

La voz de los puertos

# LA ESTIBA

Número 79. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Diciembre 2003

# Europa rechaza la Directiva de Loyola

La derrota de  
la Directiva  
en el Parlamento Europeo  
cuestiona la  
autoasistencia



El conflicto en Gijón demuestra la persistencia de los ataques al sistema portuario



## 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 m<sup>2</sup> de superficie y de una línea de atraque de 1.825 metros. Sus actividades abarcan la Carga General, de Contenedores, de Siderúrgicos y Graneles. Cuenta con 8 Grúas Pórtico Post-Panamax, 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: 93 296 61 00 fax: 93 290 61 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 64 61 fax: 93 223 64 64 • e-mail: siderurgicos@tercat.es





## Sumario

### 4 Directiva Europea

El Parlamento rechaza la Directiva

### 9 Funespor

Apuesta por la prevención

### 10 IDC

El IDC se reúne en Canadá Italia, en el punto de mira

### 12 Zonas

Andalucía  
Canarias  
Cataluña - Baleares  
Levante  
Norte



## 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 (Alicante), Emilio Manzano y Julio Navarro (Barcelona), Joaquín Carrasco (Málaga), Juan José Toribio (Gijón), Teresa Alert (IDC), Tània Martín y Víctor Díaz (Funespor).  
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**

# Teníamos razón

La balanza se ha inclinado definitivamente en Europa. Y lo ha hecho del lado de los estibadores. El pasado 20 de noviembre, 229 diputados del Parlamento Europeo tumbaban la posibilidad de que los puertos entraran en una espiral de accidentes laborales y encarecimiento de los servicios. La política de Loyola de Palacio, la todavía Comisaria de Transportes y Energía, ha sufrido un tremendo varapalo. No habrá autoasistencia en los puertos. Tampoco puertos de conveniencia ni terminales asistidas. Todo eso se acabó. Al menos, de momento.

El resultado cosechado en Estrasburgo supone un espaldarazo a la política desarrollada por Coordinadora a lo largo de los últimos años, pero sobre todo, supone el empujón definitivo al IDC, el Consejo Internacional de Estibadores, que se anota así su primera gran victoria política y social. Qué duda cabe de que las enormes movilizaciones protagonizadas por estibadores de todo el continente durante los dos últimos años han jugado un peso determinante en la decisión de los eurodiputados.

A pesar de la satisfacción que ha generado el resultado de la votación europea, en España han vuelto a desatarse viejas tensiones: Fernando Palao, antiguo presidente de Puertos del Estado durante la etapa socialista y hoy presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, ha decidido iniciar una venganza personal y, por cuenta y riesgo propios, prescindir de los estibadores profesionales en la terminal de graneles sólidos. Su decisión pone de manifiesto que quienes pugnan por desregular el sector no responden a opciones políticas generales sino personales, y que van a seguir intentándolo por todas las vías posibles. Por la actitud de Palao podría deducirse que la Directiva Europea fue aprobada el pasado 20 de noviembre, pero no fue así. Y eso es algo que debe entenderse con claridad. Las movilizaciones de los estibadores asturianos serán apoyadas por todo el colectivo portuario con la firme convicción de que defendiendo a Gijón defendemos a todos los puertos.

En realidad, y esto es algo fundamental, el rechazo del Europarlamento a la Directiva cuestiona abiertamente la validez de la Ley de Puertos española, aprobada el 6 de noviembre. Coordinadora, que siempre ha rechazado la autoasistencia insiste en la necesidad de alcanzar un acuerdo de consenso, tanto en el ámbito europeo como en el español. Ésa es la línea que vamos a defender. ■

Los estibadores de toda Europa se unen para derrotar a la Directiva

# El Parlamento también dice "no" a la Directiva

*Derrota sin paliativos para los defensores de la desregulación en Europa. 229 eurodiputados impidieron en el Parlamento Europeo la aprobación de la Directiva sobre el Acceso a los Servicios Portuarios, un verdadero esperpento jurídico. Desechada definitivamente, la desaparición de la Directiva pone en entredicho conceptos como el de la autoasistencia.*



**N**o a la Directiva. Con esta contundencia se manifestó el Parlamento Europeo el pasado 20 de noviembre en la Sesión Plenaria que debía servir para aprobar o rechazar un texto que había despertado la oposición de los estibadores de todo el continente. Un total de 229 eurodiputados votaron contra una Directiva que únicamente defendía los intereses de las grandes compañías armadoras y que hubiera abocado a los puertos al caos más absoluto. A favor del texto votaron 209 europarlamentarios, mientras que 19 se abstuvieron.

De esta forma, Estrasburgo rechazó sin paliativos la desregulación de los servicios portuarios y reafirmó su apuesta por un sistema de organización del trabajo que respete las conquistas laborales de los trabajadores y responda a las verdaderas necesidades de la ciudadanía.

La Ley de Puertos española ha quedado desautorizada

## Las raíces de una victoria

La clave que explica la victoria de los estibadores hay que encontrarla en la acción del IDC, que desde el primer momento mostró su oposición al texto de la Directiva y desplegó toda su capacidad de movilización para derrotarla. La unidad de acción de los estibadores se mostró en un goteo constante de manifestaciones, huelgas y paros que, desde Algeciras a El Pireo y desde Goteborg hasta Marsella, pusieron sobre la mesa la firme voluntad de los estibadores de defender su profesión. La misma semana en la que tenía que decidirse el futuro de la Directiva en el Parlamento Europeo, los portuarios de Francia, Portugal, España, Grecia y Chipre llevaron a cabo diversos paros para demostrar su firme oposición al texto de la Directiva. ■



# FREMAP

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

Al servicio de todo el  
colectivo portuario español

Estamos muy cerca de usted

Para más información

Centro Asistencial del Puerto de Barcelona

• Calle A, s/n. Zona Franca

• Ctra. Circunvalación, s/n. Tramo VI - Puerto de Barcelona

08040 Barcelona

Tel. 93 289 60 00 - Fax 93 223 01 78

e-mail: ricardo\_palau@fremap.es

## 229 eurodiputados votaron contra la Directiva y 209 a favor

### Loyola de Palacio, la gran derrotada

La votación del Parlamento Europeo supone una derrota de gran magnitud para la actual Comisaria Europea de Transportes y Energía, Loyola de Palacio, que había convertido su aprobación en un desafío personal. El rechazo a la Directiva implica el rechazo de la "autoasistencia", que hubiera permitido a las navieras trabajar con personas sometidas a condiciones cercanas a la esclavitud. La firme defensa de la profesión y de las condiciones de seguridad en los puertos - un aspecto que no sólo implica a la estiba, sino también al practicante- ha sido otro de los pilares sobre los que el IDC ha edificado su acción.

La victoria de los estibadores en Estrasburgo pone de manifiesto que existe una mayoría social en Europa favorable al respeto de los derechos laborales de los trabajadores y a la extensión de esos derechos a los portuarios de los demás continentes. Ésta es la labor principal del IDC, la organización por la que Coordinadora apostó con fuerza hace tres años y que, tras lo ocurrido en el Parlamento Europeo el 20 de noviembre, ha salido notablemente reforzada. ▲



Loyola de Palacio

## Un Parlamento dividido

El Parlamento Europeo cuenta con 624 diputados, de los que 64 son españoles. En general, los grupos políticos que apoyaban la Directiva defendida por Loyola de Palacio eran el conservador Partido Popular Europeo -donde se insertan los diputados del PP-, y el Partido Europeo de los Liberales -aquí encontramos a diputados del PNV y de Convergència-. Enfrente tenían a los diputados del Grupo Verde, a los miembros de la Izquierda Unitaria Europea y a los de la Europa de las Democracias y las Diferencias. En cuanto a los socialistas, la mayoría se expresaron contra la Directiva, aunque hubo excepciones significativas, como la de la eurodiputada Rosa Díez, que votó a favor. En franca oposición a esta actitud, el Grupo Parlamentario del Partido Socialista Francés expresó su plena satisfacción por el rechazo del Parlamento a la Directiva, ya que la aprobación del texto "habría abierto un camino para la multiplicación de los puertos de conveniencia y, en definitiva, a la jungla social".

Los argumentos a favor de la Directiva, expuestos por el alemán Georg Jarzembowski, se basaban en que "el rechazo va a suponer un retraso en la legislación europea", mientras que Loyola de Palacio apeló a que "la aprobación impulsaría el transporte marítimo en Europa". Los liberales europeos, en boca del holandés Herman Vermeer, también se apoyaron la Directiva, considerándola "un paso adelante en el sector marítimo europeo". Ni que decir tiene que todos ellos han salido muy tocados después de la votación del Europarlamento, ya que a pesar de las múltiples presiones a las que sometieron a los diputados, éstos decidieron rechazar el texto de la Directiva.

Los 229 eurodiputados que rechazaron la Directiva se movieron en la línea argumental defendida por el IDC y recogida por diputados como el holandés Erik Meijer, del grupo de la Izquierda Unitaria Europea. Para Meijer, con la Directiva "cada vez hubiéramos visto más puertos de conveniencia con contratación más barata y personas no capacitadas", unos puertos que, a su juicio, terminarían por resultar más inseguros. El eurodiputado fue más allá del simple rechazo a la Directiva y abogó por "terminar con las redes de transporte que utilizan los puertos financiados clandestinamente por las autoridades, como sucede en el Mar del Norte". El Grupo por la Europa de las Democracias y las Diferencias señaló que "no se puede aceptar la liberalización de los puertos sin que haya seguridad técnica, social y medioambiental", mientras que los Verdes compararon la situación de los puertos con la de los aeropuertos: "Nadie estaría dispuesto a arriesgar la seguridad en los aeropuertos para liberalizar el servicio de controladores aéreos".

En realidad, el conflicto desatado con la votación de la Directiva Europea ha puesto de relieve la división existente en Europa entre los partidarios de desregular el "estado del bienestar" y quienes mantienen una fuerte sensibilidad social. Así, por ejemplo, todos los eurodiputados belgas votaron contra la propuesta, independientemente de su afiliación política, y numerosos eurodiputados alemanes y holandeses del Grupo Popular (que en España equivaldría al PP) también apoyaron a los estibadores. Por esta vez, las tesis más conservadoras salieron derrotadas. ▲

## Un triunfo de Coordinadora

La votación del Parlamento Europeo, contraria a la Directiva Europea, no ha sido fruto de la casualidad. En España, sólo un sindicato -la Coordinadora- se ha movilizado incansablemente contra el texto de la Directiva. Han sido múltiples paros y manifestaciones, asambleas y contactos con otros colectivos portuarios para evitar la aprobación de una Directiva que se hubiera convertido en un formidable enemigo.

En contraste con la voluntad de lucha de Coordinadora, CCOO y UGT han optado por el silencio y la manipulación. Durante alguno de los paros más importantes, puertos controlados por CCOO y UGT - como Pasajes y Vigo- ni siquiera secundaron la huelga, y fueron constantes los intentos de confundir a los estibadores.

Fueron los hombres y las mujeres de la Coordinadora quienes sufrieron los gases lacrimógenos de la policía en las calles de Estrasburgo durante el pasado mes de marzo. No había nadie de CCOO ni de UGT. Nadie. Para estos sindicatos ha primado el interés electoral, en una clara demostración de que nunca han tenido en cuenta el verdadero interés de los estibadores. Después de este largo conflicto, sólo Coordinadora aparece con la autoridad moral suficiente como para hablar en nombre de los estibadores españoles. Y no sólo porque cuenta con cerca del 85% de la representación sindical, sino porque es el único sindicato que ha apostado verdaderamente por la profesión estibadora, por un colectivo portuario que, con esta lucha, ha salido plenamente reforzado. ▲



## La autoasistencia carece de sentido

Aprobada el pasado 6 de noviembre por el Congreso de los Diputados, la Ley de Puertos española ha recibido un duro golpe con la votación del Parlamento Europeo que no existe constituye una dificultad difícil de superar. Esto significa que una de las primeras consecuencias del rechazo de la Directiva Europea tiene que ser la inmediata revisión de la Ley de Puertos española.

Los cálculos del gobierno de José María Aznar pasaban por que la Ley de Puertos contase con el apoyo del Parlamento Europeo, algo que no ha sucedido. De haberse aprobado la Directiva, la Ley española hubiese adoptado de inmediato el principio de la "autoasistencia", que hubiera permitido a las navieras trabajar sin estibadores profesionales. Esto, que ha sido evitado in extremis, hubiera desencadenado una espiral de accidentes de trabajo, encarecimiento de servicios y reducción de la libre competencia, que hubieran puesto en serio peligro el mantenimiento del sistema portuario español. ▲

## Prácticos y amarradores apoyan la lucha de los estibadores

## El practicaaje: un asunto de seguridad

También el practicaaje se convirtió en los pasados meses en uno de los grandes temas de discusión. La eliminación de las normas que regulan el practicaaje -un elemento fundamental para la seguridad de los puertos- hubiera multiplicado exponencialmente las posibilidades de que se produjera otro accidente similar al del Prestige, una de las peores catástrofes ecológicas de la Unión Europea. Es evidente que la falta de una normativa clara que regule la navegación y el auxilio de este tipo de buques constituyen obstáculos de primer orden.

La Federación de Prácticos ha manifestado, después de la votación de Estrasburgo, que el gobierno español "deberá obrar en consecuencia, porque se da la paradoja de que la Ley de Puertos transcribe algo que, finalmente, no se produce". Emilio Martín, Secretario General de la Federación, considera que no es posible tratar al practicaaje como un elemento comercial, como ocurre en la -ahora desautorizada- Ley de Puertos. En esta misma línea se ha situado el presidente de la Asociación Española de Amarradores de Buques, Fernando Vidal: "La Ley de Puertos no tiene fundamento". ▲

*No sólo los estibadores han defendido el actual sistema portuario*





6.000 estibadores europeos expresan su rechazo a la Directiva frente al edificio de la Autoridad Portuaria de Barcelona

## Barcelona, 29 de septiembre: una jornada histórica

Los estibadores tomaron las calles de Barcelona y Rotterdam el pasado 29 de septiembre, en una movilización sin precedentes en la historia portuaria. En total, fueron 15.000 los estibadores (9.000 en Holanda y 6.000 en España) los que se manifestaron contra la Directiva Europea. La unidad que demostraron los estibadores, agrupados en torno al IDC, ha resultado crucial en la decisión que han tomado los eurodiputados. Por primera vez, los trabajadores de una misma profesión han sabido unirse más allá de las fronteras para plantear una batalla allí donde tenían que hacerlo. La capacidad de respuesta del IDC, de ámbito internacional, ha permitido plantar cara a los grandes grupos de poder, que evidentemente también trabajan en una perspectiva internacional. ▀



Delegados de Coordinadora, junto a estibadores chipriotas y franceses

Margarita Cabrera se incorpora como Técnico en Prevención de Riesgos

# Apuesta por la prevención

*Funespor, la Fundación de Estudios Portuarios financiada con la aportación de los estibadores portuarios de todos los puertos afiliados a Coordinadora, ha iniciado una nueva etapa poniendo en marcha un Servicio de Asesoramiento en Prevención de Riesgos Laborales en el Sector de la Estiba Portuaria.*

**Coordinadora** constituyó una comisión especializada en esta materia que ha desarrollado un importante trabajo. A la misma se han incorporado Margarita Cabrera y Víctor Díaz, técnico y director de Funespor respectivamente. La importancia de la prevención es tal que la organización decidió proponer a Anesco, la patronal del sector, la negociación de un acuerdo estatal específico sobre la materia, habiéndose

previsto la constitución de la comisión negociadora en un futuro próximo.

En la actualidad, Funespor se encuentra en condiciones de ofrecer un nuevo servicio de asesoramiento en materia de prevención de riesgos laborales. A la amplia experiencia de José Alberto Díaz, Francesc Gallissà y Víctor M. Díaz en el ámbito jurídico de la prevención, se une Margarita Cabrera, Ingeniero Técnico

Industrial y Máster en Prevención de Riesgos Laborales, contratada en exclusiva para el asesoramiento específico de los puertos.

La labor de la técnico en prevención se centra en informar, impartir formación específica, asesorar e, incluso, emitiendo informes como perito si fuera necesario y cualquier otra cuestión sobre la materia que puedan necesitar. ▲

## Datos de contacto Área Asesoramiento en Seguridad y Salud laboral:

### Director:

Víctor M. Díaz  
Técnico en Prevención de  
**Riesgos Laborales e**

### Ingeniero Técnico Industrial:

Margarita Cabrera Concepción

### Secretaria:

Tania Martín Rojas

Rambla Gral. Franco, 19 - 38006

Santa Cruz de Tenerife

Tel.: 922-289-521

Fax: 922-289-159

prevencion@funespor.org

www.funespor.org

## Los miembros de la Fundación de Estudios Portuarios:

### Patronato:

**Julián García, Antolín Goya, Joaquín Carrasco, Isaac Velado, Gabriel Otero y José Castells.**

### Director:

**Víctor M. Díaz**

### Área de Seguridad Laboral:

**Margarita Cabrera**

### Secretaria:

**Tania Martín**

**Desean transmitir sus mejores deseos de felicidad y prosperidad para el próximo año 2004**

# El IDC se reúne en Canadá

El escollo europeo se ha salvado. La derrota de la Directiva en Estrasburgo ha supuesto un duro golpe para los sectores que defendían la desregulación de la estiba. Sin embargo, su derrota en Europa no significa que vayan a dejar de intentarlo en el resto del mundo. De ahí el importante papel que tiene que jugar el IDC en la defensa de los estibadores. La reunión de las cabeceras de zona, celebrada en Canadá a principios de diciembre, supone un paso adelante en esta estrategia.



acompañados del Coordinador General del IDC, Julián García.

## El ALCA supondría un grave perjuicio para los estibadores de toda América

Entre las decisiones acordadas figura la creación de una Comisión de Riesgos Laborales que, encabezada por el puerto de Montreal, recopilará informes y materiales procedentes de todos los países del mundo. El objetivo consiste en crear un fondo de información al que puedan acudir todos los estibadores. La reunión también sirvió para oficializar el ingreso del puerto de Montreal en el IDC. Este puerto, el más importante de Quebec, cuenta con 820 afiliados. Además, los portuarios de Halifax, con 389 afiliados, también formalizaron su entrada en el IDC. ■

La reunión de las cabeceras de zona tiene lugar, como mínimo, una vez al año, y sirve para poner sobre el tapete los principales puntos que afectan a la defensa de los derechos de los portuarios en todo el mundo. En un clima marcado por la satisfacción que produjo la victoria de los estibadores europeos, los delegados del IDC se reunieron en Canadá, para tomar el pulso al sector.

## El IDC impulsa una Comisión de Prevención de Riesgos Laborales

Entre los asistentes se encontraban los representantes de las costas este y oeste norteamericanas, Pat Riley y James Spinoso respectivamente. También asistió el chileno Jorge Silva en representación de la zona Latinoamericana, mientras que por la zona Europea acudió el sueco Björn Borg. Todos ellos estuvieron



Los puertos canadienses operan bajo unas duras condiciones climáticas

## Preocupación por Latinoamérica

Si en Europa la batalla planteada por el IDC ha dado sus frutos, en América Latina la situación resulta más preocupante. El IDC elaboró una carta de solidaridad con los estibadores chilenos, amenazados por una constante inestabilidad laboral, y recordó que sólo la creación de un empleo estable y consolidado puede traducirse en un eficaz sistema portuario. De ahí la oposición que el IDC también ha mostrado frente al ALCA, el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas, un tratado que -bajo el prisma de Estados Unidos- desregulará los mercados y puede convertir a los puertos en una especie de "territorio sin ley". De aprobarse el ALCA en los términos defendidos por Washington, las condiciones laborales de los estibadores latinoamericanos se verían fuertemente perjudicadas, lo que resulta inaceptable para el IDC. ■

El IDC multiplica sus contactos internacionales bajo un clima de satisfacción por la derrota de la Directiva

# Italia, en el punto de mira

*La satisfacción por la derrota de la Directiva en el Parlamento Europeo no ha supuesto ningún descanso en el IDC. Recientemente, una delegación del IDC ha viajado a Génova, uno de los puertos con mayor historia del continente para conocer de primera mano las condiciones de trabajo en la estiba italiana.*

El éxito obtenido por los estibadores europeos con la derrota de la Directiva que pretendía desregular el trabajo con la imposición de la "autoasistencia" ha generado un clima de esperanza entre el colectivo portuario. Ahora, aquellos puertos y sindicatos europeos que todavía no pertenecen al IDC -como sucede en Italia- han iniciado contactos. La victoria de los estibadores constituye un hito histórico en las luchas obreras en Europa, puesto que por primera vez los miembros de un mismo colectivo han sabido unirse en la defensa de su profesión más allá de las fronteras de los Estados.

Representantes del IDC recordaron en Génova que la derrota de la Directiva en la votación del Parlamento Europeo (229 votos sobre 209) es el fruto de años de movilizaciones en los puertos. Si en un principio la lucha de los portuarios se organizaba alrededor de los sindicatos de cada país, el nacimiento del IDC en junio de 2000 marcó un punto de inflexión. A partir de aquel momento, los estibadores contaron con una voz propia que podía articular acciones conjuntas. De ahí su

rápido crecimiento. En la actualidad, 60.000 portuarios de todo el mundo forman parte del IDC, haciendo posible el viejo sueño portuario que hablaba de la unidad de los estibadores.

Las claves que explican este rápido crecimiento se sitúan en el triple eje que tiene toda la acción del IDC: solidaridad, democracia y profesionalidad. La solidaridad entendida como la vocación internacionalista de los estibadores, dispuestos a defender los derechos de su profesión incluso en los puertos más alejados. El ejemplo de los estibadores canadienses de Saint John y de algunos puertos de la costa oeste, que pararon en solidaridad con sus compañeros europeos dos días antes de la votación de la Directiva en el Parlamento, constituye una buena muestra de ello. La democracia, por su parte, se articula cediendo todo el poder de decisión a las asambleas de trabajadores, mientras que la profesionalidad es la otra gran apuesta del IDC para garantizar la calidad del trabajo y la seguridad laboral.



La visita del IDC coincidió con un paro de dos horas realizado en protesta por el despido injustificado de 49 trabajadores. Así, también en Italia toma cuerpo la conciencia de que sólo la unidad de los estibadores de todo el continente puede poner freno a la precariedad laboral. La presencia de portuarios de Civitavecchia y Génova en Barcelona durante la gran manifestación del pasado 29 de septiembre ya indicaba que las relaciones entre el IDC y los estibadores italianos se han hecho más intensas. El ejemplo de ambos puertos será seguido, con toda probabilidad, por otros puertos importantes como Impéria, Savona, La Spezia o Livorno. ■

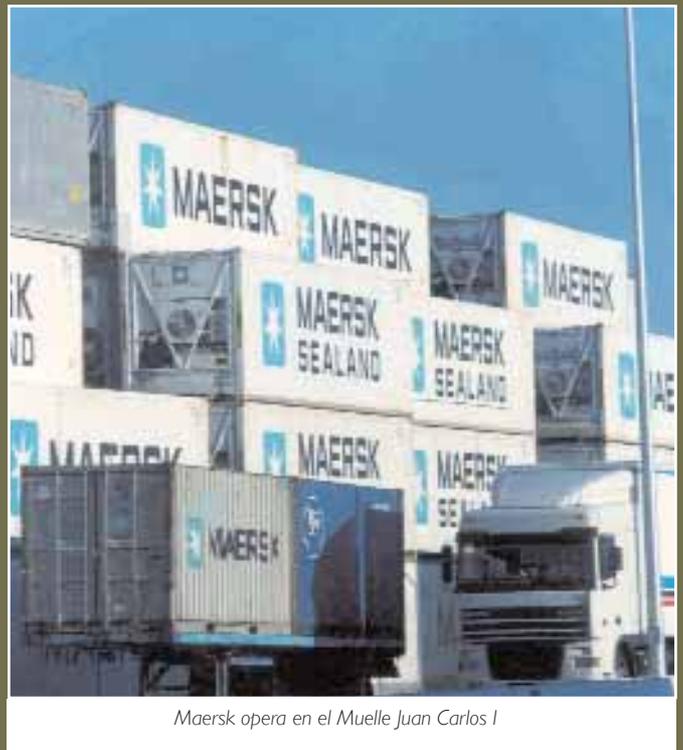
El primer puerto de España en tráfico de mercancías alcanzará, en 15 años, los 12 millones de Teus



# Algeciras más mercancías, mayor calidad

El esfuerzo inversor de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras en Isla Verde Exterior se acerca a los 500 millones de euros, una cifra que indica la magnitud que han alcanzado las obras. Con la conclusión de la segunda fase, prevista para el año 2006 y que cuenta con 522 millones de euros de los Fondos de Cohesión de la Unión Europea, el muelle ya podrá estar operativo. Los muelles que se construirán en Isla Verde Exterior estarán preparados para albergar las futuras generaciones de grúas "Super Post Panamax" y permitir el atraque de grandes buques portacontenedores, como ya ocurre en el Muelle Juan Carlos I. Esta estrategia de crecimiento del puerto está encaminada a afianzar los puestos de trabajo existentes y a generar una dinámica de mayor empleo en el Campo de Gibraltar.

El proyecto de Isla Verde Exterior tuvo en cuenta el Parque Natural del Estrecho, que se extiende desde Cabo Gracia, en Tarifa, hasta Punta San García, donde delimita la playa de Getares, en Algeciras. La Autoridad Portuaria, que administra el enclave desde su adquisición en 1980, varió el proyecto inicial y tras buscar la ubicación más respetuosa con el medio ambiente renunció al desarrollo de infraestructuras inicialmente previstas. En todo momento, quedó claro que la ampliación del puerto de Algeciras no podía hacerse a costa del entorno natural. Así, la protección debía alcanzar hasta el ámbito marino de Punta San García, algo que se ha conseguido con creces.



Maersk opera en el Muelle Juan Carlos I

## Un diseño para los próximos 15 años

El ambicioso proyecto de Isla Verde Exterior se engloba en el Plan Director del Puerto Bahía de Algeciras, que fue presentado hace dos años. Este documento recoge las principales líneas de actuación en la Bahía de Algeciras en un período aproximado de 15 años para poder atender el empuje de la actividad en un puerto que se encuentra entre los 10 primeros de Europa. Todos los proyectos contemplados suman 265 hectáreas de superficie dedicadas a tráfico portuario, o lo que es lo mismo, cuatro veces más que las actuales instalaciones destinadas a esta actividad, por las que en 2003 van a pasar 2,5 millones de Teus y 60 millones de toneladas.



Con la construcción de las nuevas infraestructuras portuarias contempladas en el Plan Director, Algeciras tendría capacidad para manipular hasta 12 millones de Teus anuales dentro de 15 años. En Tráfico de Mercancías las previsiones para los próximos años también apuntan a un crecimiento de la actividad. Así, el Plan de Empresa prevé 61,5 millones de toneladas



para 2004, 64,3 para 2005 y finalmente, 67,1 millones de toneladas en 2006, una dinámica de crecimiento que debe servir para fortalecer los empleos relacionados directa o indirectamente con el puerto. La buena situación de Algeciras en el contexto europeo y mundial no hace más que poner de relieve el éxito de la política sindical emprendida por la Coordinadora, que se basa en la vocación de servicio público que deben guardar los puertos y en la formación continuada de los trabajadores. En el puerto de Algeciras -donde existe una Escuela de Formación Portuaria- esta línea de trabajo ha servido para cimentar esta futura expansión.

## Los portuarios de Algeciras presentan uno de los mayores rendimientos de Europa: 30 movimientos por hora y grúa

El empuje de las actividades ha quedado patente en 2003, y especialmente en junio, mes en el que Algeciras registró la mayor actividad en tráfico de contenedores en la historia de un puerto español. Así, pasaron por el Muelle Juan Carlos I -operado por Maersk SeaLand- 240.377 Teus, cifra que entre otras cosas fue posible gracias a la productividad de la estiba, que con una media de 30 movimientos por hora y grúa, sitúa a los trabajadores gaditanos entre los de mayor rendimiento de Europa. Recientemente, se ha incorporado a la actividad de Algeciras la terminal pública de TCA (20% Grupo TCB y 80% Acciona), que sumará mercancías a las cifras actuales.

## Segundo eje de actuación: Campamento

El desarrollo de Isla Verde Exterior es uno de los ejes de esa ampliación, y el segundo se sitúa al norte de la Bahía, en concreto en Campamento, donde las obras se encuentran muy avanzadas. Así, la segunda actuación del citado desarrollo ya se encuentra muy avanzada y supone la construcción de los rellenos y muelles. En total, consta de cuatro fases en las que la Autoridad Portuaria invertirá 180 millones de euros, y sus dos primeras actuaciones cuentan con Fondos de Cohesión por un importe de 16,6 millones de euros.

## Los planes de ampliación buscan respetar el entorno natural



Campamento, junto con Isla Verde Exterior, son los dos grandes proyectos de expansión que el puerto de Algeciras está acometiendo, sin olvidar la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Campo de Gibraltar, convertida en una apuesta conjunta de la Autoridad Portuaria y la Junta de Andalucía. La ZAL ya cuenta con más de 100 hectáreas de terreno junto a la Estación de Clasificación de Mercancías de Renfe en el término municipal de San Roque, entrando dentro de las previsiones una futura ampliación de 200 hectáreas. En la actualidad, la Empresa Pública de Puertos de Andalucía se encarga del desarrollo del Plan Funcional de la ZAL, un proyecto que debe servir para que el empuje que ha adquirido el puerto de Algeciras encuentre respuesta en el de su entorno más inmediato. ▀

El aumento de tarifas no se refleja en los salarios

# Las Palmas defiende sus derechos



*Los compañeros del Puerto de La Luz y de las Palmas no aceptan que se impute a la fuerza laboral el aumento experimentado por la tarifa portuaria, ya que en el conjunto total de los costes originados por las actividades de manejo de mercancías en el puerto, el impacto de facto salarial es mínimo.*

El esfuerzo y sacrificio de nuestros compañeros para colaborar con el resto de agentes implicados en mejorar la competitividad del Puerto de la Luz está sobradamente demostrado. Este colectivo renunció de manera documentada y voluntariamente a una parte significativa de su salario, del orden del 50% en los manipuladores de pesca y del 25% en el resto de la plantilla. Esta renuncia ha supuesto la aceptación, por parte de los estibadores de Las Palmas, de una merma en sus ingresos de más de 21 millones de euros en un periodo de 10 años.

Debe quedar muy claro que la estabilidad y crecimiento del Puerto de la Luz, que ostenta el primer puesto en rendimiento medio en España, se debe a la mejora tecnológica, que a su vez exige un alto nivel de capacitación del personal que maneja la maquinaria. Pero también se debe a la aportación entusiasta de los estibadores, que están disponibles 24 horas durante todo el año. A pesar de ello, en las épocas de mayor demanda, las necesidades de personal se estiman en un mínimo de 100 trabajadores más, que deben ser agregados a la actual plantilla previa la imprescindible formación especializada profesional, lo cual constituye una reivindicación de los compañeros grancanarios desde hace bastante tiempo.

Por tanto, el incremento de las tarifas obedece a las exigencias de la mejora en las actividades, favoreciendo a los usuarios, para quienes el aumento supone una inversión que acelera y simplifica las operaciones de carga, descarga, entrega y recepción de mercancías, que es, en definitiva, lo que permite asegurar y aumentar el beneficio.

## Insuficientes medidas de seguridad

La opinión pública ha conocido recientemente tres sentencias dictadas en Cataluña, Andalucía y Galicia sobre a quién corresponde la responsabilidad cuando ocurre un accidente laboral con resultado de daños físicos. Estas decisiones judiciales han liberado de culpa a los empresarios, por que los trabajadores lesionados, compañeros de la construcción, aunque conocían la ausencia de los dispositivos de seguridad, habían aceptado realizar el trabajo. Todos sabemos que en la realidad laboral a quien, con razón o sin ella, se niegue a acatar una orden, no le queda más camino que la calle. A la vista de lo sucedido, los estibadores portuarios de Las Palmas se han visto obligados a exponer los riesgos que a diario tienen que afrontar en cumplimiento de su deber profesional en la terminal de contenedores de la empresa Contenemar.

La maquinaria de esta terminal no garantiza una operación segura: a las unidades les faltan cristales, no tiene puertas, los equipos de manipulación de contenedores han sobrepasado hace tiempo su vida útil, por ser material desechado de otros puertos. Tales circunstancias, además de constituir un peligro inadmisibles, merman considerablemente la productividad, dado que los compañeros de Las Palmas, movidos por el temor natural a resultar heridos, toman las medidas que pueden para salvaguardar en lo posible su integridad. Sirva como ejemplo decir que, cuando un camión se coloca en posición de recibir un contenedor, el conductor abandona su puesto y desciende del

vehículo hasta tanto el equipo ha sido asegurado, un simple movimiento que puede duplicar o triplicar el tiempo de operación.

Desgraciadamente, a la empresa le resulta más rentable pagar las sanciones que se le impongan, cuando se le imponen, que dotar a la terminal de la maquinaria adecuada. ■

## No a la comisaría. Sí a los equipamientos culturales

Los portuarios de Las Palmas también han expuesto su oposición al proyecto de instalación de una comisaría en lo que fue sede de la antigua Organización de Trabajos Portuarios, OTP. Además de testigo del esfuerzo continuado de los trabajadores, este entrañable edificio fue escenario de la larga lucha de resistencia del colectivo portuario en defensa de sus derechos laborales y de las libertades populares, durante los tristes tiempos de dictadura y primeros años de la democracia. Los portuarios, junto a las diferentes representaciones ciudadanas, exigen que el edificio sea dedicado a equipamientos de utilidad sociocultural para las familias del entorno y del resto de la ciudad.



# El Hierro amplía su puerto

*Con la colocación del primer bloque del dique se dio inicio a la ampliación del puerto de La Estaca, en la isla de El Hierro. El acto, cargado de simbolismo, tuvo lugar el pasado 17 de noviembre y sirvió para poner de relieve el potencial económico de la más pequeña de las Islas Canarias. El proyecto debe traducirse en una mayor creación de empleo y en la integración definitiva de la isla en el Archipiélago.*

Los actos que marcaron el inicio de las obras contaron con la presencia de múltiples protagonistas de la escena portuaria, como Benigno Blanco, Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento; Antonio López, delegado del Gobierno en las islas; y José Llorca, presidente de Puertos del Estado. Por el Gobierno canario asistieron Antonio Castro, Consejero de Infraestructuras; Tomás Padrón, presidente del Cabildo Insular; y Luis Suárez, presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. La presencia de representantes de las dos administraciones públicas - Estado y Autonomía- sirvió para plasmar la unidad de acción que existe en el ámbito de las infraestructuras. Desde este punto de vista, la ampliación del puerto de La Estaca constituye una buena noticia para la isla más occidental y menos poblada del archipiélago canario.

El proyecto tiene un coste cercano a los 30 millones de euros y será financiado en un 82% con dinero procedente del Tramo Estatal de Transportes del Fondo de Cohesión. Las obras incluidas en el proyecto consisten en la prolongación del dique de abrigo en 377 metros, conformando en su lado interior dos alineaciones para sendos atraques Ro-Ro, y la construcción de una nueva carretera de acceso de más de un kilómetro de longitud y cuya calzada dispondrá de un carril lento para vehículos pesados en el tramo donde su pendiente lo requiera. Además, las obras dotarán al puerto de una playa para embarque de vehículos y pasajeros, de una hectárea de superficie de almacenamiento para mercancías y

servicios portuarios, y de zonas peatonales y de aparcamiento de vehículos.

Como parte del proyecto, se ha acondicionado la infraestructura del actual dique, y se realizará una nueva Estación Marítima, actuaciones que también se beneficiarán de Fondos Comunitarios. El coste total del Proyecto, incluidas las citadas obras, superará los 34 millones de euros y su ejecución se prologará hasta 2005.

## La preocupación por el entorno

El respeto del entorno natural se traducirá en la inclusión de una serie de medidas correctoras, así como de un programa de vigilancia ambiental, habiéndose prestado especial atención al transporte del material de cantera y al estado final en que habrá de quedar la Cantera de Timijiraque. La explotación de esta cantera ha sido asumida por el propio Cabildo Insular, en un intento de minimizar el impacto ecológico sobre la isla.

La obra, incluida en el Plan de Infraestructuras que diseñó el Ministerio de Fomento para el período 2000-2007, es considerada trascendental para el desarrollo sostenible de la Isla del Hierro, cuyo puerto debe asegurar la cohesión territorial con las demás islas, la Península y el resto de la Unión Europea. Uno de los objetivos explícitos de este proyecto -además de satisfacer las necesidades de los 8.000 habitantes de la isla- reside en potenciar el turismo de cruceros, una de las bases sobre la que economía herreña puede relanzarse. ■

## Un plan de infraestructuras en pleno desarrollo

El PIT 2000-2007 del Ministerio de Fomento, con efectos presupuestarios a 2010, contempla en el Capítulo de Puertos una inversión de 10.567 millones de euros corrientes, de los cuales 4.759 millones (45% del total) serán aportados por la iniciativa privada. A los puertos del Archipiélago Canario les corresponderán 1.289,4 millones de euros corrientes de inversiones, de los cuales 774,3 millones serán invertidos en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (Sta. Cruz, Sta. Cruz de La Palma, San Sebastián de la Gomera, Los Cristianos, La Estaca y Granadilla), con un 59,4% de inversión pública y el resto de inversión privada.



La ampliación del Puerto de La Estaca solucionará los problemas de atraque y abastecimiento de El Hierro, resolviendo, al mismo tiempo, los problemas de congestión y seguridad que planteaban los accesos por la carretera. En definitiva, quedará garantizada, a medio y largo plazo, la capacidad y seguridad marítima del puerto, potenciados sus tráfico, especialmente los de pasajeros y cruceros, y mejorada la accesibilidad viaria del recinto portuario. ■



Plano de las obras en el puerto de La Estaca



# Puertos de Tenerife



**Futuro Puerto - Ciudad**



**Edificio SOFITESA  
Instalación empresas ZEC**



**Terminal Contenedores**



**Tráfico RO-RO**

## APOSTAMOS POR EL FUTURO

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

# PUERTOS PARA EL SIGLO XXI

# ALGECIRAS

## TERMINALES - BUNKERS - LOGÍSTICA

14/15/16 ABRIL 2004

HOTEL DON CARLOS | MARBELLA | SPAIN

**UNA GRAN  
CONFERENCIA  
INTERNACIONAL QUE  
ANALIZARÁ**

**TEMAS CLAVES DEL  
SECTOR MARÍTIMO-  
PORTUARIO Y  
LOGÍSTICO EN UN  
MARCO ESTRATÉGICO  
INIGUALABLE**

*Algeciras está situada en la encrucijada del  
Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico  
siendo la puerta natural del Sur de Europa*



Patrocinado por

  
Puerto Bahía de Algeciras

Junta de Puerto de la Bahía de Algeciras



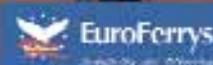
Puertos del Estado

Colaboran 











organised by

**insight  
conventions**

Visítenos [www.insightconventions.com](http://www.insightconventions.com) o envíenos  
un email a [contactinsight@aol.com](mailto:contactinsight@aol.com) para mayor información

*El rendimiento de la plantilla permite alcanzar unos elevados beneficios*



*El buen momento que está atravesando el puerto de Barcelona se basa, en gran parte, en la política de formación que ha seguido su plantilla. Los estibadores se han implicado plenamente en una estrategia de formación que se asienta sobre tres pilares básicos: el dominio de la informática y las nuevas herramientas tecnológicas; el aprendizaje de la lengua inglesa; y el manejo de nueva maquinaria.*

# El puerto de Barcelona bate récords

Los beneficios del puerto de Barcelona crecerán este año un 14,28 por ciento. Cuando finalice 2003, las cuentas de la instalación portuaria arrojarán un beneficio de 32 millones de euros, frente a los 28 millones de 2002. La facturación será de 105 millones de euros y el cash flow ascenderá a 60 millones de euros. Otro dato positivo ha sido la reducción de los gastos fijos un 1%, algo "muy positivo".

Existen otros récords batidos por la instalación. Entre ellos sobresalen las inversiones, con 122 millones de euros. Entre las obras que se han hecho durante el año destacan la apertura de la bocana norte, la ampliación del muelle de Inflamables, la inauguración de la terminal multipropósito del muelle Adossat o la buena marcha de las obras de los diques de abrigo de la ampliación.

Otro de los récords se refiere a las estadísticas. El enclave cerrará 2003 con un crecimiento de las mercancías del 6%, con más de 35 millones de toneladas. También se batirán marcas en contenedores. El año acabará con un movimiento de alrededor de 1,6 millones de Teus. El 30 de noviembre ya se habían contabilizado 1,55 millones de contenedores. Y, en cuanto a cruceros, se cerrará el año con más de un millón de cruceristas y 1.521 escalas. La aprobación del segundo plan estratégico, válido hasta 2015, y el haber empezado a ser realmente un puerto sin papeles son otros de los logros por los que 2003 pasará a la historia portuaria de Barcelona.

En 2004 las inversiones serán de 136 millones de euros. Algunas de las grandes obras serán la alineación del muelle de Pescadors, el inicio de las obras de la

tercera terminal de contenedores, las primeras actuaciones sobre el cauce del río Llobregat y las obras previstas en el Plan Director Ferroviario.

La comunidad portuaria también batirá récords. La facturación de sus empresas alcanzará 2.600 millones de euros. El año pasado cerraron el ejercicio con una facturación de 2.400 millones de euros, siendo el cuarto grupo empresarial de Cataluña y acaparando el 1,97% del PIB catalán. El puerto es la principal infraestructura de transportes de Cataluña y está situado entre los diez más grandes de Europa. También hay que destacar el crecimiento de los tráficos, como consecuencia, principalmente, del boom de las importaciones procedentes de Extremo Oriente y al incremento del negocio de los cruceros.





## Hacia el millón y medio de Teus

El tráfico de contenedores en el puerto de Barcelona ha experimentado durante los 10 primeros meses del año un aumento del 10,56%, en relación al mismo periodo del año pasado. El número total de contenedores manipulados en el puerto es de 1,36 millones de Teus, mientras que en todo el ejercicio anterior esta cifra fue de 1,46 millones.

Esta tendencia al alza hace pensar que en el 2003 se puede superar el millón y medio de Teus. En cuanto a la cifra total de mercancía manipulada, se aprecia un crecimiento del 4,39%, pasando de los 27,40 millones de toneladas del periodo enero-octubre del 2002, a los 28,61 millones de toneladas de este año.

De este total de mercancía manipulada, un 80,25% (22,96 millones de toneladas) corresponde a tráficos con el exterior, mientras que el cabotaje representa el 19,25% restante (5,65 millones de toneladas). En el capítulo de carga general, el aumento hasta octubre ha llegado al 6,52%, pasando de 16,13 a 17,18 millones de toneladas.

## Inaugurado el Camion's Truck Center

Se ha inaugurado recientemente un nuevo espacio integral de servicios al camión y al transportista. Se trata del Camion's Truck Center, que con una superficie de 20.000 m<sup>2</sup>, dispone de una estación de servicio, un taller de neumáticos, un tren de lavado de camiones y vehículos industriales, y

dos zonas de aparcamiento para camiones y turismos. Además, se han instalado talleres de mantenimiento y reparación y un servicio de restauración.

El espacio se encuentra gestionado por la compañía MEPSA Servicios y Operaciones, y se ubica en el parque de terminales portuarias Delta 1, muy cerca de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), Mercabarna, la Zona Franca y el aeropuerto. Se calcula que en la actualidad acceden al Port de Barcelona unos 5.000 camiones diarios, cifra que con la ampliación aumentará alrededor de un 50%. Este incremento coincidirá en el tiempo con la segunda fase del proyecto que incorporará un edificio de oficinas de unos 2.000 metros cuadrados. La inversión total del proyecto es de nueve millones de euros. ▲

# Corredor de carga portuaria entre Tarragona y Zaragoza

La Autoridad Portuaria de Tarragona, la Plataforma Logística Plaza, la Cámara de Comercio de Zaragoza y la empresa tarragona Port Services (TPS) van a promover el desarrollo de un corredor de carga portuaria entre Tarragona y Zaragoza, que está estudiando y confeccionando la empresa consultora Atair. Esta propuesta debería ir encaminada a la

consolidación del empleo existente en el puerto tarraconense, que hoy cuenta con una plantilla cercana a los 200 estibadores.

El puerto de Tarragona considera ventajoso que la plataforma logística Plaza elabore este corredor, ya que el puerto aumentaría la eficacia del transporte de forma competitiva,

incrementaría su capacidad y facilitaría la carga y descarga de contenedores vía ferrocarril y carretera. La ventaja del corredor para Plaza sería contribuir a la consolidación de la plataforma logística intermodal en el sur de Europa, con la dotación de nuevas infraestructuras y servicios imprescindible la conexión terrestre-ferrocarril-marítima. ▲



El Comité reclama un aumento de plantilla

# Paros en Valencia

## para defender la autorregulación

*Coordinadora ha marcado el camino para desbloquear el conflicto en Valencia. La solución propuesta por nuestro sindicato es la que finalmente se está aplicando, en una clara demostración de que el sistema de reparto del trabajo que defendíamos es el más apropiado para el puerto valenciano.*

Los estibadores valencianos realizaron 24 horas de paro para continuar regulando la manera de establecer los turnos de descanso y de trabajo mediante un sistema que ya fue empleado durante el verano pasado. Mediante este sistema, durante los fines de semana se dividen las tareas por especialidades, de manera que un tercio de la plantilla está de descanso y trabajan dos tercios. Sin embargo, las terminales consideran que este sistema no había funcionado y decidieron por su cuenta volver al sistema anterior en el que Sevasa regulaba el número de trabajadores durante todo el año, y esto provocó la protesta de los estibadores.

Los empresarios rechazan la autorregulación porque aseguran que no cubre sus necesidades de personal y se excusan en eso para afirmar que no garantiza el carácter de servicio público de la estiba.

El sistema de autorregulación, se alcanzó en un acuerdo tripartito entre la autoridad portuaria, las terminales y los sindicatos, que también incluía la incorporación de 120 estibadores y un plan de formación, y tenía vigor hasta el 30 de septiembre pasado.

### Coordinadora propuso la solución más adecuada

La solución propuesta por la Coordinadora es la que se adapta con mayor eficacia a las necesidades de trabajo en el puerto valenciano. Pero, a partir de la negativa de las empresas a seguir aplicándolo, los 700 estibadores portuarios decidieron parar la estiba y desestiba de toda la mercancía en el puerto levantino. Desde las 2 de la madrugada y durante todo el día 16 de octubre, Valencia estuvo completamente parada, ya que

tampoco se despacharon las mercancías a los transportistas que acudieron a recoger o dejar su carga.

Las navieras, por su parte optaron por desviar sus buques o descargar en otros puertos como Barcelona. A última del día de paro, permanecieron atracados en los muelles sin trabajar, un total de 21 buques.

El conflicto ha conseguido reunir a los diferentes colectivos que componen la Comunidad Portuaria con el fin de encontrar una solución, que contempla la designación del 67 por ciento del censo de los trabajadores portuarios para trabajar los sábados, domingos y festivos, con el fin de solucionar la falta de personal.

Un mes después, el Comité de Empresa ha reclamado un incremento de plantilla y la Autoridad Portuaria ha prometido realizar un estudio en cada departamento para conocer las necesidades reales. ■

## Cambio en el Comité de Valencia

El presidente del Comité de Empresa de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Valencia (SEVASA), Víctor García, presentó su dimisión como presidente del Comité de Empresa, una decisión basada en motivos personales. Ahora, el sindicato Coordinadora designará su representante en el Comité de Empresa de entre los

candidatos de su lista inicial. Posteriormente, se elegirá al nuevo presidente, que pertenecerá a este mismo sindicato, al contar con mayoría en el Comité. En Valencia el Comité de Empresa está formado por nueve delegados de Coordinadora, cinco de UGT, dos de la APTP y uno de CCOO. ■

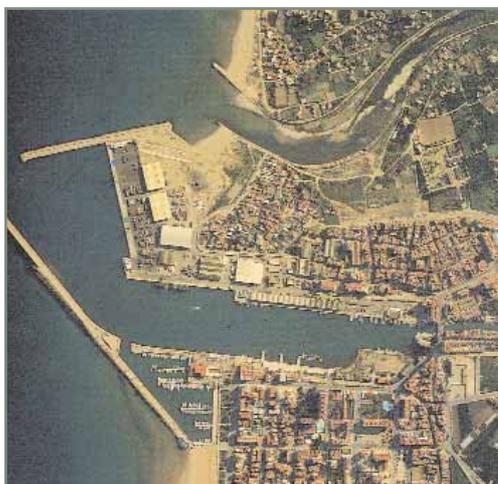


# Firma del Convenio en Sagunto

La firma del Convenio Colectivo en el puerto de Sagunto durante el pasado mes de octubre puso fin a las diferencias que habían surgido con los responsables de la Administración. Con este acuerdo, los 110 estibadores de Sagunto han dado un paso adelante para garantizar la estabilidad laboral de su puerto. Con una media de edad de 43 años, la plantilla de Sagunto trabajó, durante el año 2002, a un ritmo de 22 turnos por mes. ▲

## Aumento del tráfico en Gandía

El empuje que está adquiriendo Valencia y sus puertos adyacentes también ha alcanzado a Gandía. En este pequeño puerto situado a tan sólo 50 kilómetros de la capital valenciana, todo está preparado para poner en marcha unas nuevas instalaciones frigoríficas. Con esta ampliación, Gandía podrá hacer frente a una mayor demanda en la exportación e importación de fruta. ▲



## Nuevos muelles en Alicante

El puerto de Alicante ha iniciado la ampliación de sus instalaciones mediante la construcción de dos nuevos muelles. Las previsiones de contratación en Alicante se sitúan en torno a unos 16.000 jornales para el próximo año, lo que confirmaría la línea ascendente de años anteriores. Durante el mes de diciembre, por ejemplo, el puerto alicantino ha atraído una serie de barcos que han transportado carbón y elementos siderúrgicos como perfiles de hierro, un tipo de mercancías que parece consolidarse como tráfico regular. La plantilla de Alicante está formada por 77 estibadores con un promedio de edad de 27 años -el más joven de España-. La media de turnos al mes se situó, durante el año 2002, en 26. ▲

Coordinadora presentó a finales de noviembre un preaviso de huelga, que en caso de persistir la actitud de la Autoridad Portuaria gijonesa, afectaría de manera indefinida a los trabajadores de El Musel y con paros puntuales al resto del Estado. La privatización de la terminal de graneles sólidos, EBHISA, es la causa directa de estas movilizaciones.



# Contra la ilegalidad

*El conflicto de la estiba en Gijón puede extenderse a todo el sistema portuario*

El rechazo del Parlamento Europeo a la Directiva defendida por la Comisaría de Transportes y Energía, Loyola de Palacio, ha supuesto un hito histórico para los trabajadores portuarios, que hemos visto reconocidos nuestros argumentos. En España, el talante negociador de los sindicatos de estibadores no se vio acompañado por la actitud de un gobierno que -cerrado prácticamente al diálogo- aprobó una Ley de Puertos que ahora, y tras lo acontecido en Bruselas, se ha visto desbordada.

Sin embargo, Fernando Palao, nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón y antiguo presidente de Puertos del Estado (ocupó el cargo en los últimos años de gobierno socialista), ha optado por ignorar las noticias que llegan del sector, actuando por libre y haciendo caso omiso de lo que el Parlamento Europeo acaba de dictaminar.

Así, mientras los estibadores europeos mantenían un pulso con el Ejecutivo comunitario, comenzaba el conflicto en Gijón tras el anuncio de Palao de la

inminente privatización de la terminal de graneles sólidos EBHISA (European Bulk Handling Installation), empresa controlada en un 68% por la Autoridad Portuaria gijonesa. Y lo hacía amparándose en un Real Decreto de 1986, punto 2-G, que hacía referencia a la posibilidad de que las terminales que poseen plantas de transformación puedan prescindir de la contratación de estibadores de las Sociedades de Estiba. Un argumento que permite a EBHISA utilizar personal no portuario para las labores de descarga de los buques graneleros (parte de la carga que no puede hacerse con los pórticos-grúa) y de la que se encargaban 47 estibadores, casi un 50% de los trabajadores de la Sociedad de Estiba de El Musel, en una terminal por la que pasa alrededor del 80% del tráfico total del puerto asturiano. Palao ofrece como contraprestaciones bajas incentivadas y recolocaciones, una oferta a la que Coordinadora y el colectivo de los trabajadores de la terminal gijonesa se oponen con rotundidad. Sorprende la actitud personalista de Palao

precisamente en un momento en el que la derrota de los que abogaban por la desregulación del sector ha sido absoluta.

Coordinadora y la mayoría de las organizaciones de trabajadores de los puertos españoles consideran que esta situación en el puerto de Gijón constituye un claro precedente que tendrá, sin duda, repercusiones en el resto de las zonas. De ahí que nuestro sindicato, consciente de la gravedad del conflicto generado en El Musel, ha acordado en asamblea de estibadores de Coordinadora celebrada el 26 de noviembre en el puerto gijonés, extender la huelga que afecta a la terminal de graneles sólidos EBHISA desde principios del mismo mes a toda la instalación portuaria asturiana y, posteriormente y en función de cómo evolucione el conflicto, ampliarla al conjunto del sistema portuario español. La huelga en el recinto portuario de Gijón será indefinida, mientras que en el resto de instalaciones portuarias se convocará los lunes de cada semana.

## Un año movido

Si la Autoridad Portuaria gijonesa sigue empeñándose en este ataque frontal al colectivo, estaríamos ante el octavo paro, en lo que va de año, del sistema portuario español. Si ya 2002 casi finalizó con la primera huelga de 24 horas contra lo que entonces era el proyecto de nueva Ley de Puertos, enero de 2003 comenzó con tres días de huelga por partida doble: en contra de la Ley de Puertos española y contra la Directiva que pretendía desregular los servicios portuarios y que, finalmente, fue rechazada por el Parlamento Europeo. Los paros continuaron en España y en otros puertos europeos el 10 y el 12 de marzo contra la Directiva y siguieron en abril (28, 29 y 30) contra el todavía proyecto de la nueva normativa española en materia de puertos. El pasado 29 septiembre las instalaciones portuarias españolas y algunas europeas volvieron a quedar paralizadas 24 horas, en una huelga que marcó un antes y un después en la historia sindical portuaria, y en noviembre los estibadores protagonizamos paros parciales.

Se trata de un periplo que, parece ser, va a proseguir si no se da marcha atrás a esta situación, injusta, ilegal y que no se ajusta a la realidad del momento. Desde Coordinadora basamos la extensión de la huelga al resto del sistema portuario español en que el conflicto en Gijón no puede considerarse un conflicto local, sino que la situación de EBHISA puede ser el detonante de otros conflictos en los demás puertos. Además, es del todo inaceptable que Puertos del Estado, supuestamente un organismo que como su propio nombre indica es el encargado de organizar el sistema portuario español, permita que la terminal de graneles gijonesa se acoja a un Real Decreto del año 1986 para dejar de ser empresa estibadora. Es una actitud que demuestra el talante de quienes la adoptan.

Estamos, pues, ante una situación, que va más allá de una cacicada y de una reivindicación laboral. La situación generada tras el rechazo de los europarlamentarios al proyecto de Directiva presentado por la hermana de Ana Palacio debe ser el inicio de una revisión profunda de la actual Ley de Puertos, dada la incongruencia que representa haber sido aprobada antes que la propia Directiva Europea, una ley de rango superior a la que debe ceñirse y que, hoy por hoy, ni siquiera existe.



Portuarios asturianos, junto a sus compañeros en las calles de Barcelona



La privatización de EBHISA supondría un grave precedente



La bandera asturiana ondeó en la manifestación del pasado 29 de septiembre

## Acuerdo en Bilbao

La negociación del Convenio Colectivo del año 2003 se ha cerrado con éxito en Bilbao, siguiendo las mismas líneas que el convenio de 2002. A partir de enero se comenzará a negociar el acuerdo para el 2004. Coordinadora solicitará el ingreso de entre 15 y 15 nuevos estibadores, que pasarán al grupo o.

Quality Services

Professionalism

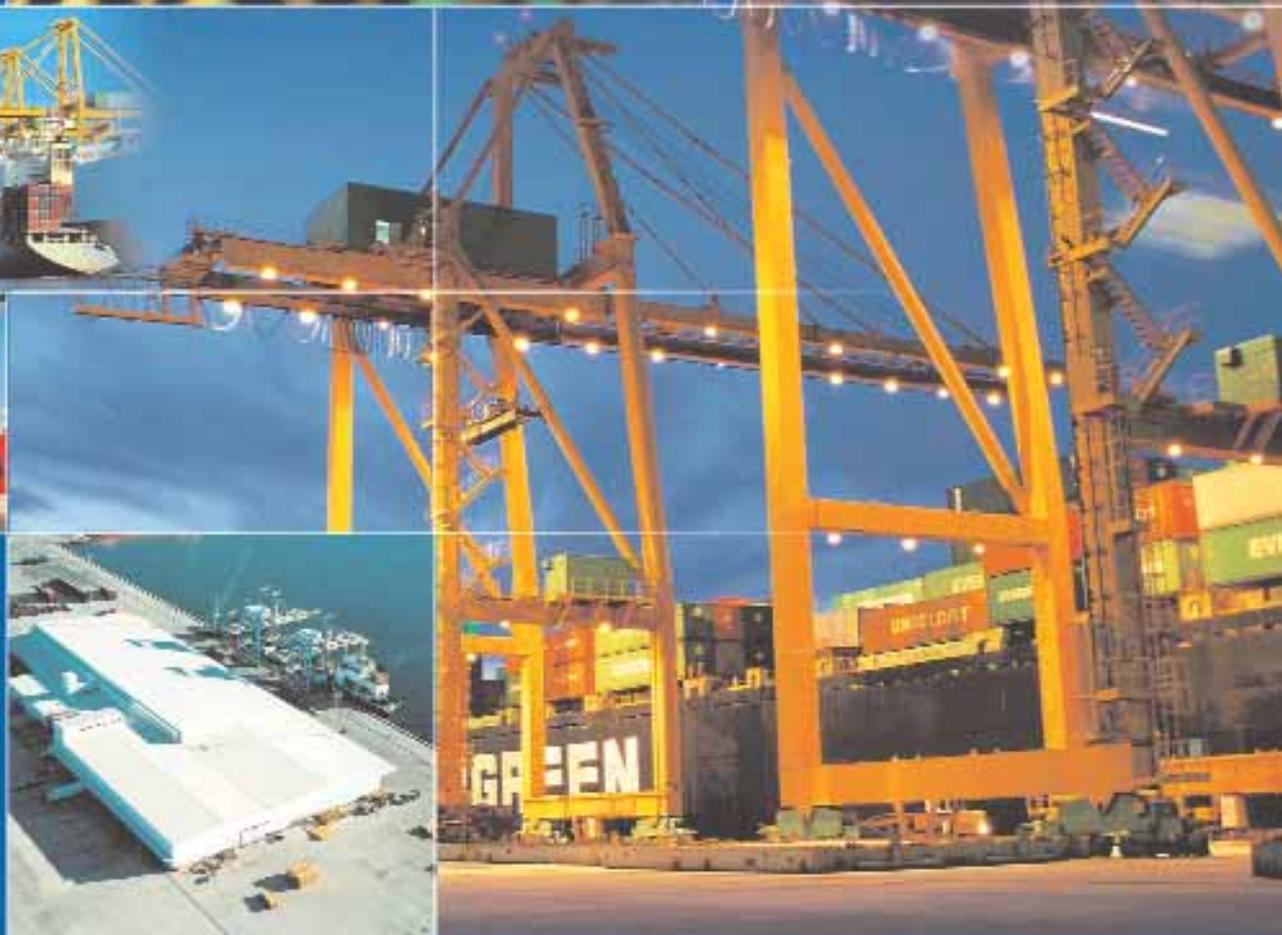
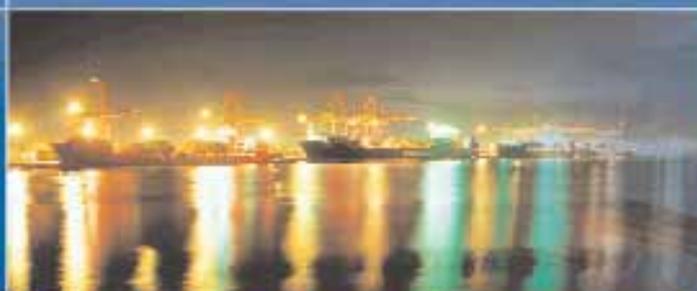
Infraestructure

Equipment



**VALENCIA**  
VALENCIA CONTAINER  
TERMINAL

Muelle Principe 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



*Maritima Valenciana S.A.*

CUSTOMER ORIENTED