

La voz de los puertos

# LA ESTIBA

Número 81. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Julio 2004



## Seguridad laboral un desafío inaplazable



El **IDC**  
se reúne en  
**Barcelona**

Se firma la paz en **Gijón**, pero se reabren conflictos en **Portugal**, **Francia** y **Argentina**



## 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

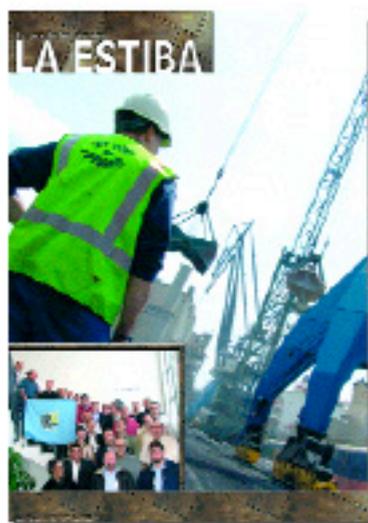
Edificio Tercat  
Muelle Príncipe de España s/n  
Puerto de Barcelona  
08039 Barcelona  
www.tercat.es

Terminal Catalunya Administración. tel: 93 298 61 00 fax: 93 298 61 01 • e-mail: terminal.catalunya@tercat.es

Terminal Catalunya Contenedores. tel: 93 223 41 57 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





# La hora de la Seguridad laboral

## Sumario

### 4 Internacional

Seguridad laboral  
Conflicto abierto en Portugal  
Argentina se moviliza  
Alta tensión en Calais  
Formación sindical en Perú  
Italia se incorpora al IDC

### 10 Zonas

Andalucía  
Canarias  
Cataluña - Baleares  
Norte  
Levante

### 23 Funesor



## Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar

Edición, redacción y diseño:  
ComCom, soci  
Miquel Borras, Josep Diego Nové Llavata, Xabier Palacios

Han colaborado en este número:  
Rafael Espartero (Valencia), José M. delgado, Pedro González  
Blanco, José Luis Llorca (Almería), Emilio Martínez  
Julio Navarro, José M. Martínez (Chucky) y Francisco  
Javier Bayam (Calais) (Barcelona), Joaquín Carrasco  
Málaga, José José Toribio (Gijón), Teresa Rovelo Lizaso  
Larrea (Las Palmas), Juan Martín (MK), Teresa Alier (IDC), Margarita Cabrera y Víctor Díaz (Funesor)

Miércoles Núñez, 1, 3º 2ª - 08003 Barcelona  
Teléfono: 93 319 26 50 - Fax: 93 319 98 92  
Correo electrónico:  
estiba@coordinadora.org  
Depósito legal: T F291/84

**Y**a no hay excusas. Ha llegado la hora de atajar la plaga de los accidentes laborales con una política de prevención consensuada y rigurosa. Los cuatro compañeros fallecidos este año son un precio demasiado alto para nuestro colectivo. Nada ni nadie nos los podrá devolver, pero si podemos impedir que este tipo de tragedias se conviertan en algo habitual en nuestros muelles.

Para Coordinadora, que siempre ha insistido en que la seguridad laboral debe ser uno de los pilares sobre los que se asiente el desarrollo del sector, este es un momento crucial. Y lo es porque son los trabajadores quienes están tirando del carro de la prevención de accidentes, como quedó demostrado en Barcelona con la primera reunión de la Comisión de Prevención de Riesgos Laborales de la Zona Europea del Consejo Internacional de Estibadores (IDC). Hasta 40 delegados de siete países distintos decidieron impulsar un espacio en el que los sindicatos puedan compartir información sobre operativas, maquinarias y legislaciones. Una Comisión dinámica que permita conocer en tiempo real cualquier noticia acerca de la prevención de accidentes. En estos tiempos en que los gobiernos insisten en la "seguridad policial", los trabajadores tenemos la obligación de recordarles que la principal seguridad debe ser la laboral, tanto desde el punto de vista de la estabilidad del empleo como de la prevención de accidentes.

De todo lo expuesto se deduce que uno de los mayores obstáculos al desarrollo portuario proviene, precisamente, de aquellas empresas o personas que deciden, por su cuenta y riesgo, aplicar sus propios criterios en un puerto determinado. Eso fue el problema en Gijón y eso es ahora el problema en puertos tan distantes entre sí como Calais (Francia), Sinos (Portugal) y Buenos Aires (Argentina). Para nosotros, la canción es conocida: de repente, alguien decide imponer unas condiciones de trabajo que revientan convenios, leyes y acuerdos, y que suponen un claro retroceso para los estibadores (peores salarios, nula política de prevención, maquinaria obsoleta, turnos extenuantes...) Los trabajadores, como es lógico, se oponen y se inicia un conflicto en el que resurgen los eternos fantasmas: que si se retirarían las líneas, que si hay que hacer un esfuerzo de competitividad, que si hay que adaptarse a los nuevos tiempos... Viejos tópicos manidos que no responden en absoluto al esfuerzo que Coordinadora ha hecho en todos los campos para convertir al sistema portuario español en uno de los más eficaces de Europa. Una eficacia -y ese es nuestro mayor logro- que no se ha conseguido a expensas de los trabajadores, sino gracias a ellos.

A la satisfacción por el acuerdo alcanzado en Gijón, y que ha permitido el regreso de los estibadores a sus puestos de trabajo, se suma ahora el de la incorporación de los puertos italianos al IDC. Savona, Génova y Civitavecchia (el puerto natural de Roma) se han integrado en el IDC corriendo de este modo el arco norte mediterráneo. Ahora, España, Francia, Italia, Grecia, Chipre, Marruecos y Argelia forman parte del IDC.

La próxima Asamblea de Coordinadora, que se celebrará en Valencia entre los días 19 y 20 de octubre, deberá abordar todos estos aspectos. Será la primera reunión después del cambio en el gobierno central -ahora socialista- y por ende, en la presidencia de Puertos del Estado, dirigido ahora por Mariano Navas, antiguo presidente del puerto de Santander. ■

# Seguridad laboral: una prioridad para el IDC

Reunida por primera vez en la capital catalana, entre los días 4 y 5 de mayo, la Comisión de Seguridad y Prevención de Riesgos Laborales del IDC se ha marcado como objetivo prioritario el intercambio de información entre los trabajadores, con la meta última de reducir drásticamente los accidentes laborales.

El éxito de la reunión sorprendió a los propios organizadores. Pero también planeó sobre la óra, el fallecimiento -dos días antes- de Juan de los Santos, estibador algecireño, mientras desarrollaba su trabajo. Significaba la cuarta víctima en apenas cuatro meses entre la comunidad portuaria española: dos más en Valencia y uno en Barcelona. Otro hecho luctuoso para que los cerca de 40 delegados de más de 20 puertos congregados en Barcelona diesen contenido a esta primera comisión de trabajo. Así, representantes de Chipre, España, Francia, Grecia, Portugal, Italia y Suecia analizaron las políticas de prevención existentes en los diferentes países europeos y remarcaron la necesidad de contar con unos mínimos comunes en todos los puertos europeos que protejan a los trabajadores portuarios, aunque necesariamente adaptados a las diferentes realidades laborales. Una reunión de trabajo que contó con la presencia del responsable de Seguridad y Prevención Laboral del IDC, Daniel Tremblay, del puerto de Montreal (Canadá).



Delegados del IDC en un instante de la reunión

En realidad, uno de los ejes sindicales del IDC es la apuesta por una política común de prevención de accidentes, en la que no sólo deben implicarse los trabajadores, sino también las diferentes administraciones y empresas que operan en los puertos. El IDC ha denunciado reiteradamente que entre los factores que inciden en una mayor

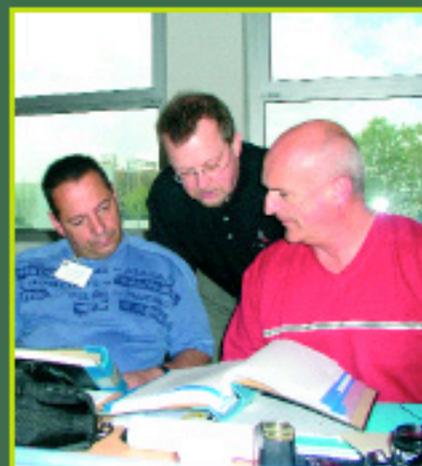
sinistralidad figura, en un lugar destacado, la precariedad laboral. Trabajadores mal pagados y peor formados, sometidos a jornadas extenuantes y sin el material apropiado pueden resultar a corto plazo más baratos para las empresas, pero el resultado suele ser catastrófico para todos. De ahí el rechazo del IDC a las políticas de desregulación de los puertos que, con demasiada insistencia, se viene repitiendo en los muelles europeos. Y de ahí el apoyo del Consejo Internacional de Estibadores a las políticas de creación de empleo estable, de formación de los trabajadores y de reinversión en medidas de seguridad laboral. El conflicto de Gijón, convertido en un símbolo de la defensa de la profesión de estibador, sirvió para mostrar cómo se llevan a la práctica estos intentos de desregulación, que ahora se están extendiendo a Sines, Portugal. El intento de cada puerto de "crear sus propias leyes" no puede ser más que rechazado categóricamente.

Mención especial mereció el análisis de la normativa internacional de protección de buques e instalaciones portuarias (Código ISPS, en sus siglas en inglés) auspiciada por la Organización Marítima Internacional, vinculada a la prevención de atentados terroristas y vigente desde el 1 de julio. Los trabajadores reiteraron su inquietud porque las medidas policíacas puedan derivar en la violación de las libertades individuales y colectivas. En esta línea, el IDC ha querido

advertir que no tolerará ninguna discriminación en base a la ideología política, la creencia religiosa o el origen étnico de los trabajadores.

Otro de los ejes de la reunión consistió en la necesidad de compartir información. Para lograrlo, se planteó la creación de una página web en la que encontrar manuales que describan las diferentes operativas portuarias, datos técnicos sobre la maquinaria, informes sobre la legislación europea y la propia de cada estado, enlaces a otras páginas de interés...

Los delegados de prevención también criticaron la proliferación de barcos con bandera de conveniencia, un tipo de buques que opera en condiciones muy precarias y que suele poner en riesgo la integridad física de los trabajadores. Se planteó la necesidad de investigar quién homologa estos barcos y de quién es la última responsabilidad. El objetivo es, en síntesis, demostrar que los trabajadores portuarios no sólo se interesan por las condiciones de su trabajo, sino que tienen claro cómo pueden mejorarse. ▲



Delegados franceses analizan documentos de seguridad

**La precariedad laboral repercute en el aumento de los accidentes**

# RESPONSABILIDAD SOCIAL

Al servicio de todo el  
colectivo portuario español

*Estamos muy cerca de usted*



**FREMAP**

*Mútua de Accidents de Treball i Malalties  
Professionals de la Seguretat Social Número 61*

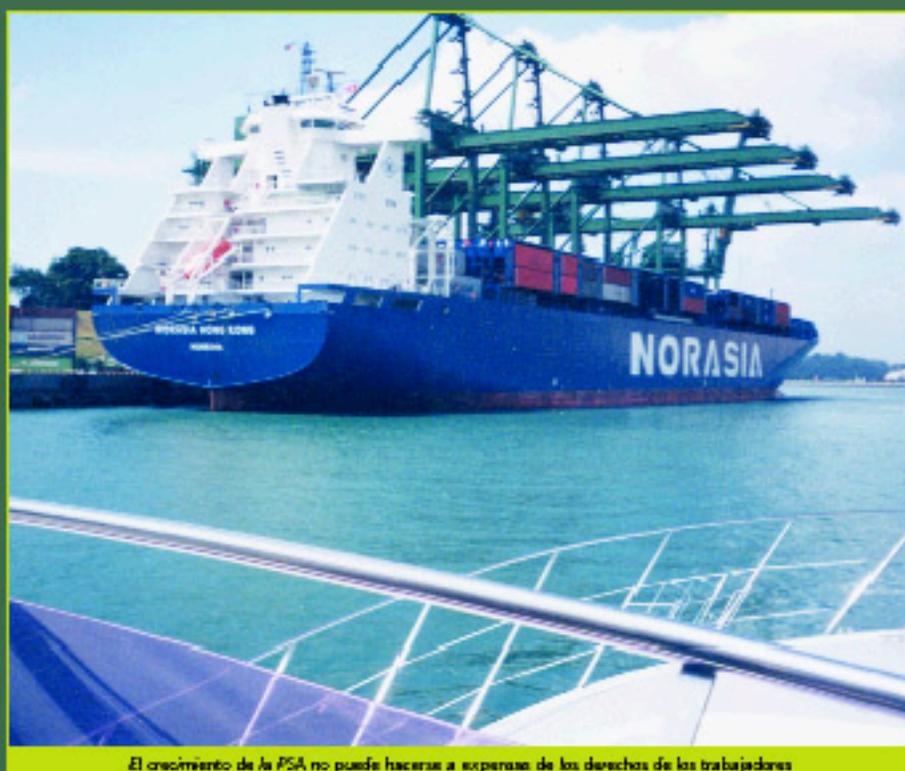
Para más información

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](mailto:ricardo_palau@fremap.es) - [victor\\_sacristan@fremap.es](mailto:victor_sacristan@fremap.es)

Se mantiene el pulso entre los trabajadores de la FNSTP y la transnacional PSA

# Conflicto abierto en **Portugal**

Los estibadores portugueses están ofreciendo una lección de unidad en el conflicto que les enfrenta a la todopoderosa PSA. Esta transnacional asiática está decidida a convertir el puerto de Sines en la alternativa a Lisboa, reduciendo las condiciones laborales de los trabajadores al mínimo (sueldos de 400 euros y turnos de 10 horas), reventando todo el entramado de acuerdos sindicales que los portuarios portugueses habían logrado tejer a lo largo de años de luchas.



El crecimiento de la PSA no puede hacerse a expensas de los derechos de los trabajadores

Entre el 15 y el 18 de junio los estibadores portugueses fueron a la huelga en Lisboa, Setúbal, Sines y Figueira da Foz, cuatro de las principales vías de entrada de mercancías en Portugal. El objetivo de esta medida consistía en protestar por las condiciones de trabajo que la compañía PSA está tratando de imponer en Sines: salarios por debajo del convenio (hasta tres veces menos), turnos de trabajo extenuantes, incumplimiento de las funciones profesionales...

El éxito de la huelga -100% de seguimiento en Lisboa, Sines y Setúbal- demostró el alto grado de unidad de los estibadores portugueses, agrupados en torno a la FNSTP

(Federación Nacional de Sindicatos de Trabajadores Portuarios) y el IDC (Consejo Internacional de Estibadores). Lamentablemente, el conflicto sigue abierto, puesto que ni el gobierno portugués ni la compañía PSA (Autoridad Portuaria de Singapur) han dado muestras de rectificar su actitud. El siniestro objetivo de la PSA consiste en crear un puerto en el que los trabajadores se vean obligados a aceptar las condiciones de la empresa. Para ello, PSA cuenta con el apoyo del gobierno luso (centro-derecha) y de la MSC (Mediterranean Shipping Company), que desvió sus tráfico de Lisboa a Sines, de manera que "evita" a los estibadores profesionales de Lisboa. ▲

## PSA, un gigante en expansión

La expansión de la Autoridad Portuaria de Singapur (PSA) a través de Asia y Europa se ha basado en el establecimiento de unas condiciones laborales extremadamente duras. El intento de convertir a Sines en un puerto "alternativo" a Lisboa y Setúbal cuenta con la complicidad de un sindicato afín a la empresa - Sindicato XXI- y del gobierno portugués, aparentemente beneficiados con el desvío de las líneas de la PSA y de la MSC. En Europa, PSA también cuenta con terminales en Italia (Génova y Venecia), Bélgica (Antwerp y Zeebrugge) y Holanda (Rotterdam). En Asia se encuentra presente en China, Brueni, Corea del Sur, India, Tailandia y Japón, países en los que los sindicatos tropiezan con numerosas dificultades para desarrollar su acción.

Los estibadores portugueses tienen claro -al igual que sus colegas europeos- que no debe permitirse la existencia de puertos de distintas categorías, lo que arrojaría al sistema portuario al caos más absoluto. En el conflicto abierto ahora en Portugal está en juego el futuro de la profesión portuaria en Europa y la apuesta por un modelo portuario en el que los trabajadores no sean considerados simplemente como piezas de recambio, sino como un actor fundamental del proceso productivo. ▲



# 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)

SUTAP ha bloqueado en varias ocasiones las terminales bonaerenses

# Argentina se moviliza

La lucha de los trabajadores portuarios no tiene sólo como escenario los puertos europeos. En Buenos Aires, los portuarios argentinos están dando muestras de una gran unidad frente a los intentos de la todopoderosa P&O Ports de reducir la libertad sindical y de imponer unas condiciones de trabajo sencillamente inaceptables.

La extraordinaria movilización de los compañeros portuarios argentinos les ha permitido obtener algunos logros frente a las empresas que gestiona sus actividades en el puerto de Buenos Aires, Terminales del Río de la Plata y TPA. En primer lugar, obtuvieron el reconocimiento de su sindicato, SUTAP, como interlocutor válido, mientras que la compañía se comprometía a poner fin al constante hostigamiento que sufrían los trabajadores afiliados a él. Sin embargo, estas aparentes buenas intenciones quedaron en nada con el despido de Dardo Viani, delegado sindical de SUTAP, un despido instigado por el gerente de Recursos Humanos de la terminal, un hombre que ejerció como juez durante la cruel dictadura argentina que asoló el país entre 1976 y 1983.

SUTAP es el principal sindicato portuario de Argentina y es miembro del Consejo Internacional de Estibadores (IDC), organismo que ha apoyado su lucha de principio a fin. Entre las diversas movilizaciones que han llevado a cabo los compañeros argentinos, se encuentra el paro de la terminal 3 de Buenos Aires del pasado 30 de marzo, que estuvo acompañado por una concentración frente a las puertas del Ministerio de Trabajo. Esta acción se repitió el pasado 3 de junio, con el cierre de los accesos de todas las terminales de las empresas Río de la Plata y TPA. En realidad, los portuarios argentinos no sólo luchan por su reconocimiento sindical, sino también por impedir la fusión de ambas empresas bajo la égida de la poderosa transnacional P&O Ports. ▲



Los portuarios argentinos exigen el fin del acceso al que se ven sometidos

Los trabajadores franceses cuentan con el apoyo de sus compañeros europeos

# Alta tensión en Calais

Los trabajadores del puerto francés de Calais han dicho basta. Y lo han hecho a través del derecho a la huelga. El puerto llevó a cabo dos días de huelga los pasados 27 y 28 de mayo en protesta por la política del Marc Lasuen, que cuenta con el apoyo del director del puerto, Franck Degouy. Esta medida se repitió el 1 de junio en una serie de paros intermitentes -de dos horas en los turnos de seis horas de trabajo y de una hora en los de cuatro-

Los estibadores de Calais, un puerto situado a orillas del Atlántico y a escasas millas de la costa inglesa, hicieron un llamamiento a los demás puertos franceses para que no operasen ninguno de los barcos desviados de Calais y para que boicoteasen los barcos de las empresas Leon Vincent y Terreos a partir del día 8 de junio.

Los portuarios franceses, que forman parte del Consejo Internacional de Estibadores (IDC), reclaman la aplicación del acuerdo colectivo de 1994 y del decreto de 15 de octubre de

1992, así como la transferencia de las indemnizaciones de la Seguridad Social a los trabajadores que han sido despedidos. Estas demandas han sido ignoradas sistemáticamente por el empresario Marc Lasuen y por Franck Degouy, director general de TSM Calais, lo que ha empujado a los trabajadores a la huelga. Conviene recordar que Calais se encuentra en un emplazamiento sumamente estratégico, ya que es el puerto francés más cercano a Inglaterra y se encuentra a escasos kilómetros de la frontera belga. ▲



Estibadores calais bloquean la terminal

# Formación sindical en Perú

Los trabajadores portuarios peruanos, un país con más de 5.000 kilómetros de costas y numerosos puertos fluviales, han dado un nuevo impulso a la formación sindical a través de unas Jornadas en las que han contado con la participación de Emilio Manzano, delegado internacional de Coordinadora, y José Arana, de la empresa de formación Gestión Adelantada.

Los vínculos entre los portuarios peruanos y los del resto del mundo se han estrechado notablemente a raíz de su incorporación al Consejo Internacional de Estibadores (IDC). En las jornadas formativas celebradas en Lima, primeras que realiza el IDC desde su creación en junio de 2000, han participado cerca de 50 delegados de los puertos de Callao, Chimbote, Paita, Salaverry, Pisco, Guacho, Supe, Mollendo, Ilo, Iquitos y Matarani, además de la Ejecutiva Federal del Sindicato FEMAPOR. Esta reunión tiene una gran importancia porque supone la confirmación de que el modelo portuario defendido por el IDC se encuentra en plena fase de expansión. Los principios que aglutinan a los sindicatos que integran el IDC pasan,



J. Arana y E. Manzano dirigieron las Jornadas

básicamente, por la democracia y el sistema asambleario, así como por la defensa de un objetivo común: la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores, un objetivo en el que tienen que implicarse tanto los diferentes gobiernos como las empresas que se benefician del trabajo portuario.

Entre los diversos temas que fueron abordados en la reunión hay que señalar la organización y administración sindical -tanto en el ámbito nacional como en el internacional (IDC)-, las repercusiones en Perú de los ajustes estructurales exigidos por el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional; el impacto que tendrá el acuerdo comercial del ALCA en los puertos peruanos; las transformaciones tecnológicas, etc. La reunión también incluyó varios talleres de trabajo en los que se hizo un diagnóstico de la realidad peruana y se propusieron políticas alternativas con el objetivo de reactivar y fortalecer a los sindicatos portuarios. ▲

# Italia se incorpora al IDC

Los trabajadores portuarios de Genova, Civitavecchia y Savona han decidido impulsar definitivamente su ingreso en el IDC, con lo que la organización fortalecerá su presencia en el sur de Europa. La decisión se acordó durante la celebración del 107º aniversario de la Compañía Portuaria de Civitavecchia, el puerto natural de Roma, un acto al que asistieron delegados de los principales puertos italianos.

El acercamiento de los portuarios italianos al Consejo Internacional de Estibadores (IDC) ha culminado con la decisión de impulsar su afiliación a la estructura de la organización, que deberá ser ratificada por las asambleas de trabajadores de Génova, Civitavecchia y Savona. De este modo, el IDC consolida su presencia en los países de la Unión Europea y, sobre todo, se erige como la principal fuerza sindical de los trabajadores portuarios del continente. El IDC, que nació en junio de 2000 en Tenerife, ha ido

incorporando sindicatos hasta llegar a representar a más de 70.000 portuarios en todo el mundo. En Europa, tiene presencia en España, Portugal, Francia, Dinamarca, Suecia, Reino Unido, Chipre, Grecia, Bulgaria y, ahora, Italia.

En la decisión de los trabajadores italianos está jugando un papel determinante la constatación de que sólo la unidad de los portuarios de todo el continente puede permitirles enfrentar con éxito los intentos de desregular el sector, como ocurrió con

la Directiva que fue derrotada en el Parlamento Europeo el pasado mes de noviembre. Recientemente, delegados transalpinos participaron en la primera reunión de la Comisión de Seguridad y Prevención de Riesgos Laborales del IDC, que tuvo lugar en Barcelona a principios de mayo. En la reunión se acordó impulsar el intercambio de información acerca de los métodos de trabajo y exigir a las administraciones que se impliquen efectivamente en la lucha contra los accidentes laborales. ▲



## Inversión histórica en Algeciras

Algeciras se prepara para dar un salto en el volumen de mercancías movido. Para ello, se ha previsto una inversión de más de 60 millones de euros que finalizara en 2006. Ahora, este ambicioso proyecto, debe traducirse en la consolidación definitiva de los más puestos de trabajo existentes y en un nuevo impulso a las políticas de formación y prevención de riesgos laborales. El aumento de la superficie de trabajo tiene que ser paralelo al incremento de la seguridad laboral.

El puerto de Algeciras, el principal del sistema portuario español, acomete este año la mayor inversión de su historia: 60,7 millones de euros que se destinarán, básicamente, a las obras de Campamento e Isla Verde Exterior, los proyectos más ambiciosos que actualmente se están desarrollando en el puerto andaluz y que, una vez culminen, harán que Algeciras multiplique por más de dos su espacio actual. A finales del pasado año la Comisión Europea autorizó al Ministerio de Fomento una ayuda de 5,2 millones de euros del Fondo de Cohesión para el proyecto de muelle y explanada exterior

al dique junto a Isla Verde. El coste total de las obras, que incluye algunos gastos no cofinanciables, asciende a 129,5 millones de euros, por lo que la ayuda supone el 51,78% del coste cofinanciable.

El proyecto de ampliación del puerto de Algeciras, cuya finalización está prevista en 2006, contempla la construcción de un dique tipo vertical (de cajones) de 860 metros de longitud y otro dique tipo en talud (de escollera) de 662 metros, que proporcionarán a la Autoridad Portuaria 46 nuevas hectáreas de superficie. ▲

## La muerte de un compañero

Juan Antonio de los Santos tenía 32 años cuando falleció. A pesar de su juventud, era un hombre muy experimentado en las labores portuarias. El accidente, ocurrido a principios de mayo, volvió a poner sobre la mesa la necesidad de debatir en profundidad las causas de la elevada siniestralidad que afecta a los puertos españoles. De los Santos, que estaba trabajando en el buque Vigo, resbaló mientras se encontraba encima de una pila de cuatro contenedores, cayendo desde una altura de 10 metros. La superficie de los contenedores, sumamente resbaladiza, junto a la lluvia y el fuerte viento que soplaba en el momento del accidente, jugaron en contra del estibador.

Casado y padre de tres hijos, el vacío dejado por De los Santos difícilmente podrá llenarse, al igual que ha ocurrido con los dos estibadores de Valencia y el de Barcelona que han perdido la vida en los últimos meses. Uno de los objetivos fundamentales de Coordinadora -y ahora también del IDC- consiste en intentar que estas muertes sean las últimas. Para lograrlo, Coordinadora se ha implicado de lleno en la aplicación de una política de prevención de riesgos laborales que pasa por la participación de las empresas y por la formación constante de los trabajadores.

## Sevilla recupera el pulso

Durante el primer trimestre de 2004, el puerto de Sevilla experimentó un crecimiento de tráfico de mercancías de un 4,99% y casi un 11,07% en el de contenedores, tomando como referencia igual periodo de 2003. Este aumento se tradujo en un aumento en cifras absolutas de 56.527 toneladas, un volumen esperanzado para un puerto que durante años estuvo abandonado por la Administración y la complicidad de Comisiones Obreras.

En el alza de tráfico han contribuido especialmente los graneles líquidos

(principalmente vinos, bebidas, alcoholes y derivados), con un incremento del 17,96%; y la mercancía general con un aumento del 14,06% (mayor subida de productos metalúrgicos y siderúrgicos, chatarra y abonos). La cifra alcanzada de 1.189.612 toneladas en este primer trimestre es el mejor resultado de los obtenidos en los tres últimos años, y es un dato cargado de optimismo para un puerto que cuenta con 74 estibadores y que trata de recuperar la posición que nunca debió haber perdido. ▲

## Investigación de Funespor

Funespor, atendiendo a la petición del Comité de Seguridad y Salud Laboral de Algeciras, ha realizado una investigación paralela a la hecha por Maersk España sobre el accidente mortal de Algeciras.

Esta investigación ha puesto de manifiesto las causas que provocaron este accidente laboral así como las infracciones cometidas en materia de seguridad y salud laboral por parte de la empresa estibadora. ▲

# Una gran organización logística a su servicio



## autoterminal

B A R C E L O N A

-  770.000 m<sup>2</sup> de superficie total.
-  280.000 m<sup>2</sup> de superficie bajo techo.
-  4 terminales de tren.
-  1.210 m de atraque con capacidad para 6 buques.
-  Capacidad máxima: 12.000 vehículos.
-  Servicios de valor añadido: taller de reparación, montaje de accesorios y PDI, túneles de desprotección y desparafinado.

Dársena Sur - Puerto de Barcelona - 08039 Barcelona (Spain)

Tel. (34) 93 223 48 33 - Fax. (34) 93 223 42 68

e-mail: [correogeneral@autoterminal.es](mailto:correogeneral@autoterminal.es) - [www.autoterminal.es](http://www.autoterminal.es)





Segunda Reunión de las Islas Macaronésicas en San Miguel

## Encuentro en las Azores



Las Azores ya no tienen por qué asociarse únicamente al conflicto de Irak. Los estibadores de la Zona Macaronésica celebraron en la isla de San Miguel su segunda reunión, a la que -esta vez sí- pudieron acudir delegados de Cabo Verde.

El pasado 11 de mayo se celebró la segunda reunión de las Islas Macaronésicas en la isla portuguesa de San Miguel (Azores). Aunque estas islas están encuadradas en diferentes estados -Cabo Verde, Portugal y España- sus trabajadores portuarios comparten las mismas inquietudes y preocupaciones, lo que les ha llevado a tratar de consolidar un espacio de debate común en el que los estibadores de las Canarias, las Azores, Madeira y Cabo Verde puedan diseñar políticas sindicales comunes. ▲

Ismael Ravelo.

Responsable de Formación del Comité de Las Palmas

# Una formación sin precedentes

En este artículo, Ismael Ravelo, responsable de Formación en Las Palmas, analiza los cambios producidos en los métodos de trabajo portuario, un proceso en el que la formación de los estibadores ha resultado fundamental para garantizar la capacidad competitiva del puerto canario.

Un orgullo sería para nuestros antiguos compañeros y amigos, saber que sus consejos, recomendaciones y sabiduría adquirida durante duros años de trabajo, terminarían siendo transmitidas a las nuevas generaciones. La especialización de los estibadores en las diferentes máquinas y métodos de trabajo lleva consigo un esfuerzo que es desconocido en casi todos los sectores. Como bien saben "trabajamos las 24 horas del día para que a ti no te falte nada", en clara alusión a la sociedad a la que damos servicio. Pues bien, éste es nuestro principal objetivo.

## Un sistema eficaz

Nuestro sistema destaca por el cumplimiento de su programación y su capacidad de ofrecer rápidamente cobertura a las necesidades que se demanden en un tiempo de rentabilidad máxima. Esta rentabilidad es el resultado de que el Puerto de La Luz esté en el punto de mira del mercado marítimo. Ofrecer calidad y profesionalidad es la razón que obliga al estibador a pasar por una serie de pruebas necesarias para ocupar una especialidad. La finalidad de este sistema es la de ubicar a cada estibador en la especialidad más acorde con sus características.

¿Cómo han cambiado las cosas! Nuestros antecesores no hubieran imaginado nunca que las mercancías tuviesen que ser controladas por sistemas informáticos y que el uso del inglés sería casi obligatorio. ¿Dónde quedan el bolígrafo, el papel y la comunicación por gestos utilizada antiguamente para comunicarnos con nuestros visitantes? ¡Cuánto hemos cambiado!

La demanda y la competitividad exigen que la profesionalidad sea cada vez más sofisticada, por eso hemos realizado un

esfuerzo en materias como la seguridad, la calidad y la responsabilidad en cada una de las tareas que se nos encomiendan. La formación en Sestiba está compuesta por varias facetas, todas ellas encaminadas a buscar el operario con el perfil adecuado para la tarea a desempeñar. Esto se logra colocando "filtros" desde la propia selección, donde el opositor tiene que disponer de una serie de requisitos, previamente analizados para poder optar a la prueba. Acto seguido, tiene que pasar unas pruebas teóricas y otras prácticas con el simulador de maquinaria del Centro de Formación. Pero la cualificación no termina en esta faceta. Superadas las pruebas, se realiza un seguimiento durante un mínimo de seis meses, que confirma la culminación del ciclo.

Actualmente afrontamos una formación sin precedentes en los puertos canarios, donde 100 hombres han recibido en cinco meses una formación específica e intensa para afrontar con garantías las nuevas apuestas que se nos presentan.

Una de las claves de estos resultados ha sido, sin duda, la confianza que ha demostrado la Dirección del Centro de Formación en los estibadores, demostrando que es una pieza clave en el impulso y proyección de la formación de sus trabajadores. Acertada fue la decisión de dotar al equipo de formación de todos los medios necesarios para ofrecer al sistema portuario unos docentes con preparación para la enseñanza. La Sociedad cuenta con un grupo de monitores internos y otro de externos de elevado nivel, ambos comprometidos con los objetivos de la empresa y del puerto. Además, cabe destacar el esfuerzo que realizan los monitores externos, que no tienen reparo en alterar sus condiciones laborales y económicas para adaptarse a las necesidades formativas de la empresa. ▲

# Tenerife debate el futuro de su sistema portuario

La posible construcción de un nuevo puerto en el sur de la isla de Tenerife ha puesto sobre la mesa la necesidad de ampliar el actual puerto de Santa Cruz, por debajo de su capacidad potencial. Los estibadores apuestan por esta ampliación y rechazan la construcción de unas nuevas instalaciones que deteriorarían gravemente el entorno ecológico del sur de la isla.

A pesar de la fuerte oposición presentada por las organizaciones ecologistas y ciudadanas, la Universidad y los agentes operadores del Puerto de Santa Cruz. A pesar de que se tomó un acuerdo de todas las fuerzas políticas en el Cabildo Insular. A pesar de que se ha presentado una Iniciativa Legislativa Popular al Parlamento de Canarias, con casi 60.000 firmas. A pesar de que las instalaciones portuarias de Santa Cruz tienen una capacidad ociosa, de atraque y superficie, del 50%. A pesar de todo esto, un núcleo duro de empresarios y constructores, ha mantenido un tremenda ofensiva mediática para intentar convencer a la población tinerfeña de que no hay futuro para la isla si no se construye un gran puerto industrial y de transbordo de contenedores en Granadilla.

El problema se suscitó por el falso razonamiento de que para no quedarse atrás en el negocio de transbordo internacional de contenedores, era imprescindible construir un gran puerto en el sur de Tenerife, en Granadilla. Estas afirmaciones fueron rebatidas por

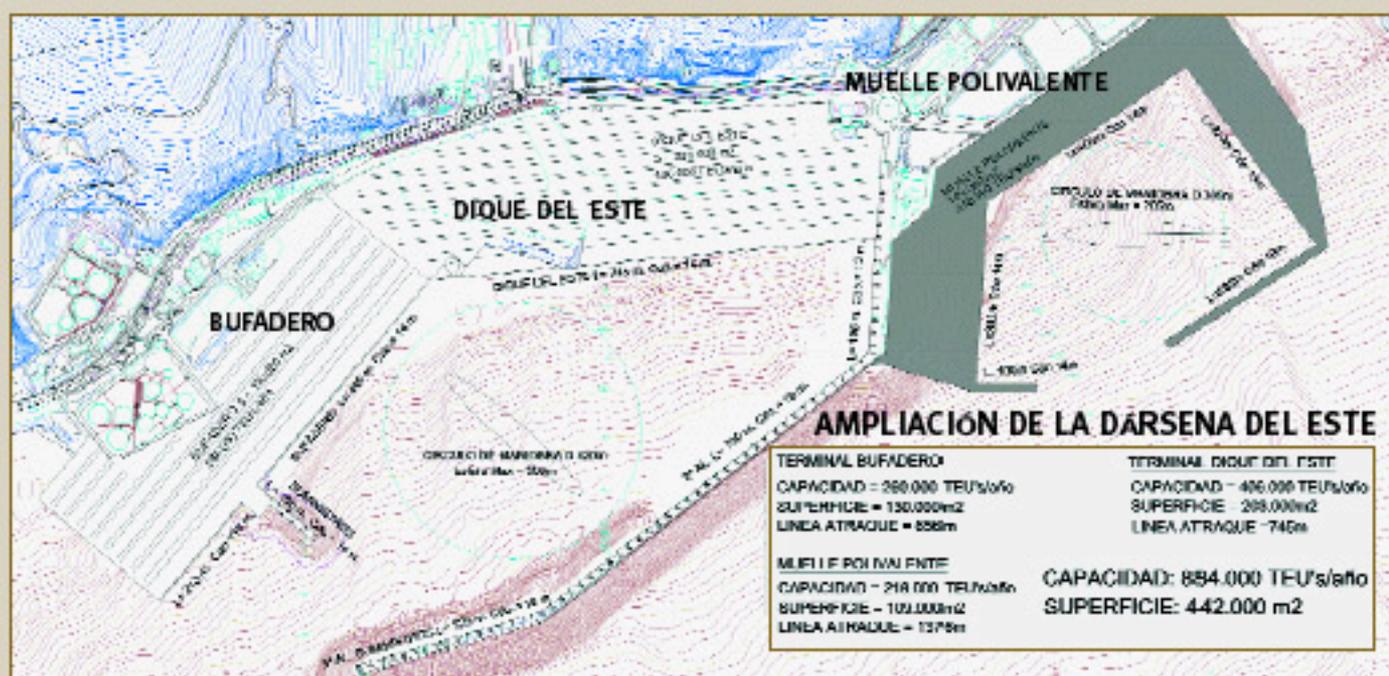
Funespor, los trabajadores portuarios y las empresas consignatarias y estibadoras, que demostraron que la capacidad ociosa actual del puerto de Santa Cruz excede los 200.000 Teus. Además, la ampliación le colocaría en disposición de atender más de un millón de Teus.

Las autoridades científicas sostienen que el impacto ambiental de una gran puerto en el sur tinerfeño es intolerable, llegando incluso a agredir áreas de flora marina que constituyen hábitats imprescindibles para la fauna. Esto afectaría de manera irreversible a la pesca local. Todas estas consideraciones fueron asumidas sin reservas por el Compromiso para el Desarrollo del Sistema Portuario de Tenerife, suscrito por todas las autoridades y agentes implicados, incluida la Autoridad Portuaria. Este Compromiso afirmaba tanto la urgencia de la necesidad de ampliar el puerto de Santa Cruz como la complementariedad del de Granadilla.

## Impacto social

En la dimensión social, también la construcción de una estructura

sobredimensionada ofrece riesgos intolerables. Los defensores de la idea aducen que se crearán 20.000 empleos. Aunque esta cifra no fuera lo exagerada que es, el empleo generado no sería estructural, sino coyuntural y no favorecería a la mano de obra local. Quienes ya están trabajando en el norte de Tenerife tendrían que trasladarse al sur. De manera que, al término de la obra, la zona se encontraría con una masa poblacional inactiva. Mientras tanto, se dejaría morir al actual puerto de Santa Cruz. Aunque todas las argumentaciones demuestran que construir un gran puerto en Granadilla es una equivocación medioambiental, operativa, comercial y social, estos empresarios no cesan en su empeño y ahora se han inventado una supuesta plataforma ciudadana a favor del puerto de Granadilla. En la otra trinchera, los que consideran que este proyecto es desmesurado, han convocado otra plataforma, pero en defensa del puerto de Santa Cruz. Por su parte, la Comisión de Seguimiento del Compromiso citado ha aprobado la ampliación del Puerto de Santa Cruz. ▲





# FREMAP

## al servicio del colectivo portuario

Fremap, Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, centra su actividad en tres campos de actuación fundamentales:

- 1.- Gestión y protección de los riesgos de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.
- 2.- Prestaciones económicas por incapacidad temporal derivada de enfermedad común y accidente no laboral.
- 3.- Servicio de prevención ajeno.

Fremap ocupa la primera posición en el ranking de mutuas de España, con 340.000 empresas, más de tres millones y medio de trabajadores protegidos y cuotas por un importe de 1.734 millones de euros. Esta entidad cuenta con presencia a lo largo y ancho de la Península Ibérica, con 141 centros asistenciales, cuatro hospitales propios (Barcelona, Sevilla, Majadahonda y Vigo) y dos hospitales intermutuales (Bibao y Valencia). La plantilla está compuesta por cerca de 4.700 empleados.

Uno de los principales compromisos de Fremap hace referencia a la gestión y las actuaciones en materia de calidad, lo que le permitió obtener la acreditación de Aenor en una fecha tan temprana como 1996. Además, hay que señalar el análisis efectuado por la prestigiosa entidad Standard & Poor's, que ha ratificado a Fremap en el rating AA. Esto significa que la Mutua goza de una situación financiera muy sólida. De hecho, hasta el momento es la única mutua que ha recibido este rating.

Como entidad con una marcada responsabilidad social, Fremap también tiene constituida una Comisión de Prestaciones especiales dirigida a sus accidentados. Así, puede dar respuesta a los problemas económicos o de cualquier índole que se puedan plantear después de un accidente de trabajo.

### Más Información:

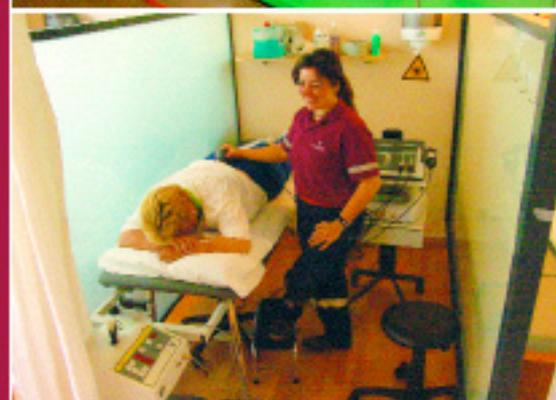
[www.fremap.es](http://www.fremap.es)

Tel. 93 289 60 00

Sr. Ricard Palau

Sr. Víctor Sacristán





## PREVENCIÓN DE RIESGOS

Una de las grandes áreas de actuación de la mutua es la prevención de riesgos laborales, un ámbito que también es una de las principales prioridades de la Coordinadora. En la actualidad, Fremap cuenta con 990 técnicos superiores en plantilla, así como con 220 unidades básicas de salud, compuestas por un médico y enfermeros en cada una de ellas.

Es importante señalar, del mismo modo, la fuerte implantación de Fremap dentro de las diferentes zonas portuarias españolas. Por ejemplo, están asociadas a Fremap las Autoridades Portuarias de Barcelona, El Ferrol, Huelva, Cádiz, Algeciras y Vigo, entre otras, así como importantes empresas de servicios que operan en su seno, como ocurre con las Sociedades de Estiba.

## EL PUERTO DE BARCELONA Y FREMAP

La implantación de Fremap en el puerto de Barcelona ha hecho realidad la existencia de un centro asistencial en este importante enclave. El colectivo protegido, que supera los 5.000 trabajadores agrupados en más de 200 empresas, ya se beneficia actualmente de dicho centro. Fremap ofrece 1.100 m<sup>2</sup> de instalaciones médicas y de gestión, un espacio orientado a proporcionar un servicio de calidad y personalizado. El Centro, situado en un excelente emplazamiento y de fácil acceso, dispone de un amplio horario de atención al público, así como de una plantilla formada por 34 profesionales de las áreas asistencial, de prevención y de gestión.

Con la inauguración del Centro en el año 2002 Fremap cumple con el compromiso de acercar nuestros servicios a la Comunidad Portuaria. El objetivo fundamental consistió en lograr la plena satisfacción de las empresas mutualistas.

Roman Valdivieso alcanza el tercer puesto en el Campeonato Europeo de Jiu-Jitsu Brasileño



# Éxito en Portugal

Que los estibadores han sido siempre grandes aficionados al deporte es algo sobradamente conocido. De ahí que no sea de extrañar el notable éxito que Roman Valdivieso, estibador del puerto de Barcelona, ha conseguido en el Campeonato Europeo de Jiu-jitsu Brasileño, en que ha quedado tercero. El campeonato, disputado en Lisboa a principios de febrero, sirvió para poner de relieve el atractivo de un deporte que, aunque considerado minoritario, presenta momentos de gran belleza visual.

En el puerto de Barcelona trabaja Roman Valdivieso Casabona. Es estibador y practica el jiu-jitsu. Pero además de practicarlo, también compete y lo hace con buena nota. Y así lo demostró en Lisboa los días 31 de enero y 1 de febrero de 2004, compitiendo en el Campeonato Europeo de Jiu-jitsu Brasileño. Consiguió el 3er. puesto en la categoría de peso

menor de 90 kg, y también el 3er. puesto en la categoría Open (todos los pesos). Un gran éxito. Valdivieso también ha competido en lo que va de año en la Cuarta Copa de España (16-17 abril) y durante el mes de mayo en Brasil, tanto en Río de Janeiro como en Sao Paulo, donde la modalidad brasileña de jiu-jitsu cuenta con numerosos adeptos. ▲



Roman Valdivieso enfundado en su kimono

El auge del tráfico corrobora la política sindical de Coordinadora

# Crecimiento en Barcelona

El tráfico de contenedores en el puerto de Barcelona durante el primer trimestre del año experimentó un crecimiento del 19,33%, contabilizando un total de 435.244 teus. Este crecimiento consolida la tendencia alcista apuntada en los dos primeros meses del año, con aumentos del 28,28% y del 18,17% en enero y febrero respectivamente. La buena salud del puerto de Barcelona no hace más que confirmar el éxito de la estrategia sindical de Coordinadora, basada en una apuesta firme por las políticas de formación, la prevención de riesgos laborales y la estabilidad de las plantillas.

El crecimiento de los contenedores en el puerto catalán este año está siendo muy superior al experimentado en 2003. Barcelona finalizó el pasado ejercicio con un aumento del 13,08% y un total de 1,65 millones de teus manipulados, pese a que hasta mediados de 2003 el crecimiento se situaba por debajo del 10%, con cifras especialmente modestas en los primeros meses del año: entre enero y marzo el crecimiento se situó en un 5,81%, con 351.568 teus movidos. Estas cifras son el reflejo de la situación de Barcelona en el conjunto de puertos españoles, mediterráneos y europeos. Así, Barcelona ocupa el tercer puesto en el mapa portuario español, que encabeza Algeciras con 2,51 millones de teus, seguido de Valencia con 1,99 millones de teus. En el ámbito mediterráneo, el puerto barcelonés se sitúa en cuarto lugar, por detrás del

italiano Gioia Tauro (3.081 millones de teus), Algeciras y Valencia. En el conjunto europeo, ocupa el puesto undécimo. Un ranking en el que los diez primeros puestos son para Rotterdam (Holanda), Hamburgo (Alemania), Amberes (Bélgica), Bremen (Alemania), Felixstowe (Reino Unido), Gioia Tauro (Italia), Algeciras (España), Génova (Italia), Le Havre (Francia) y Valencia (España).

La presencia del Consejo Internacional de Estibadores (IDC) en los principales puertos europeos de contenedores es otro de los elementos que pueden contribuir a mejorar notablemente las condiciones de trabajo de los estibadores. La reciente incorporación de Génova a la estructura del Consejo demuestra que la política sindical de Coordinadora y los demás sindicatos que conforman el IDC está siendo

comprendida por los trabajadores. Así, no sólo hay que felicitarse por el crecimiento en el tráfico portuario de Barcelona, sino por el incremento de los contactos con otros compañeros que desarrollan trabajos similares. De hecho, las visitas de los portuarios genoveses a Barcelona resultaron claves en su posterior incorporación al IDC. ▲



Delegados genoveses en el muelle catalán

Autoterminal confía en superar en 2004 la cifra de 400.000 automóviles operados

# Un récord de todos

**Autoterminal, terminal de vehículos del puerto de Barcelona, cree que durante este año volverá a superar el récord de tráfico de vehículos, como sucedió durante el pasado año, y confía en superar la cifra de 400.000 vehículos. Este incremento de la actividad y las expectativas de superar dicha cifra se deben, principalmente, a la profesionalidad demostrada por el colectivo portuario, que ha logrado atraer un mayor volumen de tráficos de importación y de transbordo.**

Como dato a destacar, el acumulado de unidades manipuladas en los tres primeros meses del año ha sido de más de 110.000 vehículos, aumentando en más de un 30% el resultado del año anterior durante el mismo periodo.

También es importante resaltar que los jornales contratados durante el primer trimestre de 2004 han aumentado un 32% respecto a los tres primeros meses del ejercicio anterior, alcanzando las 9.300 jornadas, incluido el Grupo-0.

Igualmente, y también durante enero, febrero y marzo de este año, solamente

en operaciones de estiba y desestiba, Autoterminal contrató más de 4.800 jornales de estibadores. La buena marcha de la empresa también genera buenas expectativas en el colectivo de la estiba, teniendo en cuenta el destacable aumento de contrataciones en el primer trimestre de 2004, un hecho que también ratifica la importancia de un servicio de calidad basado en la profesionalidad y las garantías laborales que ofrece nuestro colectivo. El crecimiento de Autoterminal se asienta sobre la base de una política sindical y laboral que ha situado a la Coordinadora, y a Barcelona, entre los

puertos más competitivos del continente europeo.

En la actualidad, Autoterminal dispone de 42.000 plazas de almacenaje de vehículos, 18.000 de ellas cubiertas. A finales del pasado año se terminó la construcción de un tercer espacio vertical, de cuatro pisos de altura y una superficie total de 100.000m<sup>2</sup>, de los cuales la mitad son para el uso de Autoterminal, lo que ha aumentado la capacidad de almacenaje cubierto en 3.000 vehículos más y ha permitido incrementar sustancialmente la actividad laboral.



## La APB se plantea la ampliación como su principal objetivo

El pasado 19 de mayo Joaquim Coello fue nombrado presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona en sustitución de Joaquim Tosas, quien ha ocupado el cargo durante los últimos ocho años. Entre sus objetivos declarados figuran la ampliación del puerto, la mejora de los accesos, la ampliación de los horarios y una mayor coordinación con Tarragona.

Coello, en su discurso de toma de posesión se declaró heredero del trabajo de quienes le han precedido en el cargo, como Josep Munné, Antoni Pujol y Joaquim Tosas: "Ellos han pensado, planificado e iniciado todo lo que el Puerto de Barcelona será en los próximos 20 años, y ahora nos toca a nosotros continuarlo y concretarlo".

Entre los objetivos que se fijó Coello se encuentra la ampliación del puerto, que según el nuevo presidente "necesita nuevos espacios en los que acoger tráfico". Las previsiones de tráfico apuntan que se mantendrá el crecimiento de los últimos años, que con la ampliación pasará de los 1,7 millones de Teus manipulados en el 2003 a los 5 millones en el 2015. La ampliación conllevará, por tanto, el redimensionamiento de los volúmenes de mercancías que actualmente pasan por el puerto y planteará la necesidad de mejorar los accesos terrestres al puerto y las conexiones con su "hinterland".

Esta nueva situación plantea un incremento sustancial de la capacidad de la red viaria de acceso al puerto y muy especialmente, de la red ferroviaria. El transporte por carretera no será capaz de absorber el tráfico que generará el puerto una vez ampliado y en pleno funcionamiento, por lo que la Autoridad Portuaria de

Joaquim Coello,  
nombrado presidente de la APB



J. Nadal (izqda.), J. Pujol y J. Coello en el acto de posesión

JUAN MONTAÑA

Barcelona considera que debería plantearse seriamente el uso del ferrocarril para acceder a la Península Ibérica y a los mercados sur y centroeuropaos.

### Coordinación con Tarragona

Otro objetivo fijado para los próximos años consiste en conseguir que el puerto trabaje a pleno rendimiento las 24 horas del día para atender la demanda creciente. El establecimiento de turnos durante todo el día para las operativas terrestres permitirá obtener un mayor rendimiento de los terrenos portuarios -el principal activo del puerto- y evitará las congestiones en las horas punta al repartirse la admisión y reparto de mercancías a lo largo de la jornada.

La completa coordinación entre los puertos de Barcelona y Tarragona es otro de los aspectos que se impulsarán a corto plazo. La recuperación del Frente Portuario Catalán debería permitir a los dos principales puertos catalanes colaborar en todos los aspectos posibles. Con una distancia de 100 kilómetros, los dos puertos -las principales infraestructuras de Cataluña- deben complementarse, racionalizando los tráficos y buscando dar el mejor servicio a sus clientes.

## El Queen Mary II atraca en Barcelona

El Queen Mary II, el mayor crucero del mundo, atracó el 29 de mayo por primera vez en Barcelona. Sus 345 metros de eslora, 72 metros de altura y 150.000 toneladas lo convierten, con diferencia, en la mayor nave de pasajeros que ha surcado nunca los mares. La presencia de esta auténtica ciudad flotante en el puerto consolidan a Barcelona como primer puerto de cruceros de Europa.





## Los puertos valencianos siguen creciendo

### Aumento salarial

Representantes de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) y del Comité de Empresa formalizaron a mediados del pasado mes de marzo, la firma de un acuerdo salarial por el que la APV concedía a cada trabajador un incremento de 150 euros al mes durante 2004 (1.800 euros al año). Este incremento es, desde el punto de vista de los trabajadores, la base a partir de la cual se debe seguir negociando para poder alcanzar el nivel correspondiente a un puerto como Valencia, en el que el aumento del tráfico es constante y los ritmos de trabajo muy intensos.

Asimismo, se trata de una medida provisional mientras se negocia, en primer lugar, un acuerdo estatal que afecte a todos los puertos de titularidad pública, y se sienten las bases para, a partir del acuerdo nacional, negociar una serie de pluses locales dentro de cada Autoridad Portuaria. Este incremento salarial será de carácter homogéneo para todos los trabajadores como cantidad mínima, a partir de la cual Puertos del Estado establecerá las cifras definitivas a tendiendo a categorías laborales y antigüedad, entre otros parámetros. Por otro lado, las futuras directrices de Puertos del Estado tendrán en cuenta la ratio de productividad de cada puerto, es decir, los ingresos de explotación divididos entre el número de trabajadores, un aspecto en el que Valencia se sitúa en segundo lugar, sólo por detrás de Algeciras.



*Durante el primer trimestre de 2004, el tráfico de los puertos de la Autoridad Portuaria de Valencia (Valencia, Sagunto y Gandía) se ha incrementado en el 9,49%, con un total de 8.991.834 toneladas, es decir, 779.026 toneladas más que en el mismo periodo de 2003.*

### Asamblea General en Valencia

La próxima Asamblea de Coordinador a se celebrará en Valencia entre los días 19 y 20 de octubre. Será la primera reunión después del cambio en el gobierno central -ahora socialista- y, por ende, en la presidencia de Puertos del Estado, dirigido ahora por Mariano Navas, antiguo presidente del puerto de Santander. La superación del conflicto de Gijón y la necesidad de articular una política eficaz de prevención de riesgos laborales serán los ejes que articulen la reunión. ▲

**El incremento** en el tráfico de contenedores se ha situado en un 5,10%, un avance de 24.293 teus con relación al primer trimestre del ejercicio anterior y un acumulado de 500.538 unidades. En este caso, el tráfico en tránsito ha crecido el 21,87%, con 160.984 teus, frente a los 132.098 teus del pasado año. En cuanto al número de teus embarcados, éste ha aumentado el 6,23%, con un total de 249.523 teus frente a los 234.900 del año anterior. Por su parte, los desembarcados aumentaron en estos meses el 4,01%, con un acumulado de 251.015 teus.

En el apartado de graneles, el tráfico creció en este periodo el 7,04%, alcanzando la cifra total de 1.814.834

toneladas. El crecimiento se debe en su totalidad al incremento de graneles líquidos, que se ha situado en 484.039 toneladas (38,86%), ya que el tráfico de graneles sólidos ha experimentado un descenso del -1,20%, con 1.330.795 toneladas.

El tráfico en tránsito ha aumentado en este primer trimestre del año el 22,97%, con una cifra acumulada de 2.333.489 toneladas, lo que supone un avance de 435.853 toneladas con relación a 2003. Por su parte, el tráfico exterior ha experimentado un aumento del 9,59%, con 7.859.554 toneladas (+687.832 toneladas). Finalmente, el tráfico de cabotaje ha aumentado el 8,76% (1.132.025 toneladas). ▲

# Concentraciones en Alicante

Los trabajadores portuarios de Alicante han tenido que demostrar en los últimos meses una gran capacidad de movilización. Durante el conflicto de Gijón, que a punto estuvo de hacer saltar por los aires todo el sistema portuario español, los portuarios alicantinos se manifestaron en diversas ocasiones en solidaridad con sus compañeros asturianos. Una de las protestas se llevó a cabo durante el acto con el que el Partido Socialista inauguraba la campaña electoral en las pasadas elecciones generales. Con esta medida, los portuarios alicantinos

querían llamar la atención del PSOE para que definiera cuál era su posición respecto al conflicto gijonés. Hay que recordar que Fernando Palao, que en aquel momento era presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, era -y es- militante socialista.

Por desgracia, los estibadores de Alicante también se sintieron obligados a concentrarse en señal de duelo por las víctimas del brutal atentado terrorista de Madrid. Toda la comunidad portuaria sintió profundamente la muerte de decenas

de trabajadores, víctimas del clima enloquecido al que se está empujando al mundo. ■



## Portuarios, campeón de Fútbol Sala

El pasado mes de marzo finalizó el XXIII Campeonato de Fútbol Sala, organizado por el Montepío Colectivo Portuario y la Autoridad Portuaria de Valencia, con la victoria final del equipo Portuarios, con 36 puntos, un primer puesto al que se unió el reconocimiento de máximo goleador a su jugador David Mon. En segundo lugar se clasificó el equipo de Marítima Valenciana (26 puntos), el conjunto más goleador, y en tercer lugar el APV-A (22 puntos). ■



ALICANTE 12 DE MARZO DE 2004  
MANIFESTACIÓN DE TUA Y TRABAJADORES PORTUARIOS DE SESTIBALSA  
CONTRA EL TERRORISMO, POR LA PAZ Y EN SOLIDARIDAD CON LAS  
VÍCTIMAS Y FAMILIARES DEL 11M

## Operativa complicada en Sagunto

A finales del pasado mes de mayo, el Puerto de Sagunto, concretamente el Muelle Norte, fue el escenario de una operación de embarque que se podría calificar como una de las más importantes, difíciles y complicadas de su historia. Dos "cold box" (cajas frías) rellenas de nitrógeno, de 710 y 590 toneladas cada una, fueron embarcadas en la pontona

"Gargantúa" a través de dos vehículos o carretones "load off" hidráulicos, autopropulsados y teledirigidos que compensaban el peso de cada una de ellas. Marítima Valenciana fue la firma estibadora de esta operación. Las dos piezas fueron trasladadas al puerto egipcio de Idku donde pasaron a formar parte de una regasificadora en construcción. ■



# Acuerdo en Gijón

Han ocurrido muchas cosas desde que una decisión arbitraria e injustificable pusiera en peligro la estiba del Puerto de Gijón, convertido en un símbolo de la defensa de la profesión. Finalmente, el pasado 19 de mayo se firmó el acuerdo que puso fin a un conflicto que ha durado demasiado, pero que también ha servido para demostrar la solidaridad existente entre los trabajadores portuarios.

El acuerdo culmina un proceso de interminables y difíciles reuniones, mantenidas por la Autoridad Portuaria de Gijón y representantes de los trabajadores de El Musel, con la intermediación del director general de Trabajo del Principado de Asturias, Antonio González Fernández. La firma no contó con la rúbrica de Fernando Palao, cuya decisión fue el detonante del conflicto y que con la llegada al gobierno del Partido Socialista se ha convertido en Secretario General de Transportes.

El duro camino marcado por la negociación, tanto social como política, ha generado un acuerdo que ya a fines de abril, ante la convocatoria de huelga indefinida a partir del día 26 de ese mes y con el Expediente de Regulación de Empleo abierto por la Sociedad de Estiba, Gestiba, vio la luz, garantizando unos mínimos objetivos. Como se recordará, los acuerdos iniciales a los que se había llegado permitían el regreso de los trabajadores portuarios a la terminal granelera y la aplicación de los planes de prejubilación. Los portuarios se incorporaron a una filial de Ebhisa constituida al efecto. Sin embargo, Coordinadora, después de leer el documento final que presentó la Autoridad Portuaria de Gijón, observó cambios sustanciales respecto a lo que se había pactado anteriormente.

## Los puntos del acuerdo

Finalmente, el acuerdo alcanzado y firmado el 19 de mayo recoge prejubilaciones anticipadas, que afectan a 42 estibadores, en lugar del Expediente de Regulación de Empleo, un expediente que perjudicaba a un

total de 68 trabajadores, es decir, el 63% de la plantilla (102 estibadores) de la Sociedad de Estiba gijonesa. Las prejubilaciones, como se plasma en el acuerdo, comenzarán este mismo año, con 18 estibadores, y se prolongarán durante los próximos tres años hasta llegar a los 42. Mientras se desarrolla este proceso, habrá regulaciones temporales de empleo para que la plantilla se ajuste a las necesidades de la demanda de trabajo, que afectarán de forma rotativa a todos los trabajadores sin que ninguno acumule más de 18 meses de paro en estos cuatro años.

Por su parte, la Autoridad Portuaria ha aceptado a 16 estibadores en la filial de Ebhisa, Asturiana de Servicios Portuarios, que se creó a raíz de borra del censo de empresas estibadoras a esta terminal, medida causante del conflicto. Asimismo, serán finalmente tres los gruistas contratados por Ebhisa, nombrados de manera vinculante para las partes por el director general de Trabajo del gobierno asturiano, un punto incuestionable para Coordinadora que deseaba evitar que fuera la Autoridad Portuaria quien decidiera y aplicara un más que probable 'veto sindical' contra los trabajadores que más activamente han participado en las movilizaciones del puerto gijonés. Resaltar que otros seis manipuladores mecánicos se integrarán en la empresa Seavided

El acuerdo se mantendrá hasta que la Justicia decida sobre el contencioso interpuesto por Coordinadora denunciando la decisión del anterior presidente de la Autoridad Portuaria gijonesa, Fernando Palao, de dar de baja Ebhisa como empresa estibadora y la presentación posterior del Expediente

de Regulación de Empleo que afectaba a más de la mitad de la plantilla de estibadores.

Asimismo, y para garantizar el cumplimiento de lo acordado, se ha constituido una Comisión de Seguimiento, que permitirá dirimir las diferencias o discrepancias que puedan surgir en relación con la interpretación o aplicación del acuerdo. La Comisión estará constituida por un máximo de cuatro representantes de la empresa y por otros tantos de las partes empresariales y sindicales.



Corte de la Ronda Litoral en Barcelona

Tras este acuerdo, Coordinadora, conjuntamente con los otros sindicatos integrados en la mesa de unidad de acción sindical, reafirma su compromiso en la defensa del núcleo básico del trabajo portuario y recuerda que se opuso a la autoasistencia y a la regulación de las terminales dedicadas en la tramitación de la Directiva europea y en la nueva ley española. La acción de Coordinadora introdujo limitaciones a la exclusión del trabajo portuario contenido en el artículo 2, g), y mejoró sustancialmente las condiciones anteriores para impedir que en el futuro se pueda reproducir el mismo problema.

## Viejos conocidos, nuevos cargos

La firma del acuerdo, ha supuesto la primera actuación pública del nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, Fernando Menéndez Rexach, tras su toma de posesión el pasado 15 de mayo. Menéndez ha sustituido en la dirección del puerto asturiano a Fernando Palao que, con la llegada al poder del Partido Socialista, ha sido nombrado Secretario General de Transportes del Ministerio de Fomento. Palao, a su vez, recomendó a la titular del ministerio, Magdalena Álvarez, el nombramiento como presidente de Puertos del Estado de Mariano Navas, hasta ahora presidente de la Autoridad Portuaria de Santander y que desde 1993 hasta 2000 había sido Secretario General y Secretario del Consejo Rector de Puertos del Estado.

### Acciones con mensaje

Han sido muchas las acciones llevadas a cabo por el colectivo de trabajadores portuarios a lo largo de los meses que ha durado el conflicto de Gijón, en apoyo de sus compañeros y buscando

respuestas a actitudes y silencios entendidos como cómplices. Acciones que de una manera u otra han tenido un peso específico en la firma final del acuerdo. Un ejemplo fue la acción emprendida por los compañeros de Barcelona, que el 3 de marzo decidieron en asamblea cortar la Ronda del Litoral, una de las arterias principales de la capital catalana, tanto de entrada y salida a la ciudad como de circunvalación. Con la protesta, los estibadores barceloneses exigían una inmediata solución al conflicto de la empresa Ebhis y una respuesta a uno de los grandes interrogantes planteados desde el inicio del conflicto de El Musel: saber si la política de privatización que estaba llevando a cabo el Partido Socialista del Principado de Asturias en materia de puertos, respondía a la política oficial del PSOE o era fruto de la obcecación de determinados cargos. Es posible que ahora conozcamos la respuesta.

### Ley de Puertos

Pactar la retirada de la vigente Ley de Puertos aprobada gracias a la mayoría

absoluta del PP, parece ser la intención de Lluís Badia, ex-presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT) y actual senador por Convergencia i Unió (CiU), que intenta negociar este objetivo con los grupos de la Cámara Alta. El planteamiento defendido por el partido catalán es dejar en suspenso una normativa que perdió todo su sentido después de que el proyecto de directiva europea en que se inspiraba no prosperase y que, además, no satisface los intereses del sector en general. Para Badia -ya que discrepó de la normativa cuando era presidente de la APT- y CiU, la nueva ley debería buscar el máximo consenso posible para evitar las tensiones y la inseguridad que se generaron en el proceso anterior. La iniciativa puede ser el pistoletazo de salida a un debate entre los diferentes agentes del sector, para paliar el malestar creado con la ley del PP y buscar salidas convincentes a temas controvertidos como la autoasistencia, el papel de las autoridades portuarias, la situación de los transitorios, el sistema tarifario, la seguridad, etc. ▲

# Bilbao requiere más líneas

El tráfico de carga general y de contenedores se ha mantenido prácticamente invariable durante el último año. No se trata de un dato negativo, pero tampoco es positivo, sobre todo teniendo en cuenta que atravesamos un periodo en que la mayoría de los puertos experimentan notables alzas.

Coordinadora considera que un puerto como Bilbao debe -y puede- atraer una mayor presencia de líneas internacionales que garanticen los puestos de trabajo actuales y generen el beneficio suficiente como para reinvertir en seguridad laboral. De hecho, está aprobado el ingreso de un grupo de 15 trabajadores (Comisión Mixta), con la posibilidad de ampliarse a 25. Recientemente han ingresado en la SE 12 estibadores, que ya han recibido la formación correspondiente.

Paralelamente, el Comité de Empresa está negociando un Convenio Colectivo que permitiría mejorar las anteriores condiciones económicas. La propuesta de la Mesa Negociadora ha sido refrendada en Asamblea General. Otro tema sobre la mesa es el pase de los gruistas a la SE.

## Nueva Cabecera de Zona

El puerto de Avilés fue escenario de un acto muy emotivo: el relevo de Isaac Velado como Coordinador de la Zona Norte. El nuevo responsable es Francisco José González, más conocido como Patxi, un joven estibador de Bilbao que ejemplifica el relevo generacional que está viviendo en estos momentos la Coordinadora. El reto de Patxi no es sencillo. No sólo deberá trabajar para mejorar las condiciones laborales en puertos como A Coruña, Santander, Gijón, Avilés o el propio Bilbao, sino que tendrá que hacerlo en un contexto marcado por los constantes intentos de desregulación del sector.

El nombre de Isaac Velado es sinónimo de tenacidad y orgullo. Tenacidad en la lucha sindical y orgullo por pertenecer al colectivo profesional de estibadores. Durante años, Isaac ha representado los valores que defendía la Coordinadora tanto en los muelles

como en los despachos. De hecho, Velado pertenece al grupo de hombres que convirtieron su militancia en Coordinadora en algo más que una simple afiliación a un sindicato, el mismo grupo de hombres que durante 25 años ha hecho posible la supervivencia de los estibadores españoles en un contexto claramente adverso. Velado no se desvinculará de las labores sindicales, puesto que seguirá desempeñando el cargo de presidente de la OUPB (Organismo Unitario de Trabajadores Puerto de Bilbao). ▲



Isaac Velado (izcha) y F. González en la reunión de Avilés

# Capacitación en tecnologías de la información

*Funespor ha solicitado una subvención a la Comisión Europea para capacitar a los portuarios en las tecnologías de la información y la comunicación.*

**La Fundación de Estudios** Portuarios (FUNESPOR) sigue apostando por la modernización, la calidad y la alta cualificación profesional de los trabajadores portuarios. El pasado día 28 de junio se presentó una solicitud de subvención a la Comisión Europea para realizar un "proyecto de formación, difusión e información para la adquisición de conocimiento y habilidades en el manejo de herramientas y recursos asociados a las tecnologías de la información y la comunicación en el sector de la estiba portuaria".

Este proyecto, que hemos denominado DIGIMAR, tiene como objetivos fundamentales el estudio y el conocimiento de las necesidades de formación avanzada que necesita el sector y tomar medidas estratégicas para conseguir fomentar y acercar el sector de la estiba portuaria a las tecnologías de la información y la comunicación (TIC's).

Para la determinación de las necesidades formativas de los trabajadores portuarios se tiene previsto realizar un exhaustivo trabajo de campo que establezca las necesidades de formación, habilidades e información digital existentes en el sector de la estiba. Mediante el diseño y creación de una plataforma digital de teleformación, comunicación e información en Internet se pretende crear un espacio de futuro y con carácter permanente para el acercamiento de los trabajadores portuarios al uso y adquisición de habilidades efectivas de las TICs en temas como:

- **Adquisición continua de habilidades y conocimientos avanzados en el uso de Internet y en las distintas tecnologías existentes.**

- **Conocimiento y habilidades en el manejo de herramientas fundamentales de comunicación, documentación y colaboración digital.**

- **Avances tecnológicos existentes en el equipamiento, en las buenas prácticas y en los medios técnicos de trabajo, así como en las infraestructuras tecnológicas portuarias existentes.**

Para garantizar las sinergias, canales de comunicación y participación activa del sector portuario, junto a la plataforma digital, se pondrá en marcha una red especializada a nivel europeo al servicio de la formación y la información continua.

De esta forma, FUNESPOR quiere contribuir activamente en la constitución de un colectivo que disponga de altos índices de cultura digital, que esté preparado para afrontar los cambios y desarrollos tecnológicos y fomentar así operativas altamente avanzadas. ■

## CURSOS DE FORMACION A DISTANCIA Y PRESENCIALES SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

SE ABRE EL PLAZO DE INSCRIPCIÓN DEL CURSO 2004-2005



### CURSO DE FORMACION PARA EL DESEMPEÑO DE LAS FUNCIONES DE NIVEL BÁSICO

Inicio del curso, Septiembre 2004.  
(Temario establecido por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo)

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

Inicio del curso, Septiembre 2004. (Temario establecido por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo)

**FUNDACION DE ESTUDIOS PORTUARIOS**  
Rambla General Franco n°19  
38006 Santa Cruz de Tenerife  
Tfno: 922-289-521 · Fax: 922-289-159  
e-mail: [prevencion@funespor.org](mailto:prevencion@funespor.org)

# **Dragados-S. P. L.**

**Servicios Portuarios y Logísticos**

*Manipulación Portuaria*

*Agencia Marítima*

*Tránsitos (Forwarding)*

*Servicios Auxiliares*

*Transporte*

*Logística*

Lagasca, 88 - 2º  
28001 Madrid

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

[www.dragados-spl.com](http://www.dragados-spl.com)