

La voz de los puertos

LA ESTIBA

Número 77. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Junio 2003

El acuerdo en España, pendiente de Europa



El **acuerdo** con
la patronal
y el **Gobierno**
aparca el conflicto
en los **puertos**



La **Coordinadora** reitera su **rechazo** a la autoasistencia



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

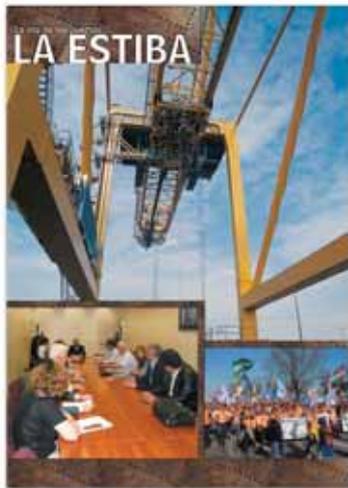
Edificio Tercat
Muelle Príncipe de España s/n
Puerto de Barcelona
08039 Barcelona
www.tercat.es

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





Acción local con horizonte global

Sumario

Acuerdo en la Estiba 4

Internacional 8

Jornada Histórica

Zonas 12

Andalucía

Canarias

Cataluña - Baleares

Levante

Norte

Funespor 22



Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar

Edición, redacción y diseño: ComCom, sccl
Miquel Borràs, Josep Deop, Noe Lavado, Xebi P. Alcocer

Han colaborado en este número:

Rafael Egea (Valencia), Isaac Velado (Bilbao), José Luis Llorca y José Castells (Alicante), Emilio Manzano y Julio Navarro (Barcelona), Marcelo Maldonado (Algeciras), Kiko "el Majorero" (Las Palmas), Víctor Morín y Daniel Redondo (Tenerife)
Méndez Núñez, 1, 3^o 2^a - 08003 Barcelona
Teléfono: 93 319 28 50 - Fax: 93 319 98 92
Correo electrónico: estiba@coordinadora.org
Depósito legal: **TF291/84**

De nuevo, la defensa de un modelo portuario basado en la calidad de los servicios, el respeto de los derechos laborales de los trabajadores y la libre competencia, nos exige reactivar la capacidad de lucha de nuestra organización. Una lucha que, aunque haya empezado por la ley del gobierno español, tiene su horizonte en la directiva de la Unión Europea.

Han sido necesarias muchas horas de intensas reuniones y numerosas movilizaciones en los puertos para arrancar del Gobierno central un acuerdo sobre la Ley de Puertos, pero el esfuerzo ha valido la pena. El acuerdo entre la Coordinadora, ANESCO y el Secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco, firmado el pasado 4 de junio en Madrid, respeta en gran medida el modelo portuario defendido desde hace años por nuestro sindicato.

La Coordinadora ha logrado, de este modo, sus principales objetivos: por un lado, se mantienen las funciones y zonas de trabajo que establecía la legislación anterior; por otro, los estibadores no sólo deberán seguir siendo profesionales, sino que serán las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE) de cada puerto las que determinen su aceptación como portuarios. Otro aspecto fundamental del acuerdo es que todas las empresas que operen en los puertos deberán trabajar en el marco de estas APIE's, que sustituirán a las actuales Sociedades Estatales de Estiba.

Sin embargo, el acuerdo no zanja el conflicto abierto en el sector. La autoasistencia, una práctica que abocaría a los puertos al caos más absoluto, todavía es defendida por el Gobierno de Madrid, en un claro guiño a las grandes transnacionales que pretenden incrementar sus beneficios aun a costa de aspectos esenciales como la seguridad o la libre competencia. Ante la autoasistencia, a los estibadores sólo nos queda la negativa más absoluta. En este tema no es posible ningún tipo de negociación y será en la Directiva Europea, que tendrá carácter vinculante, donde realmente deberemos hacer oír nuestra voz.

Así, la Coordinadora ha obtenido un éxito que ha puesto de relieve la capacidad de movilización de los estibadores y el apoyo de otros colectivos portuarios. Hemos empezado con buen pie. La siguiente etapa nos lleva hasta Bruselas. Y ahí estaremos. ■

La unidad de los estibadores ha forzado al Gobierno a negociar

Acuerdo en la estiba

Después de meses de intensas negociaciones, la Coordinadora ha logrado arrancar al Gobierno Central el acuerdo que garantiza la continuidad de las Sociedades de Estiba - transformadas en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico- y permite a los estibadores mantener las mismas actividades que recogía el III Acuerdo Marco. Un éxito logrado gracias a la unidad del colectivo estibador.

Los términos del acuerdo

1.- No habrá cambios en las actividades que llevan a cabo los estibadores. Se mantienen las mismas actividades en las mismas condiciones.

2.- Los estibadores deben ser profesionales. El requisito de profesionalidad es y seguirá siendo fundamental para desempeñar las labores de estiba.

3.- Las actuales Sociedades de Estiba se convierten en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE's).

El acuerdo alcanzado entre la Coordinadora, ANESCO y el Secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco, se firmó el pasado 4 de junio en Madrid, después de meses de incertidumbre sobre el futuro de la estiba. La firmeza que los estibadores hemos demostrado durante los últimos meses, reflejada en múltiples movilizaciones y acciones reivindicativas, ha obligado al Gobierno a negociar una solución, más allá de su propia voluntad. La postura de la patronal, ANESCO, se ha caracterizado por una mayor dosis de realismo, buscando en todo momento el consenso con los estibadores y tratando de suavizar la postura inflexible del Gobierno.

El resultado de todo este proceso, que permanece abierto a la espera de que las enmiendas pactadas se tramiten en el Parlamento, ha devuelto la calma a los

puertos españoles, después de meses de tensión. Ante la amenaza de desregulación, los estibadores hemos demostrado una capacidad de movilización sin precedentes, llegando incluso a las puertas del Parlamento Europeo, en Estrasburgo, para mostrar nuestro rechazo tanto a la Ley de Puertos aprobada por el Partido Popular como a la Directiva impulsada por la Comisión Europea.

La Coordinadora ha manifestado durante estas negociaciones su absoluto rechazo a la autoasistencia, una práctica que conduciría a los puertos a un auténtico caos (encarecimiento de los servicios, aumento de los accidentes laborales, etc.) El sindicato ha reflejado en todo momento su oposición a que cualquier empresa pueda llevar a cabo el servicio de estiba en condiciones distintas a las que sirven para el resto de empresas estibadoras.



Un conflicto provocado

Cuando fue aprobado por parte del Consejo de Ministros el anteproyecto de la nueva Ley de Puertos, quedó al descubierto -para aquéllos que aún no se hubieran percatado- la cara más prepotente y centralista de un gobierno que había decidido, de modo absurdo, acabar con un sistema que cuenta con el reconocimiento de todas las partes implicadas y que ha garantizado la paz laboral y la competitividad de los puertos españoles durante los últimos 17 años.

Decepción, desencanto, maltrato, crispación, ruptura. Términos que definen el estado de ánimo en el que se encontraban aquéllos que hicieron posible la gestión de los puertos españoles durante los tres últimos lustros. Estibadores, empresas estibadoras y consignatarias e, incluso, Autoridades Portuarias, se han preguntado: ¿Por qué hacer una ley de reforma si ya existían mecanismos (Acuerdo Marco) para discutir los cambios? ¿Por qué hacerla ahora con el III Acuerdo Marco en plena

validez? ¿Por qué una reforma de todo el sistema portuario si es un sector en constante crecimiento que atravesaba su mejor momento?

Entre el 28 de abril y el 1 de mayo, la huelga convocada por Coordinadora (que aglutina al 84% de los trabajadores del sector de la estiba), CGT, Intersindical Canaria, Confederación Intersindical Gallega, CIGA y CCOO, fue el resultado de una actitud -la del gobierno español- que haciendo caso omiso a las peticiones de diálogo de nuestros representantes, aprobó en Consejo de Ministros de 11 de abril el Anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, presentado por el Ministerio de Fomento.

Después de pactar la desconvocatoria de la huelga en febrero, los estibadores españoles ofrecieron una mesa de trabajo al ministro de Fomento, Sr. Álvarez Cascos -conocido también por su

gestión en los casos Prestige y AVE-, quien forzó la aprobación del anteproyecto sin contar con la opinión de los verdaderos protagonistas del trabajo en los muelles. Una actitud precedida de maniobras dilatorias y constantes intentos de despertar falsas expectativas entre los estibadores.

Durante las jornadas de huelga, Puertos del Estado acusó a los sindicatos convocantes de descalificar y tergiversar intencionadamente el alcance y contenidos de la reforma portuaria propuesta por el gobierno. El ente público calificó la huelga de actuación desproporcionada, que confundía a la opinión pública y que no escondía sino la defensa a ultranza de posiciones que nada tienen que ver con los derechos de los trabajadores. Incluso llegó a decir que nuestras actuaciones ponían en cuestión la creación de nuevo empleo portuario y el libre acceso al mismo en beneficio de los trabajadores.

Quién acusa, se excusa

Pero las acusaciones de Puertos del Estado no encontraron reflejo en el conjunto de los agentes del sector. Desde Coordinadora, habíamos denunciado que la reforma de la Ley de Puertos existente encubría una regulación de empleo que ponía en peligro los avances conseguidos en los últimos años para garantizar la profesionalidad en las labores de estiba y desestiba, la única receta posible para ofrecer un buen servicio, reducir sus costes y evitar los accidentes laborales.

Además, el marco legislativo actual por el que se rige el sector, conformaba a los puertos como un sector público abierto a la iniciativa empresarial privada y en condiciones de competitividad y libertad empresarial. Un sistema que ha funcionado y en el que no sólo hemos creído los estibadores. Desde ANESCO, se hablaba de rechazo a la reforma y de "mucho cuidado con lo que hacemos, no estropeemos cosas que ya están funcionando" [Pérez Maura, presidente de ANESCO].

Y es que con el nuevo proyecto de Ley de Puertos, los empresarios vieron como, por un lado, se les decía que los puertos tienen que ser más competitivos con respecto a los del Norte de Europa y, al mismo tiempo, se aumentaban las tasas y cánones por concesiones en función del IPC.

Incluso las Autoridades Portuarias, que tampoco fueron consultadas para la redacción del anteproyecto, y que tan sólo pudieron colar -a posteriori- alguna que otra enmienda al texto que vio la luz en noviembre del año pasado, no entendían la medida y no compartían su contenido. La tachaban de intervencionista y de que centralizaba la toma de decisiones en Madrid, lo que suponía una pérdida de autonomía para los puertos. Consideraban que se quería imponer un sistema que descontentaba a todos y que añadía elementos funcionariales en detrimento de criterios empresariales.

Rechazo político

Desde la esfera política también llovieron las críticas, sobre todo desde la Generalitat de Cataluña, que estudió recurrir la nueva ley ante el Tribunal Constitucional al considerar que invadía las competencias autonómicas, además de romper el pacto de gobernabilidad suscrito en 1996 por CIU y PP. Fuentes institucionales catalanas aseguraban que era una ley innecesaria e inoportuna, ya que el gobierno español debería haber esperado a la directiva comunitaria sobre servicios portuarios; y que establecía mecanismos que restaban agilidad y competitividad a los puertos (Puertos del Estado se reservaba la aprobación de aspectos tan importantes para la gestión portuaria como la programación financiera, la firma de convenios, la contratación de personal directivo, la política comercial e incluso las licitaciones y concesiones, y dejaba para las Autoridades Portuarias el papel de provisión y gestión de los espacios de dominio público de los puertos), volviendo así a un modelo centralista y burocrático.

En defensa de nuestra profesión

Las quejas de unos y otros, la huelga de finales de abril y la amenaza de otra huelga a mediados de mayo, propició finalmente la creación de una mesa sectorial en la que representantes de Puertos del Estado, ANESCO y Coordinadora discutieron sobre los aspectos laborales incluidos en la nueva Ley, llegando, en principio, a un acuerdo de criterios en la reunión del pasado 14 de mayo.

La mesa sectorial de esa jornada estuvo centrada en cuatro puntos: la autoprestación, las terminales dedicadas, la formación y los ámbitos de actuación de los trabajadores portuarios. En el tema de la autoprestación, una de las cuestiones más contestadas desde Coordinadora, la futura Ley de Puertos se mantendría en los términos que aprobó el parlamento Europeo el 11 de marzo. En el texto aprobado en Estrasburgo se incluía la liberalización de los servicios portuarios pero con algunos matices.

Así, se excluía el practicaje del ámbito de aplicación de la futura Directiva y se limitaba la autoasistencia a la realizada por la tripulación de los buques, con el objetivo de evitar el dumping social y la competencia desleal, y siempre que se hiciera en buques que navegasen bajo pabellón de un Estado miembro. Una semana después, en la reunión en la que se debería haber firmado el acuerdo por todas las partes, José Llorca, presidente de Puertos del Estado, se desdijo y se declaró no autorizado para firmar. Tras la sorpresa por la nueva maniobra dilatoria, ANESCO y Coordinadora elaboraron un documento único que fue presentado al secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco, el pasado 28 de mayo, con el objetivo de que los términos recogidos en este acuerdo patronal/sindicatos fueron introducidos en la nueva ley de puertos a través de enmiendas parciales, que deberá presentar el grupo parlamentario Popular.

Nuestra voluntad sigue siendo la misma que nos llevó a dignificar nuestra profesión y conseguir para nuestros puertos la paz social, bajo un sistema de equilibrio entre lo público y lo privado, y haciendo nuestra labor más productiva, competitiva y segura. En palabras de nuestro compañero Julián García: *"Somos competentes y eficaces, y nos enorgullecemos de tener un buen convenio. Convenio que hemos logrado ganándolo a pulso. Basándonos en el trabajo, la responsabilidad y la formación. La patronal ha invertido más de seis millones de euros en formación, en los últimos años. Ahora querían estropear un sistema que funcionaba, bajo una gran mentira en forma de Ley. En realidad, lo que pretendían era abrir el mercado a aquellos que estén dispuestos a trabajar más barato que nosotros, lo que significa dar un espectacular paso atrás en materia de profesionalidad y seguridad. Evidentemente, ni los trabajadores cobrarían más, ni los consumidores pagarían menos, sino todo lo contrario".* ■

Los estibadores europeos se manifiestan en Estrasburgo contra la Directiva



Jornada histórica

Nunca antes se había visto algo parecido. Miles de portuarios llegados de toda Europa en manifestación por las calles de Estrasburgo y unidos bajo un mismo grito: "No a la Directiva". Para la Coordinadora, que desplazó a la ciudad francesa a más de 700 portuarios, fue un día inolvidable, en el que se plasmó en toda su intensidad el espíritu de solidaridad y sacrificio del colectivo estibador.



Si el pasado mes de enero, más de 20.000 portuarios se movilizaron en toda Europa contra el proyecto de Directiva Europea, las protestas, reuniones y huelgas han sido una constante en los primeros meses del año para denunciar los riesgos que supondría la desregulación portuaria. En su Directiva, la Unión Europea - como el gobierno español con su pro-

yecto de Ley de Puertos- deseaba, en teoría, dar rienda suelta a la competencia entre todas las empresas que prestan servicios portuarios, incluidas las compañías estibadoras y los prácticos de puerto. Una desregulación que suponía una amenaza al empleo y a la seguridad, no en vano permitía a las navieras contratar mano de obra barata, no cualificada y no sindicada.



Un mes de marzo movido

Coincidiendo con la huelga europea que tuvo lugar el pasado mes de marzo, y convocados por el Consejo Internacional de Estibadores, IDC (que agrupa a estibadores de España, Francia, Inglaterra, Suecia, Bulgaria, Portugal, Chipre, Dinamarca y Grecia), los trabajadores portuarios europeos se concentraron ante las puertas del Parlamento de Estrasburgo para mostrar su rechazo al contenido de la Directiva Europea sobre el Acceso a los Servicios Portuarios. La jornada tuvo un carácter histórico para la Coordinadora, ya que nunca antes habíamos sido tantos ni tan lejos. Más de 700 estibadores de toda España demostraron en las calles de Estrasburgo, en la misma sede del Parlamento Europeo, que la defensa de la profesión es un reto asumido por todos.

La manifestación (día 10) también coincidía con la votación de las 160 enmiendas que se habían presentado en la Comisión de Transportes. Miles de estibadores europeos, entre ellos más de 700 compañeros españoles, esperaban un resultado favorable. Y así fue. La mayoría de las enmiendas fueron aprobadas, forzando así a una tercera lectura. Un hecho que nos ha garantizado a organismos y organizaciones sindicales en general, y a Coordinadora en particular, unos meses más para seguir negociando los puntos de la Directiva con los que existen graves divergencias. Las más destacadas hacen referencia a la libertad empresarial de contratación, la autoasistencia y las terminales dedicadas. Puntos que, como ya se ha repetido en diversas ocasiones, conllevarían la desaparición del sector de la estiba tal y como hoy está concebido y abocarían a los puertos a un caos absoluto.

"Digo Diego" parlamentario

Entre las enmiendas que el Parlamento Europeo ha introducido en la propuesta de Directiva para la apertura del mercado de servicios portuarios está la exigencia de que el practicaje quede excluido del ámbito de dicha Directiva, así como el artículo 14 de la posición común. También limita la autoasistencia y propugna una competencia leal. Además, según el texto del Consejo, en el ámbito de la Directiva se incluyen los servicios comerciales, otorgados a cambio de una retribución, no cubiertos por las tasas de uso del puerto.

En relación al practicaje, el Parlamento considera que los servicios de práctico de puerto no deben incluirse en esta Directiva por su interés público, ya que afectan a la seguridad marítima. Por lo tanto, los estados podrán promulgar disposiciones nacionales propias para estos servicios. En referencia a la autoasistencia, el Parlamento la limita a la realizada por la tripulación de los

buques. La autoasistencia se produce cuando una empresa que podría contratar normalmente servicios portuarios se los presta a sí misma, en una práctica descabellada que pisotea cualquier atisbo de profesionalidad en los puertos.

Por su parte, el Consejo concede la posibilidad de autoasistencia al personal, tanto embarcado como en tierra. Varias enmiendas inciden en esta cuestión y prevén que pueda limitarse la autoasistencia a buques con pabellón de un estado miembro (enmienda 29), teniendo en cuenta que quienes navegan bajo pabellón de conveniencia son quienes frecuentemente incumplen los requisitos de seguridad (el caso del Prestige ha sido uno de los más conocidos, pero no es el único). Además, a quienes practiquen la autoasistencia "se les exigirá que cumplan las mismas normas sociales" y cuenten con las mismas clasificaciones profesionales

que los prestadores de servicio en el puerto (enmienda 56). El objetivo es evitar el dumping social y la competencia desleal entre los que practican la autoasistencia y los prestadores de servicios normales.

Otras enmiendas inciden en la necesidad de transparencia en las relaciones financieras y, sobre todo, en la financiación estatal de los puertos. La idea es que no basta con promover la competencia en el seno de un puerto si no se garantiza la competencia leal entre puertos. La Cámara solicita a la Comisión que presente propuestas para la transparencia de la financiación pública de los puertos europeos y fije directrices sobre las medidas de ayuda pública a infraestructuras portuarias compatibles con el mercado único (enmienda 15). Prevé igualmente un estudio por un consorcio internacional independiente sobre la financiación pública e imputación de costes de puertos y servicios portuarios.

Luchar por los derechos adquiridos



Si no lo evitamos, la Directiva nos plantea un futuro que no nos queremos ni tan siquiera imaginar. Desde Coordinadora, como parte integrante de un movimiento sindical europeo más unido que nunca, debemos oponernos a la imposición de una Directiva que resquebraja la estabilidad del sector en favor de las grandes transnacionales,

sin tener en cuenta la destrucción de empleo y el deterioro de las condiciones de trabajo y seguridad que provocará esta reforma, acarreado graves conflictos sociales en los puertos de la Unión Europea. Una reforma que beneficiará a armadores sin escrúpulos, que recurrirán a mano de obra barata y desreglamentada.



Para muestra, un botón

Un reciente incidente en Alemania ilustra perfectamente los peligros de la desregulación del mercado que esta Directiva propone, y en particular sobre este punto. En enero, la policía alemana detuvo a 10 conductores de grúa de

nacionalidad polaca que embarcaron en Bremen a bordo de un buque de bandera panameña, propiedad de una empresa japonesa. El Basic Arrow, equipado para la autodescarga, transportaba mineral de hierro de Narvik. La poli-

cía descubrió que los polacos, empleados todos por una compañía de la misma nacionalidad, aparecían en el rol de la tripulación como marineros, aunque resultaba obvio que se les había contratado para manipular la carga.

Los estibadores toman Estrasburgo



Las calles de Estrasburgo se convirtieron en el escenario de uno de los episodios más cruciales en la historia de las luchas sindicales de los estibadores. La manifestación ante la sede del Parlamento Europeo constituye un hito no sólo por su significado político, sino también por la gran capacidad de movilización que demostraron los portuarios europeos. Llegados de todos los países en los que el IDC cuenta con representación, los estibadores clamaron por la defensa de un sistema portuario más justo y equitativo, en el que no se cuestionen las conquistas sociales de las últimas décadas. El rechazo a la Directiva que pretende imponer la Comisión Europea fue la nota común para una jornada en la que los estibadores dieron una lección de fortaleza y compañerismo. Miles de estibadores europeos se dieron cita en las puertas del Parlamento de Estrasburgo. Entre ellos, unos 700 compañeros españoles llegaron a esa ciudad, en la frontera francoalemana, transportados en trece autocares, con una sola consigna -"En defensa de nuestra profesión"- inscrita en banderas del IDC y de Coordinadora. La policía francesa no contuvo sus instintos y cargó contra la manifestación. Un compañero de Sestiba en Las Palmas de Gran Canaria, apenado por no haber conseguido imágenes de ese momento, relata que cuando la policía francesa cargó contra los manifestantes "en lo que menos pienso es en sacar fotos y más aún cuando te alcanzan los gases lacrimógenos. El escozor de ojos y la asfixia que te producen los gases, te dejan por los suelos. Tenía los ojos tan irritados que tuvo que ayudarme un compañero de Estibarna, que me agarró por el brazo y me sacó de allí a ciegas y corriendo. Le doy las gracias aunque ni siquiera sé su nombre".

Pero a pesar de ese momento de tensión, varios compañeros lograron plasmar en imágenes la carga policial. Ellos estaban allí, representando a un colectivo que clama por sus derechos y que no desea un futuro incierto para una profesión que ha logrado un notable reconocimiento, gracias también, a la lucha de otros compañeros, en otros lugares y en otros momentos históricos. ▲



La Mercancía General aumenta un 11,7% en un año



Algeciras, un puerto maduro

El puerto de Algeciras ha entrado en una línea de constante crecimiento que le permite afrontar el futuro con una gran tranquilidad. Mayor volumen de tráfico y mayor capacidad de atracción de las grandes líneas para un puerto fundamental para la Coordinadora.

La actividad portuaria en Algeciras sigue su ritmo ascendente. Así lo demuestran los datos correspondientes al primer cuatrimestre del año, que registran un nuevo récord. En tráfico total de mercancías, la cifra asciende a 19,8 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 11,7 por ciento frente al mismo período del pasado año. El tráfico de contenedores alcanzó los 804.095 TEU's (contenedores de 6 metros de longitud). Esto implica un aumento del 13,9 por ciento. En este apartado siguen ganando mercado, según datos de la Autoridad Portuaria, los contenedores de importación y exportación, que en ambos casos aumentan un 31 por ciento. La mercancía contenerizada sube hasta los 9,3 millones de toneladas (un 14,4 por ciento más). Salvo la pesca, que baja un 11 por ciento y los graneles líquidos, que se reducen un 14 por ciento, el resto de tráfico también suben.

Los graneles líquidos suben a 6,9 millones de toneladas (13,9 por ciento más), mientras que la mercancía general asciende a 10,6 toneladas (12,9 por ciento más). El avituallamiento a buques mantiene el mis-

mo ritmo habitual. En este período se suministraron 781.770 toneladas de productos (8,8 por ciento más).

En el capítulo correspondiente al tráfico del Estrecho de Gibraltar, hay que destacar que el movimiento de pasajeros supera ya el millón de personas, aunque se mantiene en los mismos niveles del pasado año. El tráfico de vehículos asciende a 251.452 unidades (un 4,2 por ciento más), mientras que el de camiones entre el Norte de Marruecos y el puerto de Algeciras alcanza las 58.797 unidades (5,7 por ciento).

Según los datos obtenidos, se desprende que abril ha sido un mes especialmente bueno. La Autoridad Portuaria informa de que en ese período pasaron por sus instalaciones 5,2 millones de toneladas de mercancías (un 14,8 por ciento más). Los graneles líquidos subieron un 14,8 por ciento, alcanzándose 1,9 millones de toneladas. Ese mes se movieron 216.126 TEU's, un 20,6 por ciento más que en ese mismo período del pasado año.

Jornadas Formativas

La vitalidad de Algeciras no se refleja únicamente en el volumen de mercancía, sino también en la celebración de múltiples jornadas y debates acerca del futuro del sector. El pasado 10 de julio, por ejemplo, el puerto acogió unas Jornadas para la "Presentación del Estudio de Manipulación y Depósito de Mercancías y otras Actividades Anexas al Transporte Marítimo en el Ámbito de la Estiba y Desestiba".

Las Jornadas trazaron varios objetivos, aunque quizás el fundamental radicaba en conocer de primera mano cuál es la evolución del sector y cuáles las tendencias que van a marcar su futuro inmediato. De hecho, se quería observar cuáles son los efectos derivados de la introducción de nuevos métodos y sistemas de trabajo, tan en boga en los últimos tiempos. La formación continua también ocupó buena parte de unas Jornadas que la Coordinadora contribuyó a organizar. En realidad, la formación constituye una de las apuestas fundamentales de los estibadores españoles y uno de los pilares sobre los que se asienta la estrategia de futuro del sindicato. ■

Aprovisionamiento de buques en Ceuta

En el marco de unas jornadas organizadas a finales del pasado mes de abril por la Autoridad Portuaria de Ceuta, en colaboración con algunas empresas del sector petrolífero, los responsables de Cepsa-Bunker hicieron público su interés por potenciar el Puerto de Ceuta dentro del tráfico de suministro de combustible a buques, indicando que las 800.000 toneladas anuales en las

que actualmente se cifra el mercado en este enclave son un objetivo superable a medio plazo. Según Cepsa-Bunker, la principal dificultad -no por ello insuperable- para conseguir este objetivo es lograr el reconocimiento de Ceuta internacionalmente. El Estrecho y Canarias son las dos zonas donde la compañía tiene centrado su mercado de aprovisionamiento de buques en España,

pero el puerto ceutí es menos conocido internacionalmente que Gibraltar. Cepsa ha destinado dos gabarras para potenciar el mercado en Ceuta, un puerto que, según datos de la Autoridad Portuaria, está entre los tres o cuatro más importantes del Mediterráneo en esta actividad. ■



Conflicto con la naviera Armas por vulnerar la Ley de Puertos

Los estibadores tinerfeños defienden sus puestos de trabajo

La actitud que adoptó la naviera Armas en Tenerife durante el pasado mes de marzo, operando con trabajadores ajenos al muelle, no es nueva. Sin embargo, en esta ocasión la naviera pretendía adelantarse a la Ley de Puertos que el gobierno central quiere imponer en los muelles y que busca desmantelar el actual sistema de estiba.



Desde Tenerife nos llegan noticias sobre el intrusismo que viene potenciando desde hace algunos años una naviera local que opera entre las diferentes islas del Archipiélago. Se trata de la Naviera Armas, que decidió ir reclutando, poco a poco, a todo un grupo de choferes de camiones (cabezas tractoras), que según llegan los barcos de la citada Naviera, entran a los mismos y –en sucesivas entradas y salidas– descargan y cargan los buques del tipo Roro de los que dispone la Compañía. Como quiera que la situación se había prolongado en el tiempo más de lo admisible, y corría el riesgo de enquistarse, y para colmo de males pretendía "reventar" las huelgas de los días 17 y 20 de enero, se tomó la decisión de poner fin a aquel abuso. Esos días se les impidió trabajar, y en varias ocasiones, los estibadores del Puerto de Tenerife, hicieron acto de presencia en el Tacón de Atraque del Muelle de la Dársena de Los Llanos, permitiendo sólo la descarga y/o la carga de aquellos vehículos, que, conducidos por su chofer habitual (y que demostrara que venía embarcado o tenía intenciones de

embarcar) se dispusiera a viajar. El resto del transporte rodado lo tenían que cargar/descargar los estibadores, y como la "mano" nombrada al efecto sólo estaba compuesta por dos oficiales conductores, el tiempo invertido en la operativa dilataba considerablemente el tiempo de permanencia en puerto del barco. De esta manera, se evidenciaba la necesidad de contratación del personal estipulado.

El 18 de marzo, tras ser vulnerados nuevamente sus legítimos derechos al trabajo, los compañeros tinerfeños manifestaron pacíficamente su protesta en el muelle. Momentos después, fuerzas de la policía nacional cargaron de manera violenta e indiscriminada contra el grupo de portuarios, golpeando y lanzando bolas de goma a corta distancia. En el desarrollo de la carga varios trabajadores resultaron heridos y cuatro compañeros fueron detenidos. Tras lo acontecido se consiguió que los representantes de la naviera se sentaran con los estibadores para intentar llegar a un acuerdo. Dichas negociaciones se continúan desarrollando. ■

Exposición portuaria

En el marco de los actos de celebración del 1º de Mayo (destacable la multitudinaria participación de trabajadores en la manifestación convocada por el sindicato Intersindical Canaria), fue inaugurada la Primera Exposición de Material Portuario celebrada en el Puerto de Santa Cruz, y que incluía fotografías de múltiples operativas, diversas prendas de ropa de trabajo, diferentes arcos y utensilios de los utilizados para el arranchado de los buques: "pines", fajas, bragas, "eslingas", ganchos, grilletes, etc. e incluso una máquina transpaleta (o Lancy) de las utilizadas en la estiba y desestiba de la fruta.

Esta iniciativa fue llevada a cabo por el presidente del Hogar del Estibador, Francisco Montañés Ruiz, con el apoyo de la Autoridad Portuaria tinerfeña, la Asociación de Empresas Estibadoras y Consignatarias, así como de la Sociedad de Estiba de Tenerife. ■



Festival en el muelle

Los estibadores de Tenerife siempre se han implicado en la vida de su ciudad, desde múltiples asociaciones y entidades vecinales. El pasado 16 de mayo los ciudadanos de Tenerife pudieron disfrutar del 1er Festival Portuario, en el Muelle de Ribera, con la actuación de Juan Carlos Martín, Chiqui Pérez, Calí Fernández o Daniel Feria, entre otros.

Bajo el lema "Acércate al Puerto de Santa Cruz", los estibadores prepararon una exhibición en la que las protagonistas fueron las máquinas portuarias, que despertaron la admiración de los cientos de personas que acudieron a la cita (máquinas Reach-Stacker, maffies, elevadores con diferentes implementaciones, etc.). Quienes estuvieron en la explanada de los tinglados 4 y 5 del Muelle de Ribera también pudieron observar una exposición fotográfica centrada en el trabajo en la estiba y asistir a una visita comentada. ■

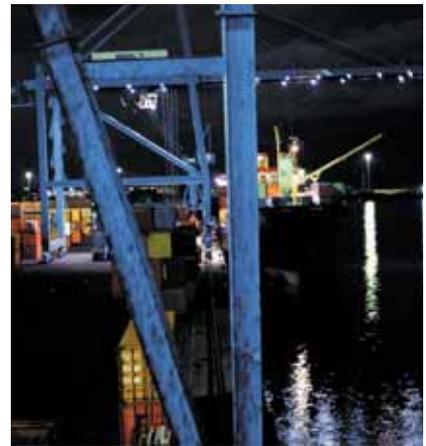
Congreso Nacional de Prácticos en Gran Canaria

Cerca de medio centenar de prácticos de toda España asistieron al Congreso Nacional de Prácticos celebrado en el sur de Gran Canaria del 5 al 9 de mayo. En él se habló, entre otras cuestiones, del anteproyecto de Ley de Puertos. El colectivo defiende que, por razones de seguridad, el trabajo de los prácticos siga siendo considerado de pleno interés público, lo que contradice el modelo presentado por el Ministerio de Fomento.

De hecho, los prácticos exigen que la nueva ley española se ajuste a la Directiva sobre puertos que elabora la

Unión Europea y que, en segunda lectura, considere que el practicaaje quede excluido de cualquier modificación respecto a su estatus actual. Los prácticos manifestaron que con la nueva Ley se fomentaría la división del espacio portuario, obligándoles a depender de los usuarios, perdiendo así cualquier noción de independencia de criterio. Asimismo, durante el Congreso se abordaron cuestiones de importancia para el colectivo como son las relativas a la mutualidad de los prácticos o aquéllas que hacen referencia a problemas de carácter técnico y de formación. Durante la última jor-

nada, se procedió a la entrega de insignias a los prácticos que han prestado servicio durante 25 años en los puertos españoles. ▲



Arrecife plantea su propia Autoridad Portuaria



La Confederación Empresarial de Lanzarote hizo público, a principios del mes de mayo, un documento remitido a diferentes instituciones y organismos en el que se explicaba la conveniencia de que el puerto de Arrecife cuente con su propia Autoridad Portuaria y sea independiente de la de Las Palmas. Entre las razones esgrimidas por el grupo empresarial se menciona que la actividad del puerto se ha duplicado en la última década y que las expectativas demuestran que volverá a hacerlo en los próximos diez años.

Los empresarios sostienen que la actividad del puerto canario es mayor que la de al menos diez puertos peninsulares con Autoridad propia. Además, la Confederación argumenta que los actuales problemas de gestión, servicios y estructurales que presenta el principal puerto de Lanzarote se resolverían con una Autoridad Portuaria propia, y señalan el precedente de Avilés, puerto próximo a Gijón, para que pueda ser atendida su petición. ▲

El Puerto de Barcelona plantea la construcción de una nueva bocana



Conferencia de Transporte Marítimo

Barcelona y Tarragona serán las sedes, entre el 25 y el 28 del próximo mes de noviembre, de la II Conferencia Internacional de Transporte Marítimo, organizada por el departamento de Ingeniería Náutica de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) y el Museo Marítimo de Barcelona.

El transporte marítimo de mercancías está experimentando un significativo crecimiento debido, sobre todo, a la intermodalidad y a la especialización de los barcos y de las terminales portuarias. Esta creciente importancia, así como el papel clave que juegan los puertos en la cadena de transporte, serán los ejes fundamentales sobre los que gire esta Conferencia, en la que participarán investigadores y profesionales del tráfico marítimo, de los puertos y del diseño y construcción de buques, entre otros. El objetivo principal de esta cita es analizar las últimas tendencias en el sector del transporte marítimo, así como debatir los últimos trabajos e investigaciones realizadas. ▲

Nueva dársena en Tarragona

La construcción de una dársena con capacidad para el atraque de 80 yates de entre 30 y 130 metros de eslora en Tarragona, constata la expansión en sus actividades y el continuo crecimiento de este puerto catalán. Los Astilleros Barcos Deportivos, que ocupan unos 8.000 m² de instalaciones portuarias, serán los más beneficiados con esta nueva construcción. La dársena, que incluirá servicios complementarios y una zona de ocio, implicará una inversión directa e indirecta de 32 millones de euros. Las obras comenzarán después del verano y concluirán en 2004. ▲



Profesionales ante todo



Los pasados días 27 y 28 de mayo los estibadores de Barcelona dieron una nueva muestra de su profesionalidad en la descarga del barco de fruta "Colombian Star", llevada a cabo en unas difíciles condiciones de trabajo. La responsabilidad de los portuarios permitió que la operación resultara un éxito, dejando claro una vez más que sólo un colectivo formado y capacitado puede responder con eficacia a cualquier imprevisto.

En este caso, fueron los propios estibadores quienes avisaron de una alta concentración de dióxido de carbono (CO₂) en el interior del buque. Este gas había sido inyectado para

permitir la conservación de la carga del "Colombian Star", kiwis de Chile. Después de las mediciones efectuadas por el Servicio de Prevención Mancomunado de Estibarna, y ante la imposibilidad de poder extraer el dióxido de carbono allí concentrado, los estibadores decidieron avisar al Cuerpo de Bomberos, el cual proporcionó el soporte necesario para que se realizara el trabajo. Así, los estibadores efectuaron la descarga utilizando los equipos de respiración autónoma, haciendo gala de una profesionalidad fuera de toda duda. En casos así es cuando se demuestra con toda nitidez quién debe llevar a cabo las labores portuarias. ■



Que el orgullo no sea un recuerdo

En estos tiempos que corren en los que se cuestionan nuestros derechos, se agradece una pincelada poética, sobre todo si habla de nuestra profesión desde la ternura que otorgan los años, desde la experiencia vivida y compartida, desde los recuerdos, con el orgullo que enfatiza nuestra compañera y amiga Isabel M., de Barcelona, por ser hija, esposa y madre de portuarios. Gracias por tus versos. ■

Orgullo

Soy hija de portuario.
¡Qué orgullosa me siento
cuando recuerdo a mi padre
que venía de su puerto!

Con su pantalón de pana,
su faja ceñida al cuerpo,
que protegía sus riñones
de verdaderos esfuerzos.

Entonces era trabajo
lo que hacían todos ellos.
La mecánica era tan poca,
maquinilla y poco menos.

Pero venía contento
el día que trabajaba.
Siempre venía feliz,
su trabajo lo adoraba.

Hoy su gancho está enmarcado,
es para mí su recuerdo,
y pasará a mi hijo
el día que entre al puerto.

También he sido la esposa
de un portuario valiente,
que el puerto llevó muy dentro
hasta el día de su muerte.

Isabel M.



Cartagena tendrá un nuevo pantalán

La Autoridad Portuaria de Cartagena tiene previsto construir un nuevo pantalán para petroleros, con el objetivo de favorecer el desarrollo futuro del puerto y atender la recepción de crudo y la salida de productos en buques tanque. Este proyecto consiste en construir un pantalán de atraque que arranca en una alineación de 45º del actual extremo exterior del dique de Bastarreche. El atraque estará formado por una plataforma de 75 x 50 metros y se complementará con cuatro diques de alba unidos con la plataforma mediante pasarelas.

El presupuesto de licitación de esta obra, que se adjudicará antes del próximo verano, asciende a 18,7 millones de euros. Este pantalán completará las obras de ampliación de la dársena de Escombreras, que se dividen en dos fases. La primera consiste en la construcción de tres diques de abrigo que también marcarán los límites de los nuevos muelles. En la segunda se unirán el dique Bastarreche y el nuevo dique por medio de una superficie

terrestre, creando así un muelle y una superficie de aproximadamente 60 hectáreas. En ella se instalarán un terminal de contenedores de 240.000 m², una de graneles sólidos de unos 100.000 m² y una zona de Actividades

Logísticas e Industriales de 250.00 m². La ampliación de la dársena de Escombreras, cuyas obras finalizarán en el año 2007, incrementará de forma considerable el tráfico de mercancías del Puerto de Cartagena. ■





La salud y la seguridad son lo primero en Valencia

La manipulación de sustancias peligrosas en la carga y descarga de nuestros puertos es un hecho relacionado con nuestra actividad, y en ningún caso debemos dejar de lado la prevención y la seguridad. Los compañeros de Valencia, como podemos apreciar en las imágenes, lo tienen claro. Manipular óxido de borio conlleva riesgos para la salud si no se hace bajo estrictas medidas de seguridad. Es por ello que les vemos ejercer su labor enfundados en trajes de protección, que aunque puedan resultar algo incómodos, les protegen de cualquier tipo de riesgo. Y de eso se trata. De prevenir de riesgos y accidentes laborales a nuestros portuarios y preservar su salud en el ejercicio de nuestra profesión.

Movimientos de plantilla

La plantilla de estibadores del Puerto de Valencia puede experimentar un nuevo aumento próximamente. Además del ingreso realizado en la bolsa de eventuales de 200 trabajadores, se solicitará un nuevo ingreso en Sevasa poco antes del verano, aunque aún se están concretando las cifras para hacer efectiva dicha petición. ■





La plantilla de Gestiba reclama su acceso al tercer descargador del muelle

Intereses contrapuestos

El puerto de Gijón amanece revuelto estos meses. A la polémica suscitada por la posible ampliación de sus instalaciones -que ha enfrentado a las diferentes administraciones públicas-, se ha sumado un conflicto entre los trabajadores de la plantilla de la Sociedad de Estiba y los de la empresa EBHISA, motivado por el uso de los pódicos.

Dos problemas han llevado al puerto gijonés de El Musel a ser noticia en diversos medios de comunicación. Por un lado, la politizada ampliación del enclave asturiano y por otro, las disputas laborales entre estibadores de Gestiba y trabajadores de la empresa EBHISA, haciendo que en algunos momentos la terminal granelera del puerto haya funcionado al 60%.

En el primero de los conflictos, el Ministerio de Fomento discrepa por "motivos medioambientales" con el proyecto de ampliación del El Musel, elaborado por las autoridades del Principado de acuerdo con la Autoridad Portuaria de Gijón. La voz ciudadana, representada por la Federación de Vecinos de Gijón

también discrepa por motivos de impacto urbanístico, aunque no existe unanimidad entre sus representantes. Un conflicto seriamente politizado, ya que no hay que olvidar el momento (la reciente celebración de elecciones municipales y autonómicas) y el signo político de las diferentes partes implicadas.

Conflicto laboral

En el plano estrictamente laboral, el enfrentamiento entre los trabajadores de Gestibasa y EBHISA en la terminal granelera de El Musel nos parece más serio. Tras meses de conflictos por el manejo de los pódicos de descarga de la terminal, miembros del Comité de Empresa de EBHISA y representantes del colectivo de estibadores intentaron

alcanzar un acuerdo por el manejo de los pódicos, que hubiera supuesto el acceso de los estibadores al tercer descargador (el más polémico, por ser propiedad de la empresa estibadora que explota la terminal).

Aunque la propuesta fue planteada a la asamblea de trabajadores de EBHISA como una medida provisional, tendente a facilitar la paz social durante algunos meses, la negativa fue contundente. Así, la postura de los estibadores ha sido impedir que un grupo de trabajadores de EBHISA, que adquirió la calificación de manera reciente, maneje los pódicos, y la plantilla de la terminal se ha opuesto a que los estibadores utilicen el polémico tercer pódico. ■





Ligero descenso del tráfico en Bilbao

El tráfico de mercancías en el puerto de Bilbao descendió un 2,6% entre enero y abril del año en curso. El descenso se ha debido, fundamentalmente, al retroceso experimentado en los grandes líquidos, segmento en el que, por ejemplo, el movimiento de productos refinados del petróleo descendió un 27%. Hay que tener en cuenta que el comportamiento del tráfico en la refinería de Petronor condiciona tradicionalmente la estadística del puerto.

El aumento del 14% en el movimiento del crudo no ha servido para compensar el descenso de los productos refinados. Pese a todo, la evolución del puerto no ha sido tan negativa, ya que el tráfico de mercancías en contenedores ha crecido hasta un 6%. Además, está previsto que los datos globales del tráfico experimenten un cambio brusco al alza tras el verano, cuando entre en funcionamiento la planta regasificadora ubicada en el puerto exterior. ▀

Respeto ecológico en La Coruña

La Autoridad Portuaria del Puerto de La Coruña ha impulsado un conjunto de medidas para las operaciones de estiba, desestiba y almacenamiento de coque y carbón, con el fin de aminorar las emisiones atmosféricas de esos productos y su impacto medioambiental. Así, los consignatarios estarán obligados a regar con productos tensoactivos los depósitos temporales de carbón en el pavimento, para reducir la dispersión de los graneles a causa del viento. Tampoco se permitirá llenar en exceso la cuchara ni vaciarla en altura o recorriendo distancias amplias.

Para los materiales depositados en los parques de San Diego, teniendo en cuenta lo cerca que se encuentra del entorno urbano, sólo se permitirá la carga neumática de esta mercancía, realizándola a través de unos conductos herméticos en el interior de una nave cubierta y mediante un sistema de aspersión de emanaciones. Además, las actividades pueden ser suspendidas de inmediato cuando se incumplan las condiciones de estiba, limpieza o mantenimiento. Tampoco se podrá machacar o cribar en las ins-

talaciones, y se requerirá al concesionario de la instalación la colocación de aspersores para humedecer la mercancía depositada a cielo cubierto. También se exigirá la construcción de una balsa de lavado para las ruedas y un sistema de limpieza para los bajos de los camiones. Es posible que el chapapote haya despertado en las conciencias el interés por el medio ambiente y la no contaminación, sin olvidar la seguridad y la salud laboral de los trabajadores portuarios. ▀

FUNESPOR prosigue su labor formativa

FUNESPOR, la Fundación de Estudios Portuarios, tiene previsto realizar e impartir los Cursos de Formación correspondientes al Proyecto Europeo de Adquisición y Difusión de Buenas Prácticas en buques Roll-On. El Proyecto, subvencionado por la Agencia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo, recorrerá los distintos puertos de las Islas Canarias, en un periplo que se inicia en Santa Cruz de Tenerife entre el 23 y el 27 de junio. A continuación, entre el 7 y el 11 de julio será el turno del puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Con anterioridad, fue el puerto de Lisboa, entre el 3 al 13 junio, quien acogió los Cursos.

En estos Cursos de Formación se hará entrega del Manual de Formación y de las fichas técnicas específicas de seguridad para cada puesto de trabajo, elaborado por la Fundación de Estudios Portuarios y con el que se quieren enseñar conceptos de seguridad básicos para conseguir la adquisición de buenas prácticas. De esta forma, se sentarán las bases necesarias para mejorar las condiciones de trabajo, reduciendo los riesgos para la seguridad y salud del trabajador y fomentando una conciencia de seguridad y salud en el quehacer diario de los trabajadores portuarios que desarrollan su labor en la operativa de carga, descarga, estiba y desestiba de buques de carga rodante (Roll-On). ▀

BUENAS PRÁCTICAS
Operativa Roll-on

...POR TU SEGURIDAD
utiliza los equipos de protección individual

Subvencionado por:

Funespor
Fundación Estudios Portuarios

Agencia Europea para
la Seguridad y la Salud
en el Trabajo

www.prevencionpuertos.org



Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



**Edificio SOFITESA
instalación empresas ZEC**



Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org

Quality Services

Professionalism

Infraestructure

Equipment



VALENCIA

**VALENCIA CONTAINER
TERMINAL**

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



**SAGUNTO
MULTIPURPOSE
TERMINAL**

Muelle Puerto de Sagunto
46520 Puerto de Sagunto
Tel. 34 96 265 61 00
Fax 34 96 265 61 03
E-mail: mv-sagunto@marvalsa.com



Marítima Valenciana S.A.

CUSTOMER ORIENTED