 93 223 84 64 • e-mail: siderurgicos@tercat.es





Sumario

4 30a Asamblea General

8 Internacional

Tambores de guerra
Brutalidad policial en Chile
Los argentinos no se rinden

11 Zonas

Andalucía
Canarias
Cataluña - Baleares
Levante
Norte

25 Funespor



Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar

Edita:
FUNESPOR - Fundación de Estudios Portuarios
Rambla del General Franco, 19
38006 Santa Cruz de Tenerife
Tel. 922 28 95 21 - secretaria@funespor.org

Han colaborado en este número:
Rafael Egea (Valencia), Isaac Velado, Patxi González (Bilbao), José Luis Llorca y José Castells (Alicante), Emilio Manzano, Julio Navarro (Barcelona), Jesús Pascual (Algeciras), Joaquín Carrasco y Emilio González (Málaga), Juan Martín (MK), Teresa Alert (IDC), Margarita Cabrera y Víctor Díaz (Funespor)

Redacción y diseño:
ComCom, scc
Miquel Borràs, Josep Deop, Noe Lavado, Xebi Alcocer
Méndez Núñez, 1, 3º 2ª - 08003 Barcelona
Teléfono: 93 319 28 50 - Fax: 93 319 98 92
Correo electrónico:
estiba@coordinadora.org
Depósito legal: **TF291/84**

Un nuevo impulso

Pocas organizaciones pueden presumir de la solidez de Coordinadora. La Asamblea General de Valencia –la número 30– demostró hasta qué punto nuestra organización es hoy la única referencia válida del sindicalismo portuario. Más de 200 delegados llegados de toda la Península y las Islas dejaron claro que Coordinadora está más viva que nunca. Esto, en un momento como el presente, tiene una enorme importancia.

Las amenazas constantes que nos llegan desde Europa se han plasmado en la presentación en el último minuto de una Directiva que pretende imponer nuevamente la autoasistencia. Loyola de Palacio, que nunca nos perdonó la humillante derrota que sufrió en Estrasburgo un año atrás, ha legado a su sucesor, el francés Jacques Barrot, una herencia envenenada. La nueva Directiva repite los mismos errores que su predecesora y, además, ha nacido con el mismo defecto: la falta absoluta de diálogo con los interlocutores sociales.

En el ámbito interno, tampoco hay que olvidar el reto que supondría la posible modificación de la Ley de Puertos española. Desde Coordinadora esperamos que se apueste claramente por el diálogo con todas las partes implicadas, una vía que en Europa ha brillado por su ausencia.

Coordinadora afronta esta nueva batalla europea como un nuevo episodio en una larga trayectoria que encadena ya más de 25 años. En todo este lapso de tiempo ha habido momentos para todo: luchas memorables, negociaciones interminables, éxitos y decepciones... Sin embargo, siempre tuvimos claro que pertenecíamos a un sindicato en el que el verdadero poder residía en las bases: un sindicato asambleario, unitario y de clase. Por eso aún estamos hoy aquí.

Toda una generación de estibadores ha crecido en el seno de Coordinadora, trabajando en unos muelles sumamente duros. Hoy, pueden ver con satisfacción cómo, gracias a su empeño, el oficio de estibador es uno de los que exigen mayor formación y capacitación del ámbito portuario. Son hombres como Pepe Sanz, que en Valencia recibió el homenaje de sus compañeros, los que han hecho posible que Coordinadora siga ganando afiliados entre los nuevos estibadores, ahora mujeres y hombres, que hoy se incorporan a los puertos.

Con esta 30 Asamblea, nuestro sindicato se está preparando para tomar un nuevo impulso que le permita afrontar con éxito, sin perder sus raíces, los próximos retos. Hemos iniciado el debate sobre nuestra reorganización interna y su adaptación a las nuevas generaciones de estibadores que ya van tomando el relevo, un debate que nos permitirá afrontar el nuevo tipo de desafíos de alcance internacional que se nos presentan. ■

Valencia acoge una multitudinaria Asamblea General, con más de 250 estibadores de 36 puertos

30ª Asamblea

La celebración en Valencia de la 30ª Asamblea de Coordinadora los pasados días 19 y 20 de octubre, ha dejado constancia de la buena marcha de nuestra organización sindical. Pero no por ello debemos bajar la guardia, ya que sobre nuestra mesa de trabajo vuelve a aparecer el fantasma de otra Directiva Europea -impulsada in extremis por Loyola de Palacio-, la reforma de la Ley de Puertos por parte del gobierno socialista, así como una profunda discusión sobre el próximo acuerdo sectorial y sobre la adaptación del marco organizativo de Coordinadora a las necesidades de crecimiento y renovación generacional.

Varias han sido las cuestiones abordadas en el transcurso de la 30ª Asamblea, organizada brillantemente por los compañeros de Coordinadora en Valencia. Dos jornadas en las que hemos podido constatar, desde la exposición de datos objetivos y el debate de nuestros delegados -250 representantes de 36 puertos españoles- porqué Coordinadora es el sindicato más representativo del sector de la estiba, sin por ello dejar de ser un sindicato unitario, de clase, con pluralidad ideológica, asambleario y participativo. Esta cita en la Ciudad de las Artes y las Ciencias de la capital levantina ha servido

a Coordinadora para reafirmarse en dos planteamientos que, hoy por hoy, son inherentes a nuestra actividad: la profesionalidad del estibador y el carácter de servicio público de nuestra labor. Porque los primeros interesados en la calidad del servicio que prestan son los trabajadores portuarios y así ha quedado reflejado en las intervenciones de los delegados asistentes, que han expresado su convencimiento de que las condiciones de competitividad y seguridad laboral en los puertos españoles sólo se garantizan por la profesionalidad de quienes prestan el servicio público de la estiba.

Rechazo de la nueva Directiva

Un convencimiento que, muy a nuestro pesar, no forma parte del ideario de algunas mentes legisladoras. Todos sabemos, estibadores o no, que legislar de espaldas a la realidad no es un buen argumento para propiciar el entendimiento. Y como no hay más sordo que el que no quiere oír, el último gesto de la ínclita Loyola de Palacio, antes de ser sustituida al frente de la Comisión Europea de Transportes por Jacques Barrot, ha sido imponer un nuevo borrador de Directiva sobre servicios





portuarios, marginando por completo la opinión de los trabajadores. La derrota en su anterior intento de imponer una Directiva que desregulara el sector poniéndolo en manos de las grandes compañías navieras no fue digerida por De Palacio, que tuvo que soportar críticas, manifestaciones y perder una votación en el Parlamento de Estrasburgo. Pero de nuevo ha vuelto a actuar sin tener en cuenta nuestra opinión y es por ello que la Asamblea ha manifestado su rechazo frontal a este nuevo borrador, en especial, por su tendencia a prescindir de los estibadores portuarios en las tareas que por su especialización les corresponde realizar habitualmente. En cuanto al marco jurídico español, la Asamblea manifestó su preocupación por la tranquilidad anunciada por el gobierno socialista para modificar la actual legislación.

IV Acuerdo Marco y contexto organizativo

Lo que también ha quedado claro durante la celebración de esta asamblea es que los próximos meses van a ser meses de discusión y debate en el seno de los puertos. Un periodo abierto a la reflexión para los afiliados de Coordinadora. Por un lado, porque se deberán sentar las bases

para la negociación del IV Acuerdo Sectorial, teniendo en cuenta la situación de la Directiva Europea sobre transporte y la Ley de Puertos española. Por otro lado, para reflexionar, debatir y decidir sobre nuestro marco organizativo y poder adaptarlo a las realidades y demandas presentes, así como a las necesidades futuras. Dos cuestiones importantes, dos ponencias presentadas a la Asamblea que han de servir como hilo conductor en el futuro más inmediato.

EL debate sobre el IV Acuerdo Marco coincide con un momento de incertidumbre institucional. Por una parte, el anterior gobierno del PP produjo una modificación de la Ley de Puertos que aún no ha sido desarrollada plenamente y que el nuevo gobierno del PSOE pretende volver a modificar, aunque aún no ha informado con certeza del alcance de la reforma. Por otra parte, el ya comentado "morir matando" de Loyola de Palacio con su nuevo proyecto de Directiva sobre el Acceso a los Servicios Portuarios. Una incertidumbre que no sólo planea sobre los trabajadores, sino que también preocupa a la patronal ANESCO. Los empresarios también rechazan la nueva Directiva Europea y muestran su malestar porque el gobierno no afronta la reforma de la ley portuaria de manera inmediata. Como consecuencia, el Ministerio deberá seguir

tutelando las relaciones laborales, ya que se paraliza el proceso de transformación de las Sociedades Estatales de Estiba en Asociaciones Portuarias de Interés Económico con capacidad de decisión. A pesar de ello, el nuevo Acuerdo Sectorial debe ser una realidad en unos cuantos meses, ya que el III Acuerdo Marco —con el que los trabajadores pudimos afrontar la competitividad desde el convencimiento de que sólo con profesionalidad podíamos ofrecer un servicio de calidad— finalizó el pasado mes de septiembre. Su vigencia actual se debe a la prórroga legalmente establecida por el Estatuto de los Trabajadores.



Julián García se dirige a los asistentes ante los delegados de Zona I BORRÁS

20 días de huelga en uno de los principales puertos chilenos, Iquique

Brutalidad policial en Chile

La imagen dio la vuelta al mundo. Jorge Silva Berón, dirigente de los portuarios chilenos y viejo conocido de Coordinadora, fue agredido brutalmente el pasado 6 de octubre en el puerto de Iquique. ¿El motivo? Tener la osadía de manifestarse por sus derechos laborales en un país que todavía no ha superado la herencia de la Dictadura pinochetista. El puerto permaneció parado durante 20 días y, a mediados de noviembre, proseguían las negociaciones con las empresas para tratar de llegar a un acuerdo.

Silva, por cuya vida llegó a temerse en algún momento, recibió numerosos golpes en la cabeza que le provocaron una fractura de cráneo de la que afortunadamente pudo recuperarse después. La brutal carga se produjo cuando la policía portuaria recibió la orden de dispersar a los 200 estibadores que habían ocupado el acceso a la terminal portuaria de Iquique, una ciudad situada a unos 1.000 kilómetros al norte de la capital, Santiago. Los trabajadores reclamaban mejoras económicas que les permitieran hacer frente a la constante pérdida de

poder adquisitivo que han venido sufriendo durante los últimos años.

Para lograr sus objetivos, los portuarios recurrieron al legítimo derecho a la huelga, que se prolongó hasta el 22 de octubre. Sólo entonces, y bajo la mediación del Gobierno chileno, las empresas se avinieron a negociar con los trabajadores, aceptando un incremento inicial del 13% en los salarios, una cifra que les permitirá compensar en parte la constante pérdida de poder adquisitivo que habían sufrido en los últimos años. ▀



Silva yace en el suelo ante la pasividad policial

El sindicato SUTAP continúa resistiendo al acoso de la multinacional P&O Ports

Los argentinos no se rinden

El caso de Dardo Viani, el trabajador expulsado del puerto de Buenos Aires por su militancia sindical, está adquiriendo mayor trascendencia a medida que transcurren los meses. Lejos de desfallecer, Viani y su sindicato -SUTAP-, han ido recibiendo el apoyo de organizaciones tan significativas como el Consejo Internacional de Estibadores (IDC), así como de diversos parlamentarios de la izquierda argentina. El pasado 11 de noviembre los trabajadores volvieron a bloquear durante 24 horas el acceso a las terminales para pedir la reincorporación de Viani y el cese de la persecución sindical.

De momento, la multinacional británica P&O Ports se resiste a ceder. No sólo se niega a readmitir a Dardo Viani, sino que mantiene como gerente de Recursos Humanos a Siro de Martini, antiguo juez bajo la dictadura de los militares entre 1977 y 1983. Sin embargo, la posición de P&O Ports se resquebraja día tras día. Las constantes movilizaciones de los portuarios y, sobre todo, el apoyo del sindicalismo internacional (IDC) y de diversos diputados argentinos han conducido a un callejón sin salida.

SUTAP mantiene sus miras puestas en Luis Ángel Diez, interventor de la Administración General de Puertos

(AGP), que es quien debería adoptar una decisión con respecto al caso Viani. Hasta hoy, la AGP ha mantenido una posición favorable a P&O Ports, alegando una supuesta neutralidad, pero la presión internacional en favor de Viani ha logrado que hasta el propio presidente Kirchner se haya interesado por el caso y, según algunas informaciones, podría haber dado las órdenes necesarias para resolverlo. Los trabajadores mantienen que AGP tiene autoridad sobre P&O Ports para ordenar la reincorporación del portuario expulsado, pero que los obstáculos puestos por Diez han impedido hasta el momento alcanzar ese objetivo. ▀



Bloqueo de las terminales bonaerenses



Tráfico Ro-Ro, ése gran desconocido

Jesús Pascual, estibador del puerto de Algeciras, reflexiona en estas líneas sobre el potencial del tráfico Ro-Ro y solicita a la Autoridad Portuaria una mayor inversión en infraestructuras.

Siempre que hablamos del puerto de Algeciras, automáticamente nos vienen a la cabeza imágenes de grúas gigantes, portacontenedores (auténticas terminales flotantes), etc., pero dentro de este puerto tan conocido internacionalmente por su tráfico de contenedores, empieza a florecer un mundo hasta ahora desconocido, incluso en este mismo puerto: el tráfico Ro-Ro. Poco a poco, este tráfico ha comenzado a despuntar, sobre todo por los altos índices de crecimiento que año tras año está obteniendo.

Sin duda, uno de los factores que favorecen este crecimiento, es el constante aumento que cada año otorga la Unión Europea a Marruecos en su cuota de exportación. Otro elemento es el importante ahorro que supone para las empresas, tanto en combustible de los remolques como en dietas de los conductores, y, ¿por qué no?, la agilidad en la carga y descarga de dichos remolques por parte de los estibadores algecireños, a pesar de los problemas que diariamente se encuentran.

Más de 200 remolques diarios
Si repasamos la historia reciente del puerto, podemos darnos cuenta de que de mover pocos remolques al día, hemos pasado a superar una media de más de 200 remolques diarios. En este cambio brutal nos hemos encontrado con problemas que hoy en día podemos afirmar, sin miedo a equivocarnos, ya han

sido erradicados (intrusismo, empresas piratas, etc.)

En su día, empezaron a realizar esta operación portuaria tres empresas (Marítima del Estrecho, Contrataciones Antonio Paublete y Entrambasaguas, filial de Naviera del Odiel). De hecho ante esta "gallina de los huevos de oro", ha habido varios intentos por parte de algunas compañías de incorporarse a esta operativa, pero con resultados negativos, a excepción de los cosechados por ECS (European Custom Service), que comenzó a principios del pasado verano.

Y para constatar este crecimiento basta con decir que en el mes de septiembre ya se había movido la misma cantidad de remolques (unos 47.000), que en todo el año anterior, 2003.

Sin embargo, hay aspectos que todavía habría que mejorar, como las infraestructuras (aparcamientos para los remolques) o la organización interna entre las navieras y los transitarios. En cuanto a las infraestructuras, la Autoridad Portuaria de Algeciras debería involucrarse mucho más de lo que lo hace hasta ahora, ya que hay días a lo largo del año que este sector se encuentra totalmente colapsado. Habría que recordar a los responsables de la Autoridad un viejo refrán, aunque adaptado a nuestro oficio: "No sólo de contenedores vive el hombre".



Formación en Málaga

Los portuarios malagueños están recibiendo cursos de capacitación profesional de cara a afrontar con mayores garantías el trabajo en la nueva terminal de pasajeros. Málaga está viviendo, de hecho, un momento dulce con la puesta en servicio del Muelle Polivalente, una inversión que le ha permitido alcanzar un incremento espectacular en el volumen total de contenedores movidos, el mayor de España en porcentaje (2.982% en los seis primeros meses de 2004, con casi 25.000 Teus manipulados).



Coordinadora, mayoritaria en Motril

Coordinadora cuenta en el puerto granadino de Motril, en estos momentos, con 15 afiliados por uno de UGT. La dimisión de José Manuel Principal como presidente del Comité ha abierto la puerta a un nuevo proceso electoral.



Fondos de la Unión Europea para impulsar una red entre cuatro puertos andaluces y Rotterdam

Conexión directa entre Andalucía y Holanda

La Unión Europea ha asignado 1,5 millones de euros con el objetivo de impulsar una red de transporte marítimo entre cuatro puertos andaluces y Rotterdam, el principal muelle europeo en volumen de tráfico. Huelva, Cádiz, Algeciras y Almería son, junto a Cartagena, los puertos andaluces que participan en esta iniciativa gestionada por una empresa holandesa.

La Comisión Europea aprobó la financiación con 1,5 millones de euros de un proyecto de transporte marítimo para productos perecederos que unirá cuatro puertos andaluces (Huelva, Almería, Algeciras y Cádiz) y uno murciano (Cartagena) con el puerto holandés de Rotterdam. Esta iniciativa correrá a cargo de una empresa holandesa y se enmarca dentro de los 13 proyectos que Bruselas subvencionará con 15 millones de euros destinados a crear rutas navegables y ferroviarias que contribuyan a descongestionar algunas de las vías europeas más frecuentadas por el tráfico terrestre, tal y como prevé el programa "Marco Polo".

La Unión Europea se fijó para el periodo 2003-2006 el objetivo de transferir cada año hasta 12.000 millones de kilómetros de estas rutas más utilizadas a otras alternativas. Los proyectos fueron seleccionados en un proceso en el que participaron los Estados miembros y el Parlamento Europeo. Además de la financiación

comunitaria, los proyectos recibirán inversión privada valorada en 13.600 millones de euros. El programa "Marco Polo" dispone de un presupuesto de 100 millones de euros para el periodo 2003-2006.

El eje establecido entre Huelva, Cádiz, Algeciras, Almería y Cartagena recorre el sur de la Península Ibérica y permitirá fortalecer los lazos existentes entre estos puertos. Proyectos como éste deben servir para consolidar el trabajo existente y, allí donde se requiera, abrir los censos para permitir el ingreso de nuevos estibadores. ▲



Cádiz, consolida su tráfico

El aumento del tráfico vivido por el puerto de Cádiz tiene que suponer un espaldarazo a la estabilización de la plantilla gaditana tras años de ciertas dudas. En lo que va de año, este puerto ha vivido un incremento global del 10,2% respecto al año anterior, siendo en graneles sólidos donde más se ha reflejado este aumento (22% en

Los últimos de Barbate

Los estibadores que todavía permanecen en Barbate hicieron un llamamiento durante la pasada Asamblea General a ser admitidos en algún puerto español. El abandono de Barbate por parte de los dos gobiernos con autoridad sobre él: el Central y el Autonómico, obligó a Coordinadora a tomar cartas en el asunto. Desde 1999 los estibadores de Barbate han ido pasando a trabajar a otros puertos, como Cádiz, Algeciras o Barcelona, donde han logrado retomar sus vidas. Sin embargo, no todos han encontrado una salida viable. Todavía quedan en Barbate — trabajadores que no pueden subsistir con los escasos jornales que se trabajan en el puerto, por lo que urge encontrar una solución que les pueda satisfacer. ▲

Sevilla, 100% Coordinadora

Coordinadora vuelve a ser el principal referente sindical en el puerto sevillano, después de constantes periodos de incertidumbre, marcados por la dependencia de CCOO. La amenaza de cierre ha pendido siempre sobre el puerto sevillano, sobre todo en los periodos en que CCOO ha estado al frente del Comité de Empresa. Para Coordinadora, a diferencia de CCOO, los estibadores sevillanos no son "sacrificables" y su puerto sí es viable, por lo que se reclama una nueva política que combine inversiones en infraestructuras y capacitación de la plantilla. ▲

Se desarrollaron durante cuatro días con una nutrida asistencia de compañeros



Jornadas sindicales en Santa Cruz

Los estibadores portuarios de Santa Cruz, pertenecientes en su totalidad a Coordinadora, prepararon la participación de sus representantes en la 30ª Asamblea General de Valencia, mediante la organización de unas Jornadas Sindicales de la estiba. Estas jornadas también sirvieron para aportar elementos de criterio al Comité de Empresa de este puerto canario, con el fin de que sus actuaciones se ajusten a la voluntad del colectivo de estibadores.

Entre los objetivos planteados durante la celebración de las Jornadas destacan: la actualización de conocimientos en materia sindical y de legislación laboral; la información sobre aspectos de la situación social, política y profesional



Participantes en las Jornadas

que afectan a nuestra profesión; la potenciación de un espacio de debate organizado y constructivo; y la discusión y preparación de los contenidos para la asistencia de una representación del colectivo de estibadores portuarios de Santa Cruz a la Asamblea General de la Coordinadora, en Valencia.

Para ello se celebraron varias sesiones de trabajo, en las que se trataron temas como la historia del sindicalismo portuario y los orígenes de la Coordinadora; los trabajos preparatorios para las negociaciones del IV Acuerdo Marco; las relaciones de los portuarios con el sindicalismo canario, español e internacional -Intersindical

Canaria, Coordinadora y el IDC; el papel y los deberes del Comité de Empresa y de las Asambleas; o el inicio de una reflexión colectiva sobre temas de organización y de elaboración de nuevos Estatutos. Durante las jornadas, que resultaron ampliamente productivas, se realizó un estudio interno, mediante un cuestionario con 14 preguntas sobre diversos aspectos de interés laboral portuario, que fue contestado de manera individual, voluntaria y anónima. Todo ello culminó con una Asamblea General específica, en la que se presentaron las conclusiones y se informó sobre los debates y acuerdos de la 30ª Asamblea de Coordinadora en Valencia. ▲

El papel de los puertos en la planificación estratégica de Canarias

La importancia de los puertos canarios

El Gobierno de Canarias ha desarrollado un ambicioso esquema de diversificación que le libere de su subordinación económica. Aprovechando la localización geográfica del archipiélago, la diversificación económica canaria se apoyará sobre el concepto de plataforma de transferencia intercontinental de conocimiento, de personas y de mercancías. En definitiva, lo que se busca es hacer de Canarias un "Centro del Atlántico".

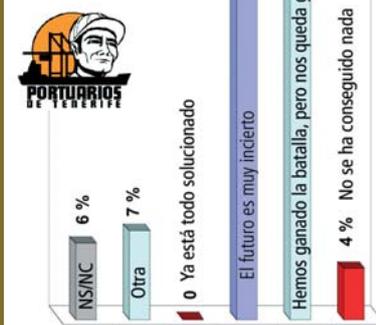
Para la cobertura de un objetivo de tamaño envergadura, la planificación estratégica canaria cuenta con el desarrollo que se ha alcanzado en nuevas tecnologías, con el alto nivel de los aeropuertos y, por supuesto, con la primera calidad de los puertos marítimos, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife que son punteros en su entorno.

Sin embargo, en este prometedor panorama aparece una nube: la actitud de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz que olvida su responsabilidad principal de

potenciar, en lo físico y en lo comercial, el actual puerto de Santa Cruz. Con una actitud incomprensible, la Autoridad Portuaria está saturando el recinto portuario con concesiones y obras ajenas a la actividad que le es propia, entorpeciendo las operaciones y poniendo obstáculos a las obras de ampliación que el puerto, la isla y Canarias necesitan con urgencia.

Los portuarios de Tenerife sienten una tremenda preocupación porque en estos momentos, los proyectos gubernamentales de desarrollo canario pueden verse entorpecidos por los retrasos que se están produciendo en la ejecución de la planificación operativa del sistema portuario de Tenerife. Concretamente, en lo que se refiere a la ampliación del puerto de Santa Cruz de Tenerife, que pondría al recinto portuario tinerfeño en condiciones de manejar más de un millón de Teus anuales, en muy breve plazo. Esta urgente ampliación se está dilatando de manera incomprensible. ▲

Los estibadores canarios valoraron a través de esta encuesta la lucha que Coordinadora mantiene en defensa de su profesión, tanto en los muelles españoles como en los organismos europeos.



Pleno empleo en Las Palmas

La satisfacción es la tónica dominante entre los estibadores del puerto de Las Palmas. Después de unos años en los que pendía sobre ellos la constante amenaza de despidos y recortes salariales, hoy, el puerto se encuentra en pleno rendimiento, con unos índices de crecimiento más que notables y con una plantilla joven y formada.

Las cifras de crecimiento de Las Palmas también sorprenden. No hace mucho tiempo, los trabajadores vivían bajo la amenaza del despido de 200 compañeros. Ahora, el auge del tráfico de contenedores es de un 30% por año, mientras que en la carga general se sitúa ya en un 40%. En Las Palmas, además, el sindicato ha logrado impulsar la renovación constante de la plantilla, de modo que en estos momentos la media de edad es de 30 años. La formación de los jóvenes - mediante cursos y jornadas sindicales - también ha sido intensa durante los últimos años, lo que ha contribuido a garantizar la buena salud del puerto. En estos momentos, la Sociedad de Estiba cuenta con más de 500 trabajadores, a

“ Coordinadora ha impulsado la afiliación de trabajadores de otros ámbitos portuarios ”

los que hay que sumar los 35 fijos de empresa. El Comité, por su parte, está formado por 17 delegados, todos ellos pertenecientes a Coordinadora.

“ La formación de los nuevos estibadores es fundamental para el futuro del puerto ”

Los delegados de Coordinadora en Las Palmas también están impulsando la afiliación de trabajadores en otros ámbitos del puerto: prácticos, amarradores, remolcadores, administrativos... en una estrategia que se ha convertido en todo un éxito. Hasta el momento, Coordinadora ha conseguido 37 delegados sindicales fuera del ámbito exclusivo de la estiba, lo que significa que nuestro sindicato se está convirtiendo en una verdadera ejemplo de sindicalismo portuario. El objetivo consiste en lograr que

Coordinadora sea el sindicato de referencia entre todos los trabajadores relacionados con el sector portuario. Esta estrategia se asemeja a la que, desde hace años, se está desarrollando en Barcelona, donde Coordinadora ha suscrito acuerdos con la OTEB (Organización de Trabajadores de las Empresas Estibadoras de Barcelona). ▀



La Palma renueva su plantilla

La isla de La Palma, la más occidental de las Canarias, ha recibido el ingreso de seis nuevos trabajadores en el Grupo Cero. Con esta decisión, el puerto renueva su plantilla y se prepara para responder con eficacia a las puntas de trabajo que, sobre todo en verano, tiene que atender este puerto. ▀



Dificultades en Mallorca

Escasa inversión en infraestructuras, abandono de las políticas de seguridad laboral... los puertos mallorquines no atraviesan, sin duda, uno de sus mejores momentos. La situación, lejos de ser dramática, exige una profunda revisión por parte de la Autoridad Portuaria balear.



El puerto de Palma de Mallorca está atravesando una situación complicada. Al escaso número de contenedores movidos, hay que sumar los problemas organizativos y de salud laboral denunciados por los trabajadores. La situación desembocó en un preaviso de huelga a principios de junio que, finalmente, fue retirado, ya que se alcanzó un acuerdo con la Sociedad de Estiba. En el acuerdo, ratificado en la Comisión Mixta del mes de julio, se incluía la promoción de 10 trabajadores del Grupo Cero al Grupo II y se abrió un proceso de negociaciones para resolver los problemas relacionados con la salud laboral.

Aun así, los trabajadores de Palma lamentan que el número de contenedores vaya en descenso,

mientras que el de cabezas tractoras con chófer propio no hace más que aumentar. Además, las instalaciones del puerto se encuentran al máximo de su capacidad, ya que no se han hecho inversiones durante los últimos años. En Alcudia, un puerto que depende de la misma Autoridad Portuaria, se vive una situación parecida o incluso peor. Sólo quedan 12 estibadores portuarios y el volumen actual de trabajo no parece garantizarles una mínima estabilidad.

En Ibiza, otro puerto dependiente de Puertos de Baleares, el panorama es algo mejor, ya que la plantilla se ha ido renovando paulatinamente y, en estos momentos, está formada por 18 estibadores, la mayoría de ellos jóvenes con una alta capacitación profesional. ▀



Castellón, modelo sindical y empresarial

A pesar de encontrarse entre dos gigantes del tráfico marítimo, Valencia y Barcelona, Castellón ha sabido mantener sus tráficos con maestría. A ello ha contribuido, sin lugar a dudas, la fortaleza sindical demostrada por Coordinadora, apoyada sin fisuras en este puerto. Desde hace años, en Castellón se han organizado jornadas sindicales, cursos formativos y todo tipo de encuentros para reafirmar, ante las empresas, que sólo los estibadores profesionales son capaces de ofrecer un servicio eficaz. El resultado es que Castellón no ha dejado de crecer en los

últimos años, tanto desde el punto de vista de los tráficos como desde el de la plantilla.

Así, Castellón experimentó durante los primeros seis meses del año un incremento del 20% en sus diferentes tráficos. Los graneles sólidos aumentaron más de un 12%, los graneles líquidos un 15% y los contenedores lo hicieron un 11%. Las perspectivas son, pues, buenas, ya que pronto entrarán en funcionamiento las nuevas terminales que ofrecerán mayores atraques y calados. ▲

Coordinadora reafirma su apuesta por Esticat

Esticat, la Sociedad de Estiba catalana que engloba los puertos de Sant Carles de la Ràpita, Vilanova y Palamós, sigue siendo, a juicio de Coordinadora, completamente viable. Cuando nació Esticat, el objetivo fijado era que se convirtiera en un modelo para aquellos puertos en una situación similar: puertos pequeños, con una plantilla madura y a priori poco atractivos para las grandes líneas. La unión de los tres pequeños puertos catalanes les salvó del abandono, como ha ocurrido en Barbate.

La presión de Coordinadora sobre el Gobierno de la Generalitat surtió efecto y se logró que el gobierno autonómico creara una Sociedad de Estiba que englobara a los tres puertos. De este modo, los muelles siguieron manteniendo su carácter de servicio público y los trabajadores no se vieron abandonados a su suerte. Conviene señalar, además, que estibadores de Sant Carles y Vilanova realizan jornales en Barcelona desde el pasado verano. ▲

Preocupación en Tarragona



El puerto de Tarragona ha logrado mantener su ritmo de crecimiento en graneles sólidos y líquidos -sobre un 12%-, pero ha sufrido un descenso brusco de la carga general y los contenedores. Esta situación preocupa entre los trabajadores tarraconenses, que consideran que su puerto cuenta con la infraestructura adecuada para dar cabida a un mayor volumen de tráfico de contenedores. ▲

80 nuevos estibadores en Barcelona



El crecimiento paulatino del puerto de Barcelona se sustenta sobre varios pilares (una atractiva política comercial, la reinversión en maquinaria e instalaciones...), pero uno de los más importantes es el seguimiento de una adecuada política de formación y renovación de la plantilla. La reciente incorporación de 80 trabajadores al Grupo Cero de Estibarna permite asegurar una nueva promoción de

estibadores que, con el paso del tiempo, se convertirán en profesionales de las siguientes categorías profesionales. Durante el primer semestre del año, Barcelona movió 934.000 Teus, lo que supuso un aumento del 19% con respecto al mismo periodo del año anterior. También ha crecido el porcentaje de automóviles, concretamente en un 21%. ▲

La nueva dimensión del puerto de Barcelona



El desvío del río Llobregat significa alcanzar un hito histórico. Algunos de los audaces proyectos de Puerto y Zona Franca del primer tercio del siglo XX ya contemplaban la construcción de un gran puerto al sur de la montaña de Montjuïc y situaban al Llobregat como límite del futuro puerto.

La Guerra Civil y el posterior aislamiento internacional ralentizaron gravemente el crecimiento de la economía y, consecuentemente, del puerto. El Plan de Estabilización de 1959 comportó la apertura al exterior de la economía española y el Port de Barcelona recuperó su papel en el Mediterráneo, evidenciando la necesidad de acometer una nueva ampliación. Es durante los años sesenta que se plantea por primera vez el desvío del Llobregat. Algún proyecto, como el elaborado por la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, proponían actuaciones con un importante impacto sobre el territorio, ya que contemplaba el desvío del Llobregat desde Sant Boi y su salida al mar nueve kilómetros al sur de la antigua desembocadura.

El año 1994 representantes de las administraciones implicadas, entre ellos Pascual Maragall, entonces Alcalde de Barcelona, y Lluís Tejedor, Alcalde del Prat de Llobregat, impulsaron el Convenio de Cooperación en Infraestructuras y Medio Ambiente en el Delta del Llobregat, el denominado Plan Delta, con el objetivo de coordinar los proyectos y las obras de las diferentes infraestructuras localizadas en esta área. El desvío y canalización del Llobregat aparece aquí claramente como eje central de una serie de actuaciones que, a parte de la ampliación del puerto, también contemplan la ampliación del aeropuerto, la construcción de una nueva red viaria y ferroviaria, y la Depuradora del Llobregat, entre otras. Cabe destacar aquí a mi antecesor, Joaquim Tosas quien,

primero como Delegado de la Generalitat en el Pla del Delta del Llobregat y posteriormente como presidente del Puerto de Barcelona, ha sido pieza clave en el desarrollo y materialización de las obras de ampliación del puerto y del conjunto del Plan Delta.

El desvío del río Llobregat, iniciado el año 2000, era condición sine qua non para la ampliación del puerto. Con las obras del río en marcha, el Puerto de Barcelona inició finalmente su ampliación en diciembre del 2001. Con un presupuesto de 1.000 millones de euros, la ampliación significará el redimensionamiento del puerto. La superficie terrestre se multiplicará por 2,3, alcanzando las 1.265 hectáreas y habrá treinta kilómetros de línea de muelle.

Las obras ahora en curso constituyen la base física sobre la cual el puerto podrá crecer. Este crecimiento ha de ser cuantitativo –nuevos muelles, nuevas grúas, nuevos accesos- y cualitativo –nuevas líneas marítimas, mejor servicio al cliente, más conexiones con Europa. El tráfico de contenedores podrá pasar de los cerca de 2 millones de contenedores actuales a alcanzar los 6 millones. El tráfico total superará los 60 millones de toneladas.

Estamos construyendo el gran puerto que el conjunto de la economía productiva catalana y española necesitan. No podemos concebir una economía competitiva y exportadora sin un puerto eficaz y con capacidad suficiente. La ampliación urge, como lo demuestran los crecimientos del puerto durante el primer semestre del 2004: un 15 % de incremento en tráfico total y un 20 % en carga general y en contenedores. Somos el puerto que más crece del Mediterráneo y de Europa. Atendiendo a esta urgencia, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha decidido acelerar las obras de ampliación para disponer en el 2008 de una nueva terminal de contenedores.

Con las obras de ampliación en marcha, el Puerto de Barcelona trabaja ahora en el diseño de los accesos que necesitará el puerto ampliado. Se construirá una autovía exclusiva para camiones, que conectará directamente con la red de autopistas española y europea, y nuevas vías de ferrocarril, que tendrán su inicio en las nuevas estaciones para mercancías previstas en los futuros muelles. Estas nuevas vías deberán ser exclusivas para mercancías y sobrepasar los Pirineos,

conectándose a la red ferroviaria europea a medio plazo si el puerto quiere ser realmente competitivo en Europa. Es necesario un replanteamiento de la red ferroviaria española, francesa y europea que garantice el transporte de los tráficos con origen y/o destino al continente.

La ampliación del Puerto de Barcelona se ha realizado con el máximo respeto medioambiental y va acompañada de medidas que minimizan el impacto que las obras puedan producir en el entorno. A parte de cumplir escrupulosamente con el marco legal, integrado por la legislación estatal portuaria y la legislación ambiental, la ampliación va acompañada de actuaciones que mejoraran el estado del último tramo del río. La creación de una nueva playa, generada con la aportación millones de toneladas de arena, de dos kilómetros de longitud, al sur de la nueva desembocadura del Llobregat es alguna de las actuaciones que están llevándose a cabo, muestra de la voluntad del Puerto de Barcelona de ser una infraestructura sostenible y respetuosa con el medio ambiente.

El desvío del Llobregat es pues la pieza clave de una serie de actuaciones, el Plan Delta, donde el puerto tiene un papel protagonista, que constituyen la base de la Cataluña potente, competitiva, con una economía con presencia en el mundo, y a su vez respetuosa con el medio ambiente que estamos construyendo.

La Autoridad Portuaria de Barcelona adjudica las obras del Muelle Prat

Las obras del muelle correrán cargo de la Unión Temporal de Empresas (UTE), constituida por Ferrovial Agroman y Cyes y supondrán una inversión de 51.343.995 euros. La nueva terminal tendrá 62 hectáreas de superficie y una línea de ataque de 1.030 metros de longitud. De esta forma, el muelle Prat podrá acoger la tercera terminal de contenedores y la primera terminal en el área de ampliación del puerto barcelonés. El plazo de ejecución de la obra es de 13 meses y se prevé que la futura terminal entre en funcionamiento en el año 2008.

El puerto valenciano todavía no ha dado cabida al Grupo Cero



Valencia

se plantea la normalización de su plantilla

Un eventual por cada dos trabajadores de plantilla. Ésta es la situación actual de Valencia, un puerto que ha crecido espectacularmente durante la última década. La futura formación de un Grupo Cero a partir de la bolsa de eventuales se perfila como una de las posibles soluciones para desbloquear una situación poco deseable. Valencia sigue creciendo, pero la plantilla de la Sociedad de Estiba no puede cubrir siempre las puntas de trabajo.

Morir de éxito. Éste es el riesgo que se les plantea a los estibadores valencianos. En los últimos años, el puerto de Valencia ha vivido uno de los crecimientos más espectaculares de Europa, tanto en inversiones como en volúmenes de tráfico. Valencia es un puerto en auge y su nombre resulta atractivo para las más prestigiosas líneas internacionales. Sin embargo, el aumento del trabajo no sólo se ha traducido en un paulatino incremento de la plantilla de la Sociedad de Estiba, sino también en el crecimiento de la bolsa de eventuales de Valencia, que hoy ya supone la mitad del censo de Sevasa. Es decir, hay un eventual por cada dos estibadores de plantilla, 450 por 900.

“Algeciras se encontró con la misma problemática y apostó por el Grupo Cero”

A la larga, esta situación puede convertirse en un obstáculo para la

consolidación de una plantilla estable en Valencia, donde todavía no se ha establecido un Grupo Cero. Una de las posibles soluciones a esta desproporción entre la plantilla oficial y los eventuales podría venir de la mano de la formación de un Grupo Cero, tal como se ha hecho en otros puertos que vivieron una problemática parecida, como Algeciras.

El impulso de un Grupo Cero permitiría absorber a los eventuales que desearan convertirse en estibadores profesionales y les permitiría acceder a todos los cursos de formación necesarios. La capacitación de los estibadores -en seguridad, en medios mecánicos, en inglés, en informática...- es uno de los ejes sobre los que Coordinadora quiere asentar el futuro de la profesión. Uno de los pilares que deben favorecer el descenso de los accidentes laborales -todavía muy numerosos en España- es la formación de los trabajadores. Esta formación, sumada a la inversión en seguridad e infraestructuras por parte de las empresas y a los controles de las

Autoridades Portuarias, es la que debería convertir al puerto de Valencia no sólo en un referente en volumen de tráfico, sino también en seguridad y estabilidad del empleo.

“La formación de los estibadores jóvenes garantizaría la renovación de la plantilla de Sevasa”

Durante los seis primeros meses del año, Valencia superó ligeramente el millón de Teus movidos, un incremento del 8,5% respecto al mismo periodo del año anterior. Estas cifras demuestran que Valencia aún no ha tocado techo, por lo que urge encontrar una solución que asegure la renovación de la plantilla con estibadores jóvenes y formados adecuadamente. En agosto se solicitó el ingreso de 167 trabajadores, una cifra destinada a cubrir exclusivamente las bajas por jubilación, pero no el constante incremento de los tráfico. ▲

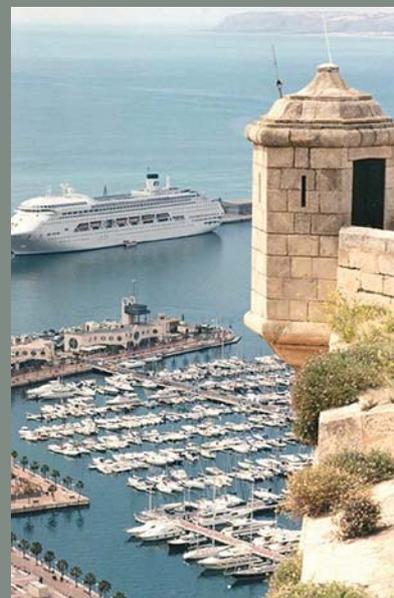
Firma del convenio en Sagunto

Elecciones en Alicante

Los trabajadores de Sagunto han aprobado la firma del Convenio Colectivo con la Sociedad de Estiba de su puerto, Sesasa. El acuerdo se firmó el pasado 29 de septiembre en la sede de Sesasa después de tres meses de intensas negociaciones y tiene un carácter bianual. En la actualidad, dependen de La Sociedad de Estiba unos 150 trabajadores. La juventud de la plantilla de Sagunto es una buena señal de cara al futuro, por lo que el reciente ingreso de 28 trabajadores en

el Grupo Cero también supone una excelente noticia.

El crecimiento del puerto de Sagunto ha sido paralelo al del puerto de Valencia, que en la última década no ha cesado de incrementar sus tráficos. De hecho, Sagunto ha operado en los últimos meses tráficos que Valencia no ha podido absorber, tanto de graneles sólidos como de vehículos, lo que se ha traducido en un paulatino aumento en el número de jornales concedidos. ▲



El Comité de Alicante dimitió en pleno el pasado mes de octubre, pocos días antes de la Asamblea General de Valencia. De esta forma, se ha abierto el proceso electoral para elegir un nuevo Comité. Las discrepancias en la gestión sindical del puerto llevaron a la Asamblea de Alicante a apostar por la solución más democrática y sencilla: la convocatoria de elecciones sindicales. La plantilla de Alicante está formada por cerca de 80 estibadores con una de las medias de edad más jóvenes de España, unos 30 años. ▲

Nuevos muelles en Cartagena

La Autoridad Portuaria de Cartagena ha manifestado su interés en construir nuevos muelles en la zona del Espalmador, que darían cabida, entre otras, a las labores que se llevan a cabo

actualmente en la parte del Muelle Alfonso XII (barcos atuneros, travelift, etc.) Con estas nuevas inversiones, y la puesta en marcha de una conexión directa entre cuatro puertos andaluces,

Cartagena y Rotterdam, este puerto afianza su posición en el sector, lo que le debe permitir consolidar su plantilla y estabilizar los puestos de trabajo. ▲

Todos los fabricantes de automóviles españoles y la mayor parte de los importadores conforman su cartera de clientes

Setram: un nuevo estilo de transporte global

Setram, con sede central en el puerto de Barcelona y una flota de 350 conjuntos portavehículos conectada a redes GPS/GPRS, presenta una importante oferta de servicios de logística y transporte, tanto por carretera como en tren y barco.

Constituida en 1982 con el objetivo de cubrir las necesidades del sector del transporte de automóviles derivadas del incremento de mercado y de la implantación de nuevos centros de producción, Setram es hoy líder destacado en el ámbito de la logística y el transporte. En su fundación participaron empresas punteras especializadas en el transporte por carretera, marítimo y ferrocarril, así como en el desarrollo de terminales de almacenaje terrestres y marítimas o en la preparación y reparación de automóviles.

Servicios especializados

Los servicios especializados que ofrece Setram están enfocados hacia el concepto que prima el valor añadido con soluciones logísticas globales. Desde 1988, el puerto de Barcelona es su sede central. 150.000 m² de superficie y un Espacio Vertical de Vehículos (100.000 m²) con capacidad

para 5.700 unidades, cuatro terminales de tren para la descarga simultánea de ocho trenes, 1.200 metros lineales para el atraque de buques y cuatro rampas Ro-Ro, dan cuenta de la actividad de Setram. Así, en el ejercicio 2003 la cifra de negocios realizada fue de 68.300.000 euros, la producción de la flota fue de 38.764.687 Km. y el total de vehículos transportados de 493.500 unidades. En cuanto a los movimientos en la Terminal Setram del puerto barcelonés, los vehículos manipulados fueron 205.400, los buques operados 202 y 68.700 unidades (carga/descarga) en operaciones ferroviarias.

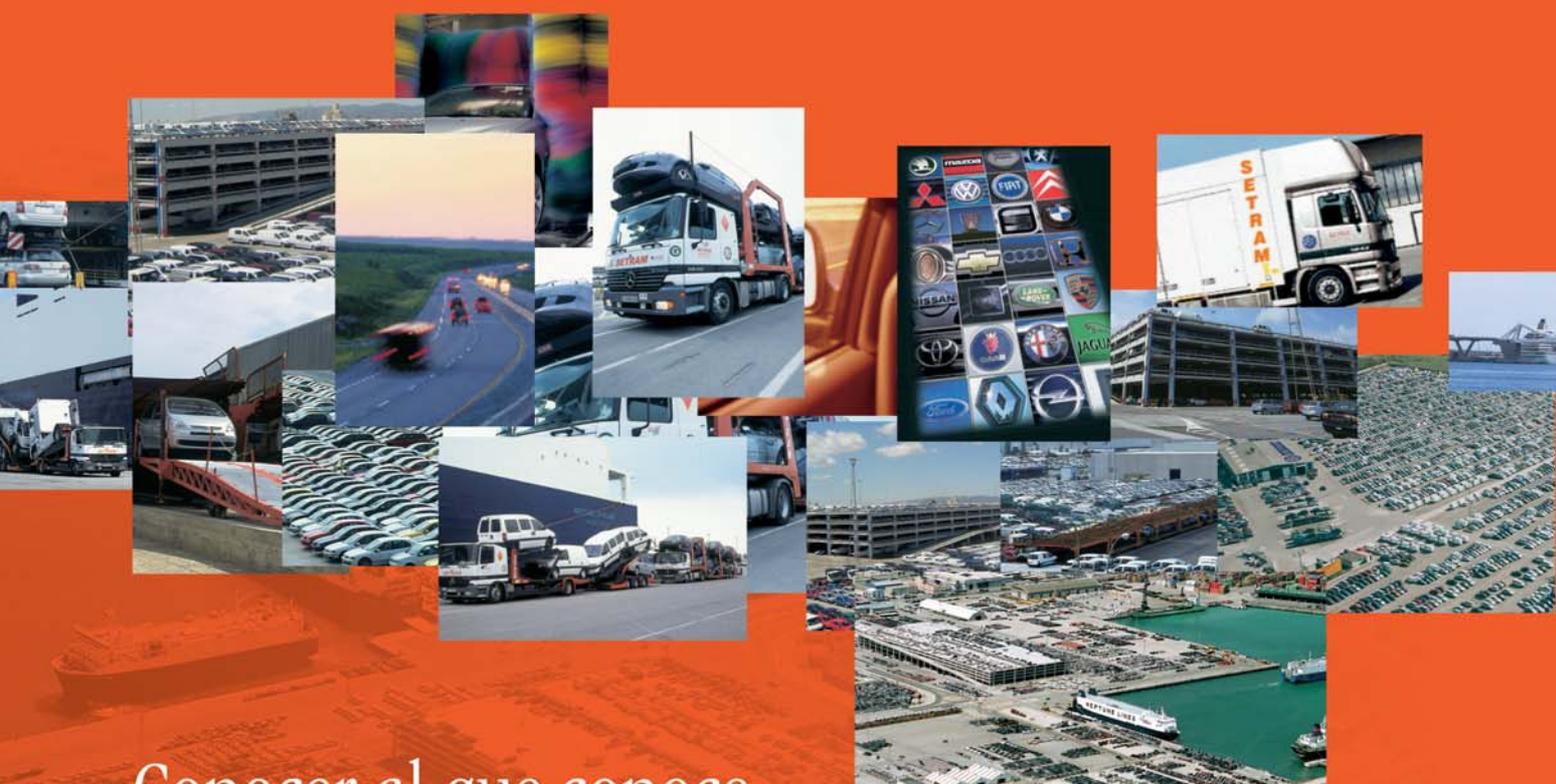
Calidad contrastada

Setram ha obtenido diferentes certificados de calidad como la ISO 9002 en 1998 o la tramitación, en la actualidad, de la ISO 14001, que avala el respeto medioambiental. La vocación de integrar los diferentes

procesos solicitados por sus clientes le permite ofrecer en la actualidad servicios como almacenaje; talleres de reparación de chapa y pintura; montaje y dotación de series especiales; lavado, encerado y desencerado; preparación y personalización PDI; gestión de flotas de Rent-a-car; así como salones y ferias. Del mismo modo, Setram, a través de empresas de su grupo, realiza operaciones de logística interna en los sectores de la automoción y siderurgia en servicios de final de línea de producción. Todo ello con una esmerada política de calidad, que se refleja en la formación continuada del personal de la empresa tanto a nivel técnico como de preparación en sistemas de prevención de riesgos laborales, en la constante renovación y modernización de los sistemas informáticos o en los camiones con motores ecológicos, que cumplen con la nueva normativa europea.



Un nuevo estilo de transporte global



Conocer al que conoce...

En Setram conocemos cómo realizar transportes eficaces tanto por carretera como en tren y barco. Nuestra flota de 350 conjuntos portavehículos, conectada a redes GPS/GPRS y con seguimiento vía web, muestra su eficacia ante cualquier reto logístico.

Conocemos cómo optimizar la gestión de nuestras instalaciones, que comprenden un total de 550.000 m² y albergan 7 terminales de tren y 1.210 metros lineales de atraque de buques.



Por supuesto, también conocemos cómo no descuidar ningún detalle en cualquiera de nuestros servicios de valor añadido. Y lo más importante, conocemos las necesidades de nuestros clientes.

Y usted, ¿nos conoce?



Sede Central

Ctra. Circunvalación, Tramo VI · Muelle Dársena Sur · Puerto de Barcelona · 08040 BARCELONA · Tel 93 289 56 81 · Fax 93 223 45 59 · www.setram.com



La "carrera" de Eladio

Roma sí paga a traidores. Eladio Carrera, cabeza visible de UGT en los puertos españoles y uno de los personajes que más se han enfrentado históricamente a la estrategia sindical de Coordinadora, fue nombrado recientemente directivo de la terminal Ebhisa. Una noticia que hay que digerir con pausa para comprender su verdadero alcance.

Ebhisa fue el escenario de uno de los conflictos portuarios más graves que ha enfrentado a la Administración española con los estibadores desde la firma del III Acuerdo Marco. Durante más de cinco meses, Fernando Palao, actual Secretario General de Transportes y por

"Ebhisa ha tenido que crear un departamento específico para dar cabida a Carrera"

entonces presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, trató sin éxito de expulsar a los estibadores profesionales de Ebhisa, alegando que se trataba de una empresa privada de la que él mismo



Manifestación en Gijón del 12 de enero de 2003

también era el presidente (olvidaba, lógicamente, que si era presidente de Ebhisa lo era en razón de su carácter público). Coordinadora demostró entonces que no pensaba abandonar a sus compañeros de Gijón, como quedó de manifiesto en la multitudinaria manifestación del 12 de enero, y Palao, presionado también por Puertos del Estado y por Anesco, se avino a negociar. Al fin, y con la mediación del gobierno asturiano, se alcanzó un acuerdo que permitió el regreso de estibadores de la plantilla de Gestiba, aunque Coordinadora tuvo que emplearse a fondo para lograrlo. Los estibadores de Gijón tuvieron que mantener una huelga durante más de cinco meses y el sindicato destinó fondos para apoyarles. Aun hoy se mantiene abierto un proceso judicial por el que Coordinadora solicita que sean sólo los estibadores profesionales de Gestiba quienes operen en Ebhisa.

Durante todo el proceso, la actitud de UGT y, sobre todo, de Eladio Carrera, fue la de situarse del lado de la Autoridad Portuaria, criticando a los estibadores

en huelga y acusándoles de poner en peligro el futuro del puerto. Ahora, una vez que Fernando Palao ha sido nombrado número dos del Ministerio de Transportes, que dirige Magdalena Álvarez, Carrera ha visto recompensada su actitud con su nombramiento como directivo de Ebhisa. Para ello, la

"Coordinadora mantiene la vía judicial abierta en Gijón"

empresa ha creado un departamento a la medida de Carrera -no había sitio para él en otro-, todo ello a poco menos de un año para su jubilación. El ejemplo de Eladio Carrera supone una afrenta para todos los sindicalistas, pertenezcan a la organización que pertenezcan, ya que de panelista de la terminal granelera ha pasado a directivo de una empresa que actuó como punta de lanza para hundir a los profesionales de la estiba. Otro caso parecido es el de Adriano Cadrecha, antiguo gruista de UGT y hoy gerente de la Sociedad de Estiba, que también se esforzó en hacer fracasar la huelga de sus compañeros. ■

Estabilidad en

Avilés

Avilés, un puerto en el que todos los delegados pertenecen a Coordinadora, ha logrado enderezar su rumbo mediante una intensa política de formación. La capacitación de los trabajadores de Avilés es uno de los ejes sobre los que el Comité quiere asentar el futuro del puerto. Actualmente, la media de edad es de 45 años. Los estibadores avilesinos mueven, principalmente, graneles, aunque también se están

operando grandes cantidades de zinc y de contenedores de la firma Contenemar. El Convenio Colectivo, en vigor, tiene carácter provincial e incluye también a los estibadores de Gestiba, en Gijón. La Autoridad Portuaria de Avilés también espera conseguir los fondos europeos necesarios para impulsar su ampliación. La construcción de un nuevo muelle que una el de Aceralia con el de Alcoa es una de las viejas aspiraciones de Avilés. ■



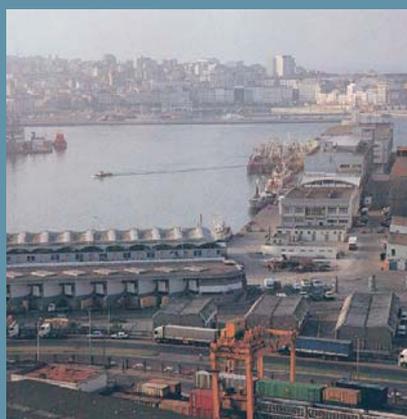
Coordinadora recuerda su apuesta por un sistema portuario de carácter público

Rumores en La Coruña

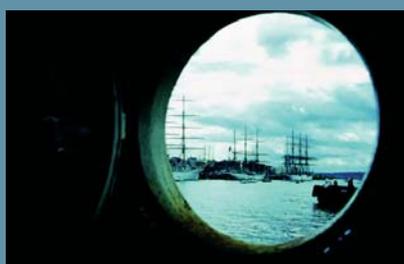
Superpuerto Ártabros. Éste es el rimbombante nombre de un proyecto privado que, sigilosamente, estaría tratando de abrirse camino en el panorama portuario español. La iniciativa consiste en plantear la construcción en la ría de Ares de un puerto -un superpuerto- que se convertiría en el primero de España en volumen de tráfico (80 millones de toneladas al año) y en breve sería capaz de competir con Rotterdam. Tanto el planteamiento como el desarrollo del proyecto se enfocan única y exclusivamente desde la iniciativa privada, lo que supondría una clara violación de la actual legislación portuaria.

El secretismo es, además, una de las constantes de este proyecto que todavía no ha visto la luz oficialmente. Puertos del Estado habría recibido antes del verano un proyecto para la construcción de un nuevo puerto en la provincia de La Coruña. El objetivo declarado sería convertir a este puerto en el primero de España en volumen de tráfico, por encima incluso de Algeciras o Barcelona. ¿Quién se encontraría detrás de este proyecto? Navieras como Elcano, empresas del sector energético como la argelina Sonatrach o las españolas Gas Natural o Endesa, y entidades bancarias como el Deutsche Bank (que lo negó a través de un comunicado).

Desde Coordinadora se observa con preocupación cómo un sector de carácter público puede ser objeto de las especulaciones más descarnadas. La inversión privada es positiva cuando



viene acompañada del respeto de las necesidades colectivas. La construcción de un puerto de estas características no puede dejarse exclusivamente en manos de grandes grupos empresariales. El desastre del Prestige - decenas de empresas subcontratadas y ni una sola autoridad pública capaz de decidir- debe servir como toque de atención de cara a futuras aventuras. A esto cabe añadir que el actual puerto de La Coruña no recibe toda la inversión estatal que sería deseable (infraestructuras, formación de la plantilla...), por lo que carece de sentido plantear la construcción de un puerto gigantesco cuando ni siquiera se han explotado al máximo las posibilidades del actual. ▀



Bilbao firma su Convenio



Representantes de Coordinadora firmaron el pasado 15 de noviembre el Convenio Colectivo bilbaíno, que supone un notable avance en el aspecto económico. Además, el próximo mes de enero dará comienzo un proceso de selección de 21 personas, que podrán incorporarse al Grupo Cero.

Aumento pausado

Bilbao crece, como prácticamente todos los puertos del sistema portuario español. Sin embargo, en Bilbao el ritmo de crecimiento en los contenedores ha sido más lento que en otros muelles, ya que se ha situado en un 2%. Y ello a pesar de que durante los seis primeros meses del año han entrado en funcionamiento dos nuevas líneas de contenedores: Holland Maas (hacia el Caribe) y Delphis (hacia Rotterdam). Mayor ha sido el crecimiento en mercancía general, del orden de un 6%, mientras que los graneles sólidos se han incrementado un 22% y los líquidos un 37%, los principales aumentos.

En la actualidad, la plantilla de la Sociedad de Estiba bilbaína - Bilboestiba- está formada por 218 trabajadores, que han seguido un exhaustivo programa de formación y de prevención de riesgos laborales. ▀

Delegados de 10 puertos se reúnen en Avilés para abordar la seguridad laboral

La verdadera seguridad

Reducir los accidentes laborales a la mínima expresión es una de las grandes metas de Coordinadora de cara a los próximos años. De ahí el fuerte impulso que se ha dado a la Comisión de Prevención de Riesgos Laborales, formada por delegados de los principales puertos. Entre sus objetivos a corto plazo figura la constitución de una Mesa Negociadora que permita alcanzar un Primer Acuerdo Sectorial sobre siniestralidad.

Avilés acogió una nueva reunión de la Comisión de Prevención de Riesgos Laborales de Coordinadora, que contó con la asistencia de delegados de 10 puertos distintos: Algeciras, Alicante, Avilés, Barcelona, Bilbao, Gijón, Las Palmas, Tenerife, Santander y Valencia. La Comisión, que habitualmente se reúne cada tres meses, se ha planteado como principal objetivo la constitución de una Mesa Negociadora para tratar de alcanzar el Primer Acuerdo Sectorial sobre la Prevención de Riesgos Laborales. La Mesa, de la que formarían

parte los mismos actores que participan en la Comisión Mixta –sindicatos, patronal y gobierno– comenzaría a trabajar lo antes posible.

Coordinadora otorga una gran importancia a la labor de la Comisión de Prevención, ya que se quiere que la reducción de la siniestralidad sea un hecho palpable. La seguridad laboral es uno de los de los principales pilares sobre los que Coordinadora quiere asentar su estrategia sindical en los próximos años. ■



Delegados en un momento de la reunión / EGEA

Para mayor información sobre las tareas de la Comisión:
comitetenerife@coordinadora.org



FREMAP

Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades
Profesionales de la Seguridad Social Número 61

Al servicio de todo el colectivo portuario español

Estamos muy cerca de usted

Para más información

Centro Asistencial del Puerto de Barcelona
· Calle A, s/n. Zona Franca
· Ctra. Circunvalación, s/n. Tramo VI - Puerto de Barcelona
08040 Barcelona
Tel. 93 289 60 00 - Fax 93 223 01 78
e-mail: ricardo_palau@fremap.es



Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



**Edificio SOFITESA
instalación empresas ZEC**



Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org

Funespor en la asamblea



*La Fundación de Estudios Portuarios (FUNESPOR) asistió a la **30ª Asamblea General de la Coordinadora** para presentar el balance de actividad correspondiente a los periodos 2003 y 2004.*

FUNESPOR tiene como fines estatuarios el desarrollo y ejecución de proyectos, el desarrollo de programas de formación, la promoción de la actividad portuaria, la defensa de la profesionalización del trabajo portuario, la realización de estudios de modernización de la actividad portuaria, la implantación de las TIC's, el fomento de actividades de cooperación con países latinoamericanos, europeos y mediterráneos, etc. La Fundación informó en la Asamblea del balance de las actividades desarrolladas en los dos últimos periodos, que se situaron dentro de los ámbitos de asesoramiento, Información y prevención.

Asesoramiento

La Fundación ha dado cobertura a la Coordinadora en las necesidades de

asesoramiento jurídico surgidas con motivo de la Directiva Europea, la modificación de la Ley de Puertos, el Consejo Internacional de Estibadores (IDC) y el conflicto en el puerto de Gijón.

Información

FUNESPOR ha financiado la publicación de la revista La Estiba, con la tirada cada tres meses de 4.000 ejemplares. También ha apostado por la realización de una plataforma de servicios en Internet dando cobertura a la base de datos de Coordinadora, al servicio de mensajería SMS a móviles, a la base de datos de legislación y jurisprudencia, al servicio de información de organizaciones portuarias, etc.

Prevención

La Fundación ha desarrollado un

proyecto financiado por la Agencia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo para la adquisición de buenas practicas en buques roll-on, ha puesto en marcha otro proyecto similar en la operativa de contenedores, está realizando la corrección del modelo de máximos, presta asesoramiento en este ámbito a los puertos de Coordinadora, ha presentado proyectos para obtener financiación a distintos organismos y ha elaborado informes técnicos tales como: propuesta para la ampliación del puerto de Santa Cruz de Tenerife y el informe técnico del accidente laboral acaecido en Algeciras.

Además, la Fundación presentó el balance de gastos anuales de la misma a todos los puertos. ▲

CURSOS DE FORMACIÓN A DISTANCIA Y PRESENCIALES SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

SE ABRE EL PLAZO DE INSCRIPCIÓN DEL CURSO 2004-2005

CURSO DE FORMACIÓN PARA EL DESEMPEÑO DE LAS FUNCIONES DE NIVEL BÁSICO

Temario establecido por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo

CURSO DE ENSEÑANZA DIRIGIDO A DELEGADOS DE PREVENCIÓN Y MIEMBROS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

Temario establecido por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo

FUNDACIÓN DE ESTUDIOS PORTUARIOS

Rambla General Franco nº19 - 38006 Santa Cruz de Tenerife - Tfno: 922-289-521 · Fax: 922-289-159 - e-mail: prevencion@funespor.org

5,0 km a Castellón

7,9 km a Almazora
13,8 km a Villarreal
13,9 km a Burriana
21,6 km a Nules

35 M a Valencia
128 M a Mallorca
127 M a Barcelona

327,4 km a Zaragoza
423,3 km a Madrid

100.000 m² superficie terminal

6.150 m² almacenes y talleres

50.000 m² contenedores

21.400 m² mercancía general

416 ml línea de atraque

14 m calado

84 conexiones REEFERS

rampa roll on - roll off

2 grúas PANAMAX

4 Reach Staker

8 Fork Lifts

8 plataformas

ML Serrano Lloberes, s/n 12100 Castellón Tel: 964 28 21 91
www.tpcastellon.com - tpcastellon@tpcastellon.com

Terminal Polivalente Castellón

existe un espacio a su medida

próxima inauguración

Dragados-S. P. L.

Servicios Portuarios y Logísticos

Manipulación Portuaria

Agencia Marítima

Tránsitos (Forwarding)

Servicios Auxiliares

Transporte

Logística

Julián Camarillo, 6
28037 Madrid

Tel. 91 436 27 00 - Fax. 91 578 28 46

www.dragados-spl.com