La voz de los puertos
LA ESTIBA
Número 74. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Julio 2002

La Ley de Puertos no está en venta

La Coordinadora rechaza los cambios que el PP pretende imponer en la Ley

El IDC sigue creciendo: ya somos 35.000 afiliados

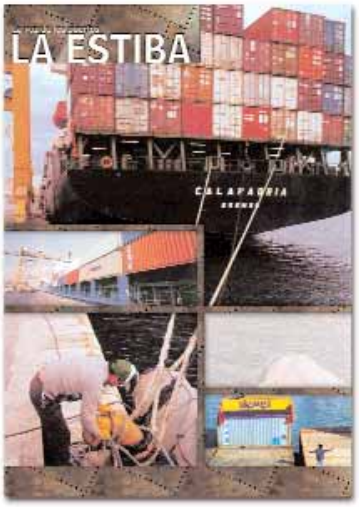
LOGÍSTICA integrada MARÍTIMO portuaria

Terminal Catalunya S.A.

TERMINAL CATALUNYA está situada en Barcelona, uno de los puertos más importantes del Mediterráneo. Dispone de más de 400.000 m² de superficie y de una línea de atraque de 1.825 m. Cuenta con 8 Grúas Pórtico Post-Panamax, Grúas Móviles para manipulado de siderúrgicos, 8 Translainer de hasta 5 alturas,19 Reach Stacker 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.**

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 1,825 m. It has 8 Post-Panamax Port Cranes, Mobile Cranes for iron and steel handling, 8 Transtainer 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.**

Muelle Príncipe de España, s/n 08039 Barcelona • tel: 93 298 64 00 fax: 93 298 64 01 • e-mail: terminal.catalunya@torcat.es • www.torcat.es



La Coordinadora, 25 años de lucha

Sumario

La Ley de Puertos 4

Internacional 8
Setúbal dice basta
Encuentro en Rotterdam
IDC: 35.000 estibadores, una sola voz
Cien años de lucha en Marsella

Zonas 12
Andalucía
Canarias
Cataluña - Baleares
Levante
Norte

Tal como éramos 22

Deportes 23

Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar
Edición, redacción y diseño: **ComCom**, sccl
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**

Dentro de unos meses la Coordinadora cumplirá 25 años de lucha en los puertos. Durante todos estos años, ha habido tiempo para casi todo, desde los momentos más difíciles, como las huelgas de 1980 y 1986, a los más dulces, como la firma de los diferentes Acuerdos Marco, que sentaron las bases para normalizar las relaciones laborales en los muelles.

Hoy, sin embargo, esta estabilidad se encuentra más amenazada que nunca. Al frente abierto en Europa por el rechazo a la Directiva impulsada por la conservadora Loyola de Palacio, se ha sumado ahora el proyecto de reforma de nuestra Ley de Puertos, defendido por el gobierno del Partido Popular. Así, si hace unos meses la ofensiva se centró en demostrar la aparente bondad de la Directiva Europea, ahora le ha llegado el turno a la Ley de Puertos, en lo que parece el enésimo intento de acabar con la profesión de estibador y convertir a los puertos en poco más que "territorios sin ley".

A pocos meses de que el borrador de la nueva Ley llegue al Congreso de los Diputados, parece poco probable que las posturas puedan encontrarse. De hecho, los estibadores seguimos defendiendo nuestro modelo de estiba, que no sólo ha alcanzado un rendimiento económico de primer orden, sino que lo ha logrado respetando y potenciando las conquistas sociales de los trabajadores. Los intentos de desregular el sector sólo se pueden entender desde la óptica de quienes buscan el máximo beneficio al mínimo coste, en una visión miope que dispara los accidentes, fomenta la precariedad y a la postre, como se ha encargado de recordar la propia Corporación de Prácticos de Barcelona, encarece los servicios. Todo un despropósito, en definitiva.

El gobierno Aznar quiere imponer su postura en los puertos españoles

Jaque a la Ley de Puertos

La posible modificación de la actual Ley de Puertos ha disparado las alarmas entre los trabajadores. El borrador se inscribe en la ofensiva conservadora que, desde Bruselas a Madrid, pretende desregular los puertos y convertirlos en "territorios sin ley". Ante estos ataques, la labor de la Coordinadora y del IDC se muestra más necesaria que nunca.

Las espadas siguen en todo lo alto. La ofensiva desatada por la Comisaria Europea de Transportes y Energía, Loyola de Palacio, para conseguir la aprobación de una nueva Directiva ha chocado con la oposición frontal de los estibadores, aglutinados alrededor del IDC. En España, la lucha se centra en la posible modificación de la Ley de Puertos, que supondría el fin de las Sociedades de Estiba y la fragmentación del colectivo portuario. Estos dos frentes abiertos muestran con toda crudeza las dos posiciones que hoy se enfrentan en los puertos: la que preconiza la desregulación absoluta de los trabajos de estiba y la desaparición de la profesión de estibador, defendida por el Partido Popular y sus socios europeos; y la que aboga por un modelo de servicio público en el que no sólo se defienda la libre competencia, sino también los derechos de los trabajadores.

Para la Coordinadora, que dentro de unos meses cumplirá 25 años, esta situación no es nueva. Ya en 1980 y 1986 los estibadores tuvimos que hacer frente a la amenaza de desaparición, dos difíciles pruebas que superamos con amplitud gracias a que supimos conservar los tres pilares básicos de nuestra lucha sindical: la unidad del colectivo, la profesionalidad de los trabajadores y el sistema de rotación en el trabajo. Hoy, la ola neoliberal que invade Europa ha alcanzado de lleno a los puertos, donde los gobiernos conservadores pretenden desregular por completo las actividades para convertirlos en verdaderos "territorios sin ley". Para lograrlo es necesaria una modificación radical de las normativas que han regido el trabajo en los puertos durante los últimos años. En España, la amenaza se cierne sobre el III Acuerdo Marco, en vigencia hasta septiembre de 2003, y sobre la Ley de Puertos, cuya modificación se ha convertido en una de las obsesiones del Partido Popular.

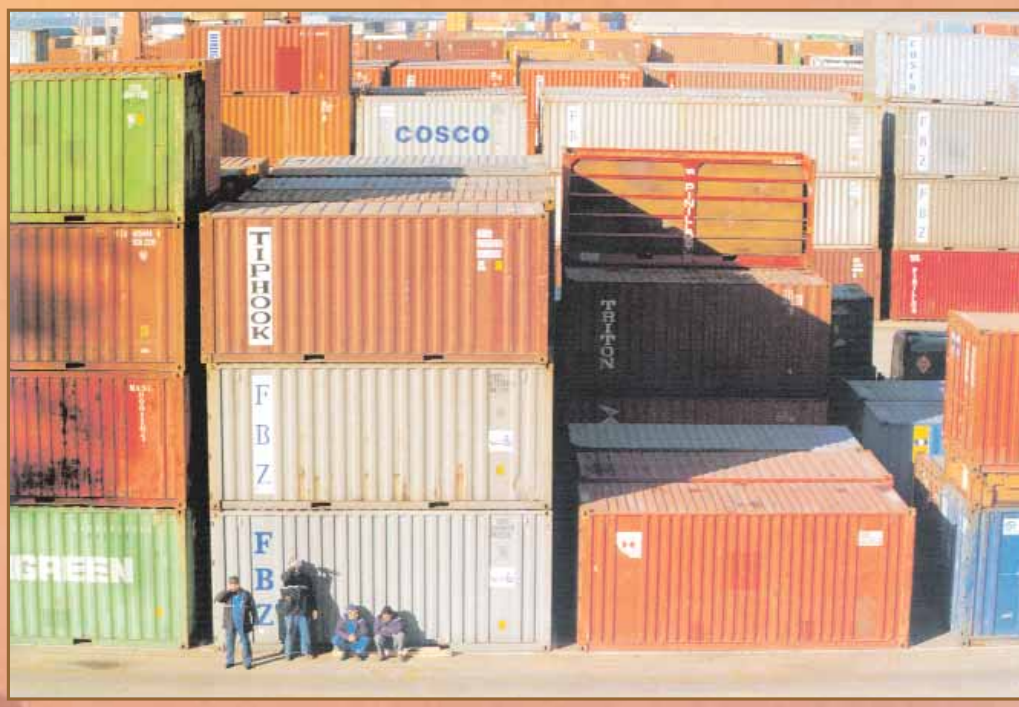
La Ley de Puertos, en peligro

Los cambios que el gobierno de Aznar pretende introducir en la Ley de Puertos supondrían el fin de nuestra profesión y de los puertos tal como los hemos conocido. Se trata de un ataque directo a un modelo de estiba que, en los últimos años, no sólo ha alcanzado unos resultados económicos sin precedentes, sino que ha logrado reducir a la mínima expresión los conflictos laborales.

La reforma de la Ley restringiría las labores portuarias de los estibadores, excluidos de cualquier negociación sobre su futuro, reduciendo paulatinamente sus funciones y zonas de trabajo para convertirlos en una especie en "vías de extinción". Para empezar, se eliminarían las Sociedades de Estiba y se transformarían en Agrupaciones de Interés Económico (AIE); mientras que las zonas portuarias pasarían a ser "zonas de maniobra", con lo que se reduciría nuestra espacio de trabajo, excluyendo incluso las labores de carga y descarga rodante, así como el apilado, la entrega y recepción de mercancías. Además, las labores derivadas del sector pesquero quedarían completamente excluidas, apartándonos también de las operaciones de avituallamiento de buques y equipaje de pasajeros. Todo esto supondría una violación flagrante de los convenios colectivos vigentes en la inmensa mayoría de los puertos españoles, pactados sobre la base del III Acuerdo Marco.

La estrategia del gobierno y de los sectores más conservadores de la patronal se basa en eliminar cualquier referencia a la actual concepción de servicio público que guardan los puertos. La nueva Ley habla de "servicio de interés general", lo que deja la puerta abierta para que cualquier empresa pueda actuar al margen incluso de las AIE. Es en este punto donde las discrepancias son más fuertes, ya que si el gobierno insiste en la necesidad de "abrir los mercados", los sindicatos recuerdan el terrible coste que ocasionaría la desregulación en el terreno de la siniestralidad laboral. El abandono de las políticas de formación, la reducción de las inversiones en seguridad y la lógica del máximo beneficio con el menor coste, pueden conducir a un irremediable incremento de los accidentes en la estiba.

La formación de los estibadores es otro de los pilares que quedarían gravemente tocados. Si en la actualidad son las Sociedades de Estiba quienes se encargan de asegurar la formación de los trabajadores, con la nueva Ley esta responsabilidad pasaría a manos de las empresas. Sin ningún mecanismo de control y sometidas al libre criterio de cada empresa, las condiciones de formación y seguridad en los puertos se convertirían en un auténtico caos, sentando las bases para acabar con nuestra profesión. Y si la formación se vería afectada, algo parecido ocurriría con la rotación, ya que el borrador no aclara en ningún momento cómo se reorganizaría el actual sistema de reparto del trabajo. Lo que sí queda claro es que el límite de contratación mínima de fijos de empresa se eleva hasta el 33%, un nuevo paso hacia la destrucción de la unidad del colectivo estibador.



Bruselas, cómplice de Madrid

La posible modificación de la Ley de Puertos no es una iniciativa aislada, sino que concuerda con las intenciones de la Comisaria Europea de Transportes y Energía, la conservadora Loyola de Palacio. Sus propuestas, concretadas en una nueva Directiva que regularía los servicios portuarios, se centran en una desregulación absoluta del trabajo en los muelles, afectando no sólo a las labores de estiba, sino también a los servicios de practicaje, amarre y remolque.

Las excusas aducidas por la Comisión Europea son siempre las mismas: "fomentar la competencia", "ofrecer igualdad de oportunidades a todas las empresas", "mejorar la calidad del servicio", etc. Sin embargo, estas "buenas" intenciones esconden una realidad mucho más cruda: abandonados los puertos a su suerte, nada impedirá que las condiciones de trabajo se deterioren en gran medida, aumentando los accidentes, disminuyendo el rendimiento de las empresas y reduciendo incluso los beneficios económicos.

La postura miope de los defensores de la desregulación no se percata de que es precisamente el modelo de estiba español (mixto: de capital público y privado) el que ha obtenido mejores resultados económicos en Europa, muy por encima de aquellos puertos sometidos a la desregulación. En nuestros puertos, no sólo se deja espacio para la iniciativa privada, sino que el dinero público sirve para garantizar la profesionalidad de los estibadores (a través de la formación continuada), para mejorar las condiciones de seguridad laboral (lo que se traduce en un óptimo rendimiento) y, en definitiva, para que los puertos sigan siendo propiedad de todos los ciudadanos.

Así, propuestas como que "los proveedores de servicios portuarios puedan emplear al personal de su elección" aparecen como descabelladas en un ámbito que debe destacar por el escrupuloso seguimiento de las normas de seguridad y profesionalidad. La imagen de unos puertos controlados por capataces que elegían a dedo a los trabajadores parecía superada definitivamente, pero no se entiende así en Bruselas. Como buena muestra del rechazo que la Directiva ha generado entre los diferentes colectivos portuarios, baste recordar la advertencia de los prácticos de que la Directiva encarecerá los servicios. Para José Romero, presidente de la Corporación de Prácticos de Barcelona, la propuesta de Loyola de Palacio "es una barbaridad que encarecerá los servicios portuarios". Para dejar clara su postura, Romero compara su situación con la de los controladores aéreos: "a nadie se le pasa por la cabeza que haya diferentes compañías para gestionar el espacio aéreo".

La propuesta de Directiva se ha ganado, de esta manera, el rechazo absoluto de los diferentes colectivos de trabajadores del puerto. El laberinto burocrático en el que se encuentra actualmente -todavía debe volver al Parlamento Europeo- no debe hacernos creer que la amenaza ha remitido. Para la Coordinadora, la aprobación de esta Directiva no sólo significaría un ataque directo a sus trabajadores, sino el intento de hundimiento de un modelo de estiba que ha demostrado plenamente su eficacia y que, desde el IDC, queremos extender al resto de los puertos.

Las Autonomías se oponen a la reforma

La oposición al proyecto de reforma de la Ley no ha venido únicamente desde las filas de los estibadores, sino que gobiernos autonómicos como el catalán ya han expresado su rechazo. Esto se debe a que el borrador no hace ninguna referencia al futuro de los puertos gestionados por las Comunidades Autónomas, por lo que nada se sabe de lo que ocurriría, por ejemplo, con los estibadores de Esticat, la Sociedad de Estiba que aglutina a los puertos de Palamós, Vilanova y Sant Carles de la Ràpita. El Consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat, Felip Puig, ha mostrado en varias ocasiones su disconformidad con la posible modificación de la Ley, algo lógico si tenemos en cuenta que supondría la marginación de las Autonomías en la gestión de los puertos.

La Coordinadora apoya la huelga del 20-J

Los estibadores de los diferentes puertos españoles, agrupados alrededor de la Coordinadora, decidieron secundar el paro de 24 horas convocado el pasado 20 de junio. Para nuestro sindicato, el Decreto aprobado por el gobierno del Partido Popular supone una agresión a la totalidad de la clase trabajadora del país a través de una verdadera expropiación de derechos ganados a pulso.

Las medidas que ha impuesto el gobierno Aznar tienen una incidencia directa sobre nuestro colectivo, ya que afectan a la percepción del subsidio de desempleo para los mayores de 52 años. Así, el Decreto contradice el espíritu de los numerosos acuerdos que se han alcanzado en los puertos a la hora de reestructurar las plantillas. Además, con el nuevo Decreto desaparece el cobro de los salarios de tramitación para aquellos casos de despido improcedente, lo que puede afectarnos a todos en uno u otro momento. Conscientes de la gravedad del ataque, los estibadores secundaron la huelga y se sumaron al coro de ciudadanos que exigen la derogación del Decreto y el restablecimiento de los derechos básicos de los trabajadores.

El gran índice de eventualidad del puerto portugués, desencadenante de la protesta

Setúbal dice basta

Casi diez años sin renovar el convenio laboral y, sobre todo, la existencia de más de 300 eventuales en una plantilla que no supera los 350 trabajadores, han desencadenado la huelga de los compañeros del puerto de Setúbal. Los estibadores portugueses plantaban cara con éxito a una situación insostenible.

Los medios de comunicación del vecino país se mostraron asombrados por lo novedoso de una convocatoria de huelga de estibadores en Portugal. Pero en Setúbal, un pequeño puerto a unos 50 kilómetros al sur de Lisboa, el problema de una plantilla con un 90% de trabajadores eventuales, necesitaba una respuesta contundente. De este modo, el pasado 11 de junio los compañeros portugueses dejaron a un lado los problemas organizativos del pasado, y con un seguimiento unánime de la convocatoria, dieron a conocer a la opinión pública las condiciones laborales en las que está inmersa su actividad.

Setúbal protagonizó la primera huelga importante en Portugal

Si hasta el momento de la huelga, las relaciones laborales entre fijos y eventuales no se habían caracterizado por su fluidez, y las empresas para las que trabajan, Setulpor y Operestiva, habían ejercido todo tipo de presiones (despido inmediato de afiliados y huelguistas, entre otras) aprovechando la elevada eventualidad de sus plantillas, las reivindicaciones que originaron la convocatoria unieron y dieron fuerza a los compañeros de Setúbal.

Otra de las razones que daban valor a la medidad adoptada era el problema del puerto de Sines. A 100 Km. al sur de Lisboa, el gobierno portugués tiene interés en establecer allí una plataforma de transbordo de contenedores, tras el acuerdo alcanzado con la compañía estibadora PSA de Singapur. Con él se pretende hacer efectivo el articulo 6.5 del borrador de la Directiva Europea desarrollada por Loyola de Palacio, otorgando a la PSA la facultad de escoger y formar al pesonal que crea conveniente. El falso pretexto de la competitividad y la igualdad de oportunidades de posibles proveedores, convierte a Sines en punta de lanza y banco de pruebas de la cuestionada Directiva.

Pero el éxito de la huelga de Setúbal demuestra varias cosas: que las relaciones entre trabajadores fijos y eventuales y entre sindicatos y trabajadores vive otro momento en Portugal; que los diferentes sindicatos de estibadores han recobrado el vigor que en los últimos tiempos habían perdido; que los problemas en el sector portuario son problemas de todos, independientemente de donde surja el conflicto; y que la solidaridad de sindicatos y estibadores es imprescindible para afrontar la imposición de normativas que no recogen la realidad del sector y que, incluso, la empeoran.

CASOS DRAMÁTICOS

La experiencia nos demuestra que eventualidad y siniestralidad son conceptos que caminan de la mano en los puertos de todo el mundo. Si a ello se une un enfoque casi medieval de la actividad laboral, pueden ocurrir cosas tan esperpénticas como lo acaecido hace poco más de tres meses en Setúbal. La muerte de un trabajador eventual no fue suficiente para detener circunstancialmente las tareas que se llevaban a cabo en el puerto potugués, mientras el cadáver se encontraba en el recinto portuario. "Una sábana por encima y mete otra lingada de hierro".

VISITA HOLANDESA

Aprovechando una visita de los estibadores de Rotterdam al puerto de Lisboa, los compañeros portugueses se reunieron con los portuarios holandeses integrados en la ITF. Los estibadores de Lisboa, afiliados al IDC y del que hicieron la acostumbrada promoción, comprobaron como éstos se interesaron en conocer mejor el proyecto del IDC.

Representantes de Coordinadora viajan a Holanda

Encuentro en Rotterdam

El pasado 31 de mayo, representantes de Coordinadora visitaron el puerto de Rotterdam. En su agenda, tres objetivos marcados a priori: entrevistarse con el líder sindical de la ECT, Frans Dijkman para conocer las causas del posible despido de 450 estibadores; extraer información sobre la Terminal Automatizada Delta; y concretar un encuentro entre el coordinador de los estibadores de Rotterdam, Nick Stam, y Julián García.

Tras mostrar a nuestros representantes la totalidad de las terminales del puerto, incluida la Terminal Automatizada Delta, el lider sindical de la ECT (principal compañia de estiba del puerto de Rotterdam), expuso la actual situación del puerto holandés. Existen, según Frans Dijkman, diferentes razones para afirmar que la situación laboral de los estibadores de Rotterdam no es la deseada. Por una lado, el interés del gobierno belga en potenciar el puerto de Amberes (subvenciones, costes más baratos...) y por otro, la competencia de otras compañías estibadoras (Maersk, Home...) basada en condiciones laborales más precarias, han llevado a la dirección de ECT a pedir una regulación de empleo (despido de 450 trabajadores), alegando exceso de personal en oficinas y en tareas de estiba.

De este modo, los 2.000 trabajadores de la ECT ven como la estabilidad laboral conseguida con el esfuerzo de todos en los últimos años está amenazada. En la actualidad, el puerto de Rotterdam está abierto 24 horas al día, existiendo una agenda laboral pactada con los descansos de todos los trabajadores. Su semana laboral es 32 horas y 15 minutos.

La Terminal Delta

Dentro de la empresa ECT se encuentra la Terminal Automatizada Delta, un proyecto que empezó a desarrollarse en 1989. Está compuesta por unas 32 grúas pórticos, 135 coches automatizados y 77 trastainers automatizados.
El personal mínimo utilizado para el funcionamiento de la terminal es de seis personas (tres mecánicos y tres en la oficina o Torre Central). Emplean como máximo tres estibadores por grúa, que hacen la labor de gruero, amantero y apuntador de tierra, siendo los tres grueros y haciéndose el relevo entre ellos. El control de la terminal es llevado a cabo por un ordenador central que envía las órdenes a las máquinas cada dos segundos, a través de frecuencias. El rendimiento medio es de 27 contenedores por hora, moviendo en la actualidad 500.000 contenedores al año.

Las condiciones en los puertos pesqueros

Tres días después de su visita a Rotterdam, los representantes de Coordinadora se trasladaron a los puertos holandeses de Schevenigen y Ijmuiden con el objetivo de lograr información sobre las condiciones de trabajo de la pesca pelágica en dichos puertos, principal mercancía transitada. Si en Schevenigen se remitió a nuestros representantes a la compañía naviera para obtener información, en Ijmuiden pudieron comprobar que las manos de trabajo están compuestas por diez trabajadores en la bodega (durante toda la jornada y sin descanso), un amantero, un gruero y un apuntador especialista en tierra que controla la mercancía y coloca las uñas para cargar los palets. El rendimiento medio es de 25.000 cajas.

El IDC consolida su papel como portavoz de los portuarios

35.000 estibadores, una sola voz

El IDC celebró su primera Asamblea General el pasado mes de marzo en Charleston. El encuentro no pudo resultar más exitoso para las aspiraciones del Consejo: 110 delegados de 16 paises y, sobre todo, la mítica cifra de 35.000 estibadores representados, demostraron la importancia que el IDC ha cobrado en el panorama laboral internacional.

Si el objetivo manifiesto del IDC consiste en la unión de todos los trabajadores portuarios para hacerse oir en un contexto internacional cada vez más determinado por los intereses políticos y económicos a gran escala, Charleston ha demostrado que éste es un objetivo al alcance de la mano. Durante la Asamblea celebrada en este puerto de Carolina del Sur, el número de afiliaciones aprobadas ha doblado la afiliación anterior, contribuyendo a que el IDC sea en estos momentos una organización que cuenta con más de 35.000 estibadores en todo el mundo.

Además de las cifras, que fortalecen al IDC como el instrumento mejor capacitado para la defensa de los intereses de los estibadores en cualquier ámbito de decisión, la Asamblea de Charleston ha servido para aprobar las líneas generales de actuación. Desde consolidar la presencia del IDC en todas las zonas portuarias del mundo, o dar apoyo expreso a la negociación del contrato que la ILWU (organización sindical de la Costa Oeste norteamericana con más de 10.000 trabajadores, afiliada al IDC) tendrá en los próximos meses, hasta promocionar las relaciones del IDC con la OIT, la Unión Europea y las compañías navieras o rechazar completamente la Directiva Europea sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios.

En definitiva, la Asamblea ha servido para fomentar la unidad de la clase trabajadora frente a aquellos problemas que puedan presentarse, lo que, sin lugar a dudas, pasa por el rechazo a cualquier forma de privatización injustificada y desregulación del mercado de trabajo.

JULIÁN GARCIA, CONFIRMADO EN EL CARGO

Julián Garcia, responsable de Coordinadora, fue reelegido por unanimidad como Coordinador General del International Dockworkers Council (IDC). Entre los objetivos trazados para los próximos años figura, sin lugar a dudas, engradencer aún más el Consejo como órgano de unión de todos los estibadores.

Delegados de los estibadores en una reunión internacional

Así queda el organigrama del IDC, renovable cada dos años:

- Presidente de Honor: James Nolan, Presidente de los Estibadores Portuarios de Liverpool
- Coordinador General: Julián García
- Coordinador de Zona Europea: Bjorn Borg, Presidente de la Federación de Estibadores Suecos
- Coordinador Zona Este de América: Pat Riley, Presidente de I.L.A. Local 273 St. John
- Coordinador Zona Oeste y Pacífico de América: James Spinosa, Presidente Internacional de I.L.W.U
- Coordinador Zona Latinoamericana: Jorge Silva, Presidente de Trabajadores Portuarios Puerto de Iquique
- Responsable de Asuntos Económicos: I.L.A. Local 1422 de Charleston, junto con la CGT francesa y los representantes griegos

Una delegación de Coordinadora asiste a los diferentes actos convocados

Cien años de lucha en Marsella

El encuentro organizado en Marsella para celebrar el primer siglo de lucha portuaria ha servido para fortalecer el papel del IDC en el arco mediterráneo. La asistencia de estibadores del norte de África se convirtió en un aliciente más para unas jornadas repletas de homenajes.

Los estibadores de Fos y Marsella, dos de los puertos franceses más importantes, están de enhorabuena. A fines de mayo, los sindicatos de ambos puertos, integrados en la CGT, cumplieron su primer centenario, una cifra que los sitúa entre las organizaciones más veteranas en la defensa de los derechos de los trabajadores portuarios.

Para celebrarlo por todo lo alto, los estibadores franceses organizaron un verdadero encuentro internacional en el que se dieron cita portuarios de Suecia, Italia, Inglaterra, Polonia, Marruecos, Túnez, Argelia y, por supuesto, España, con quien los estibadores marselleses guardan una estrecha relación de amistad. De este modo, los delegados de Coordinadora que asistieron al encuentro pudieron participar en múltiples actos: homenajes públicos, visitas guiadas a las instalaciones portuarias y exposiciones históricas sobre la evolución de los sindicatos en Fos y Marsella.

El encuentro también sirvió para reforzar el papel del IDC como portavoz de los estibadores de los cinco continentes. Así, en las diferentes jornadas organizadas se puso de relieve la necesidad de afrontar los ataques a los puertos desde un único frente común. En un contexto cada vez más globalizado, en el que las decisiones de una naviera de Taiwan pueden afectar del mismo modo a los estibadores Santiago de Chile o de Bilbao, la actuación del IDC se torna imprescindible para garantizar los derechos básicos de los trabajadores portuarios.

La presencia de estibadores norteafricanos -Marruecos, Túnez y Argelia- se convirtió en otro de los alicientes del encuentro. Desde hace tiempo, el IDC ha mantenido conversaciones con los sindicatos marroquíes con vistas a su posible incorporación al Consejo.

Fruto de estas conversaciones es el acuerdo de cooperación firmado entre la UMT de Casablanca y sindicatos como la Coordinadora y la CGT francesa, que cuentan con un gran peso en el Mediterráneo. El objetivo final, sin embargo, consiste en la plena adhesión de los puertos marroquíes al IDC, un objetivo que también se extiende a los estibadores argelinos -14.000 afiliados- y tunecinos.

Los estibadores franceses muestran su orgullo en Marsella

Más de 2 millones de Teus movidos durante el año 2001

Algeciras, puerta del Mediterráneo

El buen momento que atraviesa Algeciras, con un incremento del volumen de tráfico de contenedores superior al 7%, confirma las expectativas de un puerto que ha sabido conjugar los intereses empresariales con la defensa de los derechos de los estibadores.

Algeciras ha vuelto a recuperar su posición entre los puertos con mayor volumen de tráfico a escala mundial. Detrás de esto se encuentra el crecimiento experimentado durante el año 2001, que registró un movimiento absoluto de 2,1 millones de Teus, con un aumento del 7,1% del tráfico de contenedores. Gracias a este incremento porcentual, Algeciras ha roto la tendencia de grandes puertos europeos como Gioia Tauro, que perdió más de un 6% de su volumen de actividad, o, incluso, de los puertos que lideran el tráfico mundial, como Hong Kong (pérdida de un 0,5%) y Singapur (descenso de un 8,9%).

Gracias a estos resultados, el puerto algecireño confirma su consolidación como puerta del Mediterráneo, una posición que su privilegiada ubicación geográfica le permite desarrollar con la máxima intensidad. No hay que olvidar, sin embargo, que en el crecimiento de este puerto también ha jugado un papel fundamental la cuidada política de formación llevada a cabo. Los estibadores han participado en numerosos cursos de capacitación -tanto sindical como en el manejo más práctico de la maquinaria y la gestión de mercancías-, dejando claro que sólo la participación plena del colectivo portuario en las decisiones que afectan a los puertos permite garantizar el éxito económico.

En esta línea, Algeciras es un ejemplo fundamental para demostrar que la potenciación de los derechos laborales de los trabajadores sólo redunda en beneficio de los puertos, algo que choca con las pretensiones de modificación de la Ley de Puertos. Ante resultados como los cosechados por Algeciras, situada entre los 25 primeros puertos del mundo, resulta poco menos que descabellado la imposición de cualquier reforma.

El hecho de que puertos en los que las condiciones de trabajo acostumbran a ser lamentables experimenten notables crecimientos no debe hacernos perder de vista el enorme coste -tanto social como, a la postre, económico- que esto conlleva. Así, el crecimiento de puertos como Tanjung Pelepas, en Malasia, que ha incrementado su volumen de tráfico un 390,2% en un año, nos obliga a plantearnos la estrategia de quienes, por encima de los derechos laborales más elementales, fomentan el crecimiento económico de una minoría a cualquier precio. Nuestro modelo de estiba, aunque mejorable, ha permitido a los estibadores y a los empresarios gozar de una estabilidad envidiable, garantizando, además, la vocación de servicio público que deben guardar los puertos. Ése es el ejemplo a seguir.

Espiral de conflictos en Sevilla

La situación laboral en el puerto sevillano parece que no levanta cabeza. A los graves conflictos vividos en el pasado, con la latente amenaza de la desaparición de la Sociedad de Estiba, se han sumado en los últimos meses una serie de dificultades que empañan las relaciones entre las dos empresas que operan en el puerto y los estibadores.

Los incumplimientos del III Acuerdo Marco son frecuentes y reiterados, tanto en materia de descansos semanales y vacaciones, como en un ámbito que puede tener repercusiones mucho más trágicas: la seguridad laboral. La Sociedad de Estiba no ha hecho ningún esfuerzo para adaptarse a las actuales exigencias de seguridad y salud laboral, manteniendo a los trabajadores en una situación preocupante.

El intrusismo, el eterno problema

Otro de los frentes abiertos hace referencia al intrusismo, un problema endémico en Sevilla. La normativa de nombramiento, fijada en el Convenio Colectivo, es ignorada un día sí y otro también, permitiendo que trabajadores ajenos a los muelles desempeñen labores de entrega y recepción de mercancías.

El intrusismo perjudica gravemente a los puertos, ya que no sólo se intenta dividir a los trabajadores, sino que se les fuerza a trabajar en unas condiciones laborales lamentables, lo que se traduce en más accidentes y un menor rendimiento. A la postre, nadie se beneficia del intrusismo. Ligado a este grave problema aparece el de la nula formación impartida en Sevilla. La resistencia de una de las empresas sevillanas a ceder su maquinaria para las prácticas formativas resulta de extrema gravedad, puesto que se impide a los estibadores dotarse de las mínimas garantías para afrontar en condiciones un trabajo ya de por sí arriesgado.

El panorama se completa con el incumplimiento, por parte de la Sociedad de Estiba, del compromiso de abrir el censo a 14 nuevos trabajadores del grupo o. A pesar de que el acuerdo data del pasado 28 de noviembre, hasta la fecha sólo se han incorporado 8 compañeros, por lo que queda clara la escasa voluntad de la empresa de cumplir con los diferentes acuerdos que contrae con los trabajadores.

Toque de atención en Melilla

El convenio colectivo de la Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Melilla ha sido examinado con el objetivo de subsanar errores de contenido y poder convertirlo relamente en un convenio de todos. A fines del pasado mes de mayo, representantes de Puertos del Estado, ANESCO y Coordinadora, integrantes asimismo de la Comisión Mixta de Relaciones Laborales en el Sector Portuario, y más concretamente, de la Subcomisión de Análisis de Convenios Colectivos, apuntaron diversas consideraciones a tener en cuenta en la revisión del convenio que, actualmente, rige la vida laboral de los trabajadores del puerto melillense.

Las conclusiones de la subcomisión han dejado entrever, en algunos artículos del actual convenio, falta de adecuación a las directrices del III Acuerdo Marco. En otros casos, se ha optado por la eliminación del artículo en su totalidad o se han cambiado expresiones, frases, e incluso párrafos, que en el anterior redactado no dejaban claras sus intenciones o no se correspondían con lo que realmente el convenio debía reflejar.

Entre las apreciaciones más directas, se ha exigido la definición, a efectos económicos, del tiempo de presencia (recalcando que el concepto retributivo de presencia debe respetar los minimos establecidos en el Estatuto de los Trabajadores) y recordando que el convenio debería recoger en su articulado un plus de inactividad o presencia, algo que en el documento revisado no ocurría. Asimismo, y al contrario de lo expresado en el artículo 29 de dicho Convenio, se ha hecho hincapié en la imposibilidad de pactar tareas del Grupo o - Auxiliar si están definidas como tareas de Grupo I.

Otro de los puntos revisados, relacionado con derechos y deberes de patronal y trabajadores, y que ha sido redefinido por la Subcomisión, hace referencia a que ambas partes deben acordar de forma expresa que sin perjuicio del ejercicio de los derechos de huelga o cierre patronal, la parte que pretenda ejercitarlo deberá someterse a lo previsto en el III Acuerdo Marco. Del mismo modo, se establecen como criterios en materia de nivel óptimo de empleo, los recogidos en el articulo 6 del III Acuerdo. Además, y con la conformidad de todas las partes, se ha decidido añadir, al final del articulado, referencias al intrusismo y una garantía del cumplimiento global del Acuerdo.

Firma del Convenio

Después de una larga y complicada negociación, los representantes de los trabajadores y la Sociedad de Estiba firmaron el Convenio Colectivo de Melilla. El documento, que se inspira en líneas generales en lo dispuesto en el III Acuerdo Marco, debe actuar como la pieza que regule las relaciones laborales en el puerto y evite la aparición de cualquier conflicto.

La estrategia de futuro pasa por la capacitación del personal

Las Palmas apuesta por la formación

40.000 horas impartidas y más de 800 alumnos dan buena fe del apoyo que los estibadores de Las Palmas han brindado a los cursos formativos. La capacitación en medios mecánicos y los cursos de inglés e informática, han centrado el interés de los portuarios.

Los estibadores del puerto de Las Palmas han aprovechado al máximo los cursos de formación ofrecidos por la Sociedad de Estiba. Nada más y nada menos que 809 trabajadores han asistido a alguno de los cursos organizados, lo que demuestra el firme apoyo que los portuarios dan a la formación. Con estas cifras, Las Palmas se sitúa a la cabeza de los puertos españoles en cuanto a número de alumnos, seguida tan sólo por Valencia (643), Barcelona (518) y Algeciras (358), los otros puertos donde la formación ha jugado un papel protagonista en los últimos años.

En total, han sido casi 40.000 horas de formación, repartidas en 21 cursos diferentes, lo que constituye también un notable esfuerzo organizativo. De hecho, sólo existe otro puerto en el que se haya superado este número de cursos, Barcelona, con 24. De esta forma, los estibadores grancanarios han podido asistir a cursos tan fundamentales como los dedicados a la "Seguridad e higiene en el trabajo", y a las diversas técnicas de trabajo ("Manipulación de mercancías", "Almacenaje y apilamiento", "Gestión de stocks", "Mercancías peligrosas", "Señalización de maniobras"). El objetivo básico de estos cursos consiste en ofrecer a los estibadores los instrumentos teóricos y prácticos necesarios para afrontar su trabajo con las máximas garantías de seguridad.

Desde un punto de vista más práctico, la Sociedad de Estiba ha ofrecido formación en todo tipo de grúas (móvil, bordo, Panamax y Feeder, Post Panamax) y medios mecánicos (Reach Stacker, carretillas elevadoras con "spreaders", trastainers, cabezas tractoras y palas cargadoras). La oferta se completa con una serie de cursos de carácter más genérico pero que también pueden resultar fundamentales, como los de Informática, Gestión de recursos humanos y Calidad en el sector de la estiba.

Con su participación activa en los cursos, los estibadores de Las Palmas han demostrado que apuestan decididamente por la formación, un proceso que repercute en aspectos tan cruciales como la disminución de los accidentes o la mejora del rendimiento. La formación se convierte, en definitiva, en uno de los pilares fundamentales sobre los que debe asentarse cualquier política portuaria que pretenda desarrollarse con inteligencia.

Las Palmas ha sido escenaro de nuevos cursos

Curso de grúa móvil en La Palma

Dos portuarios de Santa Cruz de La Palma han recibido un curso de capacitación en la manipulación de grúas móviles. De esta forma, los estibadores de una de las plantillas más reducidas de las islas Canarias han logrado recibir la formación necesaria para afrontar con garantías de éxito su trabajo. El curso en sí ha tenido una duración de 741 horas y se espera que en un futuro muy próximo otros estibadores de la isla puedan beneficiarse de esta recuperada política formativa.

Formación Sindical

El puerto de Las Palmas fue el escenario elegido para la celebración de un nuevo curso de Formación Sindical, al que asistieron estibadores de Barcelona, Valencia y Tenerife, además de los portuarios grancanarios. El obetivo principal del curso consistió en el intercambio de experiencias y en el análisis del actual estado de la estiba, con especial atención a los posibles cambios de la legislación vigente, tanto en el ámbito europeo como en el estatal.
El curso fue dirigido por Fernando Pérez y Pepe Arana, responsables de la política formativa de la Coordinadora, quienes orientaron a los más de 40 participantes sobre cuál es el momento que atraviesa la conciencia sindical en nuestro sector. La duración del curso -cuatro días- contribuyó a crear el clima ideal para analizar en profundidad la situación de la estiba, permitiendo alcanzar el consenso necesario para avanzar con firmeza en un aspecto fundamental: la unidad sindical.

Tenerife, entre el dolor y la esperanza

En los últimos meses, Tenerife ha sido testigo de no pocos acontecimientos dignos de reseña, algunos tristes, como el derivado de la intensa riada que asoló la capital el pasado 31 de marzo, y otros algo más festivos, como la manifestación del día 1º de Mayo, o la respuesta de la clase trabajadora el 20-J, al Decreto de supresión de las prestaciones al desempleo, con la activa participación de la Federación de Puertos en la manifestación que tuvo lugar en Santa Cruz.

Estado en que quedó el puerto

LA TROMBA DE AGUA

La impredecible "gota fría" tuvo unas consecuencias nefastas, sobre todo por la pérdida de ocho vidas y los innumerables daños materiales que ocasionó en la ciudad de Santa Cruz, sus barrios y su puerto. Si tenemos en cuenta que desde las 14'30 horas del domingo 31 de Marzo, hasta las 19'00 horas del mismo día, estuvo lloviendo torrencialmente, resulta más fácil comprender porqué el agua arrastró barranco abajo todo lo que encontró, destruyendo y anegando casas, carreteras, barrios enteros ... y icómo no! las instalaciones portuarias, como destino final de las aguas, antes de verterse en el mar.

Desde que la Autoridad Portuaria tomó conciencia de la magnitud del problema dispuso la actuación inmediata de los equipos de emergencia. La Policía del Puerto y demás personal de la Autoridad Portuaria, así como los estibadores portuarios que tenían la especialidad de pala mecánica, pusieron manos a la obra en la ardua tarea de desalojar de barro y demás basura el recinto portuario. Se trabajó durante toda la noche y los dos días siguientes, para poder dejar expedita y relativamente lista para las labores portuarias la zona portuaria. El resto del censo de estibadores permaneció alertado por si eran requeridos operarios de diferentes especialidades.

La participación de los estibadores resultó sumamente activa, tanto en las tareas de limpieza y desescombro, como en la organización de un Fondo para los Damnificados, el cual alcanzó un monto cercano a los dos millones de pesetas, y que fue repartido entre las víctimas más necesitadas.

A PESAR DE TODO, LA LUCHA SIGUE

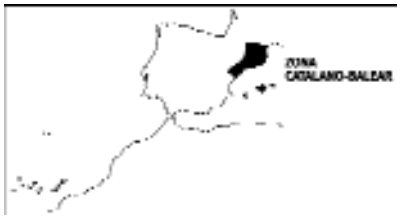
En cuanto a la celebración del 1º de Mayo, Día del Trabajador, no cabe otro calificativo que el de éxito rotundo, el alcanzado por la organización de la manifestación y posterior fiesta, que éste año corrió a cargo de los portuarios del puerto de La Luz y de Las Palmas (Gran Canaria). A lo largo de la marcha, se gritaron y fueron coreadas por los asistentes, un sinfín de consignas reivindicativas, que tanto tenían que ver con las mejoras de las condiciones laborales de los trabajadores, como contra las privatizaciones que este Gobierno del Partido Popular ha llevado a efecto y pretende seguir llevando. O rechazando de plano la construcción de la Base Militar de Radiotelecomunicaciones, que el Ministerio de Defensa pretende implantar en Malpaso (Isla de El Hierro), así como mostrando la solidaridad con el Pueblo Saharaui, que no termina de alcanzar la ansiada independencia del Reino de Marruecos, del que sufre una dura represión.

EL 20-J EN TENERIFE

Día de protesta generalizada, y ¿cómo no?, los portuarios de Tenerife dieron nuevamente "el callo", manifestándose por las calles de Santa Cruz. Fueron los portuarios, los que acompañándose de pancartas, pitos, carteles, banderas, consignas a voz en grito y canciones improvisadas, dieron sobradamente la talla, imprimiendo a la manifestación un dinamismo y un espíritu reivindicativo casi olvidado en éste tipo de concentraciones. Con los gritos de ino al decretazo! se entremezclaban los de ini un paso atrás!, ino a la privatización!, ino a la modificación de la Ley de Puertos! y otros algo más soeces, alusivos a la actitud del Sr. Aznar y su Gobierno.

Aspecto de la manifestación

En los puertos de las islas de Lanzarote y de Fuerteventura, el paro fue absoluto durante todo el día. En el Puerto de La Luz y de Las Palmas, sólo se trabajó en tercera jornada para atender los servicios mínimos estipulados (tres manos) siendo total el paro en las jornadas de mañana y de tarde. En Santa Cruz de Tenerife, al igual que en el anterior, se había pactado los servicios mínimos, pero no llegaron a realizarse por problemas de otra índole con el personal de Mantenimiento de la terminales, quienes perteneciendo al Sindicato Intersindical Canaria (en el cual se halla inscrito la Federación de Puertos a la que pertenecemos los estibadores), decidieron que el paro fuera total durante todo el día. En el Puerto de La Palma, el paro fue –igualmente- absoluto.



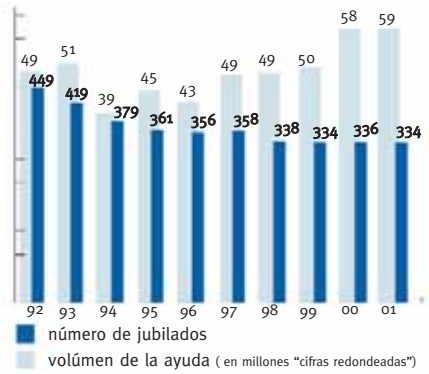
Un colectivo solidario

Si pidiéramos a las personas que conocen de cerca al colectivo de estibadores portuarios de Barcelona, que dijesen cual es la seña de identidad que nos caracteriza, la gran mayoría coincidiría en destacar la solidaridad hacia las personas mayores y más necesitadas. Motivos no faltan ya que desde 1964, año en que se constituye el Fondo de Ayuda Social Voluntario (FASV), el actual FAP, se prestan ayudas a los pensionistas de forma continuada, mejorándolas día a día tanto en cantidad como en calidad.

Los fondos para la ayuda a pensionistas proceden de las aportaciones hechas por los trabajadores por cada jornal trabajado, aunque también hay que destacar las aportaciones de las empresas estibadoras. Estas aportaciones se concretan en la ayuda a aquellas pensiones que no superen los 546,92 euros (91.000 ptas.), lo que este año supone ayudar a unas 250 personas con 26.871 ptas./mensuales.

Le siguen en importancia la ayuda para lotes y lotería de Navidad que va destinado a los dos mil pensionistas portuarios. Existen otras ayudas para gafas, dentaduras, audífonos etc. Destacar también las ayudas para cuidados a domicilio, destinadas a las personas con dificultades para tener una vida autónoma y sin hijos. Además, se han establecido ayudas puntuales para desahucios o gastos extraordinarios por enfermedad no cubiertos por la seguridad social, etc.

EVOLUCIÓN DE LAS AYUDAS



Las ayudas están gestionadas por la junta administrativa del fondo FAP formada por la Comisión de Pensionistas, la Asistente Social, Estibarna y los representantes sindicales. Las cuantías se establecen cada año en función de los recursos existentes, así como los requisitos para tener derecho y el modo de tramitarlos. En el próximo número abordaremos la función del FAP desde su dimensión más humana: quiénes lo forman, cómo se organizan, quiénes resultan más beneficiados, etc. La labor de la OEPB con sus veteranos se perfila, en definitiva, como un claro ejemplo a seguir por los demás puertos.

Recientemente, la Asociación de Pensionistas del puerto de Barcelona ha recibido una carta que expresa la gratitud de aquellos que reciben este tipo de ayudas. La carta es de Roser Giner, hija de un estibador ya fallecido, y la publicamos por su valor testimonial.

Estimada Srta. Beatriz González
Asociación de Pensionistas Estibadores del puerto de Barcelona

Escribo la presente en nombre de mi madre y también de mi padre q.e.p.d, estibador durante toda su vida y orgulloso de su trabajo, para agredecer a los trabajadores del puerto y a esa Asociación el esfuerzo que realizan para que las viudas puedan obtener estos pagos extras, dos, a lo largo del año.
El incremento que todos Vdes. han conseguido es tal, que creo expresar el sentimiento de todas las viudas de agradecimiento, solidaridad y estimación hacia todos Vdes. En estos días no es frecuente ver cómo personas dan un poco de su trabajo a otras que lo necesitan y son injustamente tratadas.
Gracias por hacer felices a tantas personas y paliar en algo lo injusto de sus pensiones. Son Vdes. un magnífico colectivo y mi padre desde arriba seguro que está orgulloso de haber formado parte de él.
En nombre de mi madre, reciban un fuerte abrazo y todo su cariño.

Roser Giner Bruñó

Vuelven los "bordos" a Barcelona

La situación de los "bordos" (el grupo I especialista) ha dado un vuelco inesperado en Barcelona. De haber sido condenados a la desaparición por parte de Puertos del Estado y la mayoría de las empresas, los "bordos" tienen ahora la oportunidad de demostrar que su trabajo sólo puede ser llevado a cabo por verdaderos profesionales con una elevada formación.

En Barcelona serán 60 los nuevos ingresos a este grupo, muchos de ellos jóvenes que darán nuevas esperanzas a la dignificación de uno de los grupos más sufridos de nuestro colectivo. De los 60, 17 provendrán de la sección de "medios mecánicos", mientras que el resto lo harán directamente del grupo 0.

Reunión de la OEPB

Los estibadores baleares defienden sus derechos

Los trabajadores de la Sociedad de Estiba que aglutina a los cuatro puertos de las Islas Baleares: Alcudia, Mahón, Ibiza y Palma de Mallorca, se vieron obligados a realizar un preaviso de huelga el pasado mes de marzo ante los reiterados retrasos en el cobro de sus salarios. Tal como estipula el Convenio Colectivo que rige en las Baleares, los estibadores deben cobrar su sueldo durante los cinco primeros días hábiles de cada mes, un compromiso que se incumplía constantemente por parte de la empresa, acumulando serios retrasos que repercutían en la economía de cada uno de los trabajadores.

Ante esta situación, la Coordinadora planteó un preaviso de huelga, lo que forzó a la Comisión Mixta a estudiar el problema. Así, mientras la empresa mantenía que los sueldos eran abonados en el plazo convenido, los estibadores recordaron que sólo cobraban una parte de ese sueldo en el periodo acordado, por lo que se estaba incumpliendo el Convenio Colectivo. Finalmente, el preaviso fue retirado con el compromiso empresarial de que los sueldos serían abonados íntegramente durante los cinco primeros días del mes, tal como se pactó en el Convenio y tal como se volvió a recordar en la reunión de la Comisión Mixta del pasado 23 de abril. De este modo, sólo la firme voluntad de los estibadores de defender sus derechos laborales fue capaz de corregir una situación que amenazaba con extenderse a otros puertos cercanos.

Dos portuarios dialogan en el puerto de Mahón

Incorporaciones en Mahón

El puerto menorquín de Mahón incorporó el pasado mes de mayo a dos nuevos estibadores. Los dos jóvenes se han integrado en el grupo o, por lo que podrán realizar las labores acordadas en el III Acuerdo Marco: entrega y recepción de mercancías; traslados internos entre las terminales o zonas portuarias donde trabajan las empresas; clasificación, unificación y consolidación de cargas; y grupaje y recuento de mercancías. Todas estas labores se llevarán a cabo siempre bajo el compromiso empresarial de dotar a los nuevos trabajadores de la formación adecuada para que, en un plazo de tiempo lo más breve posible, puedan acceder a los siguientes categorías profesionales, como Oficial Manipulante o "medio mecánico" (II), Controlador de Mercancía o "confronta" (III) y Capataz (IV). La posibilidad de que trabajadores del grupo o desempeñen labores de otras categorías debe ser rechazada por completo.

El tráfico entre islas aumenta con el verano

La formación en el Grupo II se convierte en el eje de los cursos

Sagunto y Valencia potencian a los medios mecánicos

La apuesta firme y decidida por la capacitación en el manejo de la maquinaria portuaria es la nota dominante en Sagunto y Valencia. El esfuerzo desarrollado en ambos puertos es monumental: casi 45.000 horas de formación y cerca de 800 alumnos avalan esta política.

Valencia no deja de crecer

En Valencia, los cursos se han centrado especialmente en la manipulación de medios mecánicos, un ámbito en el que cada vez es mayor la demanda. Así, los estibadores valencianos han podido capacitarse en el manejo de grúas Post Panamax, grúas convencionales, grúas móviles y de bordo, carretillas elevadoras (horquillas y pinzas), carretillas con "spreader", trastainers, cabezas tractoras y palas cargadoras. Algunos de estos cursos se han desdoblado en un nivel básico y otro avanzado, para atender con mayor eficacia a las necesidades reales de los portuarios.

Un poco más al norte, los portuarios de Sagunto han seguido los pasos de sus compañeros valencianos. Nada más y nada menos que catorce han sido los cursos impartidos en un puerto con unas cifras de crecimiento espectaculares. Entre los diversos cursos ofrecidos, el protagonismo ha recaído -igual que en Valencia- en la capacitación en el manejo de maquinaria (grúas, carretillas, cabezas tractoras...) y en las técnicas específicas de trabajo (control de mercancías, técnicas de almacenaje y apilamiento, gestión de recursos humanos...)

El seguimiento de los cursos ha sido masivo por parte de los estibadores de Valencia y Sagunto. En el primer puerto, fueron 643 los trabajadores que siguieron alguno de los cursos, mientras que en el segundo -más pequeño- lo hicieron 98. Esto significa que la implicación de los portuarios en el futuro de sus puertos es absoluta y que la política de formación debe ser prioritaria no sólo para nosotros, sino también para empresarios y autoridades políticas.

Cursos en Alicante

Los estibadores del puerto alicantino han recibido tres cursos de formación en grúas convencionales, grúas móviles y cabezas tractoras. En total, han sido quince los portuarios que han podido adquirir esta capacitación, recibiendo más de mil horas de formación, lo que constituye todo una garantía de éxito. De esta forma, y aunque en menor medida que los demás puertos del litoral valenciano, Alicante continúa trabajando para convertir a la formación en uno de los pilares de su futuro.

Ingresos en Cartagena

Cartagena ha abierto nuevamente el censo

La plantilla de Cartagena ha incorporado recientemente a dos nuevos estibadores al grupo o. Con estos ingresos, que se suman al goteo de incorporaciones que se ha producido en los últimos meses, la Sociedad de Estiba intenta equilibrar y renovar la plantilla de un puerto en el que el tráfico es cada vez más intenso. A esta apuesta por el futuro se ha sumado el curso de formación impartido en materia de "Manipulación de mercancías peligrosas", al que han asistido 10 estibadores que han recibido 210 horas de capacitación.

La seguridad laboral, uno de los aspectos más afectados

Los estibadores bilbaínos exigen el respeto del Convenio

Los numerosos incumplimientos de la Sociedad de Estiba bilbaína en materia de seguridad laboral, control de los jornales o polivalencia, han forzado a los estibadores a plantearse una huelga en toda regla. Ante la beligerancia de los portuarios, la SE se ha comprometido a solucionar los problemas, pero éstos persisten.

Los últimos meses han sido testigos de una serie de conflictos en el puerto de Bilbao, provocados por las graves infracciones laborales en las que han incurrido algunas de las empresas que operan en los muelles. Así, durante este tiempo los estibadores han ido viendo como se incumplían sistemáticamente algunos de los compromisos más importantes fijados tanto en el III Acuerdo Marco como en el Convenio Colectivo del puerto bilbaíno.

Entre los problemas más graves detectados cobra especial relevancia el incumplimiento de las medidas de seguridad y salud laboral, un tema al que tanto las empresas como la Sociedad de Estiba deberían dedicar mayores esfuerzos. El índice se siniestralidad en Bilbao continúa siendo uno de los más elevados de España, por lo que cualquier infracción en este ámbito tiene una fuerte repercusión en los trabajadores.

Las dificultades se multiplican a la hora de hablar de la polivalencia, uno de los derechos que los estibadores de Relación Laboral Especial (RLE) han conseguido con sus luchas. En Bilbao, sin embargo, empresas como Auxiliar Portuaria o Servicios Logísticos Portuarios, prefieren contratar a portuarios de Relación Laboral Común (RLC) aunque no se correspondan con el grupo profesional requerido y pese a conocer de buena tinta que hay trabajadores de RLE disponibles. De esta forma, se margina a los estibadores de RLE y se minan las bases de nuestros tres pilares fundamentales: rotación, unidad y profesionalidad.

Vista aérea del puerto bilbaíno

A esta situación, se pueden añadir faltas más o menos graves como el escaso rigor por parte de las empresas a la hora de rellenar las hojas de solicitud de personal, lo que ocasiona no pocas dificultades. Además, en numerosas ocasiones se incluye como "remate de buques" trabajos llevados a cabo en los almacenes, lo que también supone una vulneración del Convenio Colectivo.

LAS EMPRESAS VETAN EL INGRESO DE ESTIBADORES

Otro de los graves problemas que afecta al puerto se ha originado en la negativa empresarial a abrir el censo de estibadores, a pesar de haberse comprometido en diciembre del año 2000. La Coordinadora ha desarrollado a través de sus representantes una intensa labor de denuncia de estos incumplimientos, que bloquean el ingreso de nuevos portuarios en una plantilla que así lo exige. De persistir esta situación, nuestro sindicato se vería obligado a denunciar la actuación de las empresas, en claro contraste con nuestros delegados, que siempre se han caracterizado por la búsqueda de soluciones a todos los niveles.

Santander desoye el III Acuerdo Marco

Cuando un trabajador del grupo o ha recibido la formación adecuada, debe pasar a alguno de los demás grupos de la escala profesional. El III Acuerdo Marco es extremadamente tajante en este aspecto. Los estibadores del grupo o lo son en periodo formativo, por lo que una vez superada esta etapa deben ingresar en alguno de los grupos profesionales para los que han sido preparados.

A pesar de estas buenas intenciones, la Sociedad de Estiba de Santander mantiene la política de impedir el pase de los trabajadores del grupo o a otros grupos, aún a pesar de haber alcanzado la formación necesaria. De lo contrario, no sólo se está vulnerando la legalidad vigente, sino que se pretende desunir al colectivo portuario, discriminando a una serie de trabajadores manteniéndoles en una categoría profesional que, a todas luces, debe ser de carácter transitorio.

Las empresas oscilan entre el respeto y el incumplimiento de los acuerdos

Gijón defiende sus derechos

Los estibadores asturianos se ven obligados con demasiada frecuencia a exigir sus derechos. Intrusismo, inexistencia de políticas formativas o de seguridad laboral, disminución injustificada de las plantillas... Excesivos problemas para unos puertos que, en un clima de mayor respeto empresarial, podrían atraer mayores tráficos.

Los incumplimientos de la normativa portuaria han sido constantes en los puertos asturianos, como ha podido constatarse en el último conflicto que ha enfrentado a las empresas de Gijón con los estibadores. En el origen del problema se encuentran violaciones de la legalidad tan graves como el intrusismo laboral en la manipulación de medios mecánicos o la falta de aplicación de políticas de seguridad laboral e higiene.

Además, la Coordinadora ha denunciado en repetidas ocasiones este proceso de reestructuración que está viviendo el puerto de Gijón. Así, la terminal de graneles EBHISA ha privatizado algunas de las actividades que el III Acuerdo Marco recoge como servicio público. A esto hay que sumar el creciente intrusismo que se da en Asturias, sobre todo en medios mecánicos como las rotopalas, en el transporte horizontal y en la manipulación de los paneles de control. El panorama se completa con la situación que se vive en la nueva terminal de recepción de graneles sólidos de Aboño, donde se incumple la normativa en materia de contratación, especialmente en el levante de graneles a camión.

Ante la posibilidad de que el conflicto se enquistase en el tiempo, la Coordinadora planteó un preaviso de huelga, que finalmente fue retirado ante el compromiso empresarial de que se pondría fin a los diversos incumplimientos. El acuerdo, alcanzado el pasado 11 de marzo, recordaba a EBHISA que el tercer pórtico debía ser manipulado exclusivamente por estibadores portuarios en "labores de servicio público", mientras que los pórticos de esta misma empresa propiedad de la Autoridad Portuaria debían ser manipulados por personalidad de dicha Autoridad.

Sin embargo, uno de los acuerdos de mayor alcance fue el referido a la creación de una mesa de negociación que estudiase las condiciones de funcionamiento de los tres pórticos. De esta forma, se intentaba sentar las bases para poner fin a los conflictos, analizando las condiciones de seguridad, capacitación profesional y rendimiento del puerto gijonés. Además, EBHISA también se comprometió a reemprender la política de formación para capacitar a los trabajadores en el manejo de los pórticos del muelle de minerales.

Funespor se presenta en Bilbao

La Fundación de Estudios Portuarios (Funespor) continúa su ciclo de presentaciones en los puertos más importantes para explicar la actividad que desarrolla y los proyectos que tiene en marcha. El pasado 10 de mayo Funespor se presentó en Bilbao, en un acto que contó con la presencia de José Ángel Corres, presidente de la Autoridad Portuaria; Julián García, Coordinador General de nuestro sindicato; Isaac Velado, responsable de la Zona Norte; y, Víctor Díaz, director de la Fundación. Durante la presentación se impartió una conferencia sobre la salud laboral desde la perspectiva europea, a cargo de Hans-Horst Kohkolewsky, Director de la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo.

La primera presentación de Funespor se llevó a cabo en el Puerto de Las Palmas y la próxima está programada el próximo septiembre en Barcelona. Además, durante estos últimos meses, Funespor ha impartido charlas en puertos como Valencia, Algeciras, Barcelona o el propio Bilbao, explicando y ofreciendo información sobre la propuesta de Directiva impulsada por la Comisión Europea, así como sobre la nueva legislación portuaria que el gobierno español quiere imponer mediante la modificación de la actual Ley de Puertos.

Entre los diversos objetivos que se ha trazado Funespor figura la investigación y el estudio de los temas portuarios, la promoción del transporte marítimo, la cooperación internacional y la defensa de la profesionalidad del sector, un punto en el que las coincidencias con la Coordinadora son absolutas.

Víctor Díaz (izquierda) prepara su presentación

Tal como éramos

¡Enviadnos vuestras fotografías!. Si todavía guardáis esas imágenes en algún rincón de la casa, no lo dudéis: mandádnoslas y las publicaremos. Queremos recuperar nuestra memoria histórica con la ayuda de todos.

LA ESTIBA
c/Méndez Núñez, 1, 3º 2ª
08003 Barcelona

Barcelona. Años 50. Las condiciones de trabajo en los puertos eran excepcionalmente duras. En pleno franquismo, los rostros de estos hombres reflejan todo el esfuerzo de quienes están acostumbrados a luchar cada día por un salario digno.
A la derecha, sobre la máquina, Gabriel Gustá. Sobre el tronco, Gregorio Casanovas; a su lado, con gorra, José Belda. A la izquierda de éstos, tres hombres: Varela, Mallebrera y Enric (sentado).

Enrique González y el ya desaparecido Francisco Ramos se funden en un abrazo durante la huelga de Liverpool. Era febrero de 1996 y la Coordinadora se implicó a fondo en la defensa de sus compañeros ingleses, expulsados del puerto por la empresa Merseyside. De los 500 estibadores puestos en la calle, ninguno recuperó su empleo, pero la huelga se convirtió en el germen del Consejo Internacional de Estibadores, el actual IDC.

La huelga de 1980 no sólo movilizó a los estibadores, sino también a sus familias. Las mujeres y los hijos de los portuarios se convirtieron en la punta de lanza de un movimiento que despertó la simpatía de todo el país. En la imagen, la Puerta del Ángel de Barcelona ocupada por los estibadores.

Encuentro internacional de fútbol 7

La prueba de que la práctica deportiva une más alla de las fronteras ha sido el primer encuentro de fútbol 7 disputado en Las Palmas entre estibadores del puerto grancanario y sus compañeros de Terceira, una de las islas Azores. Lo de menos en esta cita fue el resultado, ciertamente abultado (15-2) a favor del equipo de Las Palmas. Por un lado, la cordialidad y, por otro, la alegría de recibir y compartir actividades con compañeros de otro país, se impusieron netamente sobre el terreno de juego a la mera competición.

Victoria de los estibadores

Por segundo año consecutivo, el equipo de los estibadores del puerto de Las Palmas se ha proclamado campeón del Torneo de Organismos Oficiales de Las Palmas de Gran Canaria. El equipo de estibadores se adjudicó la Copa al imponerse en la final por 5 goles a 2 a su contrincante.

Balonmano playa

El equipo de balonmano-playa "Ni un paso atrás", formado por estibadores portuarios de Las Palmas, ha obtenido un meritorio tercer lugar en el Torneo Máster Canarias 2002 - III Trofeo San Juan. El equipo, formado por jugadores como Javi, Luisón, Beni, Roberto, Pao, Nacho o Martel, ha visto con orgullo cómo uno de sus integrantes, Juan Arroyo, ha sido galardonado con el título de "Mejor Jugador del Torneo". Todo un reconocimiento para un equipo de estibadores de primer nivel.

Juan Arroyo

Triangular de fútbol-sala

Los estibadores de Barcelona resultaron vencedores en el primer Torneo de fútbol-sala celebrado en Las Palmas de Gran Canaria, en el que participaron, además de los estibadores catalanes, los de Las Palmas y Tenerife. Sobre el campo, el torneo nos descubrió la gran colocación del equipo barcelonés, la habilidad de los jugadores grancanarios y la entrega de los tinerfeños. Durante el partido final, en el que los estibadores de Barcelona se impusieron por tres goles a uno a los canarios, destacó la actuación de los porteros, que propiciaron un resultado más ajustado a pesar del gran juego desplegado por ambos conjuntos. Un torneo reñido sobre el terreno, a la vez que ameno y divertido, y que concluyó con la entrega de trofeos y un almuerzo en el que participaron todos los estibadores.

Los campeones comparten su alegría con sus compañeros

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