

La voz de los puertos

LA ESTIBA

Número 83. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Abril 2005



El IDC confirma su expansión mundial



Málaga acogerá los próximos 11 y 12 de mayo la Asamblea de Coordinadora



Terminal Catalunya S.A.

UN GRAN ESPACIO A LA MEDIDA DE SU EXIGENCIA.

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

LA CALIDAD DE NUESTRO SERVICIO, SU MEJOR AVAL.



Grupo Mestre

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

Terminal Catalunya Administración. tel: 93 298 64 00 fax: 93 298 64 01 • e-mail: terminal.catalunya@tercat.es
Terminal Catalunya Contenedores. tel: 93 223 41 37 fax: 93 223 43 04 • e-mail: contenedores@tercat.es
Terminal Catalunya Siderúrgicos. tel: 93 223 84 61 fax: 93 223 84 64 • e-mail: siderurgicos@tercat.es



Sumario

- 4 Asamblea General del IDC
- 10 Asamblea Extraordinaria de Coordinadora
- 12 Zonas
 - Andalucía
 - Canarias
 - Cataluña - Baleares
 - Levante
 - Norte
- 21 Funespor
- 23 Jurídica



Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar

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

Han colaborado en este número:
 Rafael Egea (Valencia), Patxi González (Bilbao), José Luis Llorca y José Castells (Alicante), Emilio Planzano, Julio Navarro (Barcelona), J. Calvet Ximo (Castellón), Jesús Pascual, Marcelo Maldonado (Algeciras), Joaquín Carrasco y Emilio González (Málaga), Ismael Ravelo (Las Palmas), Juan Martín (MK), Teresa Alert (IDC), Margarita Cabrera y Víctor Díaz (Funespor)

Redacción y diseño:
 ComCom, sccl
 Miquel Borrás, Josep Deop, Noe Lavado, Xèbi Alcocer
 Méndez Núñez, I. 3ª 2ª - 08003 Barcelona
 Teléfono: 93 319 28 50 - Fax: 93 319 98 92

Correo electrónico:
 estiba@coordinadora.org
 Depósito legal: **TF291/84**

Más unidos, más fuertes

Más unidos y, sobre todo, más fuertes. Así es como nos sentimos los estibadores después de la Segunda Asamblea General del IDC, que tuvo como escenario un puerto de Coordinadora, Barcelona. El IDC no sólo ha logrado sobrevivir a los numerosos ataques que ha sufrido la profesión portuaria en estos últimos años, sino que lo ha hecho reforzando su posición como verdadera referencia sindical de los trabajadores portuarios. No en vano, hasta seis organizaciones han decidido sumarse al IDC en esta última Asamblea, en una clara demostración de que el mensaje del IDC ha calado hondo.

Durante la Asamblea se pusieron de relieve todos aquellos aspectos que nos resultan fundamentales, como la prevención de los accidentes, pero sobre todo, se hizo especial hincapié en la defensa de los trabajadores. Los ataques que han sufrido—y que sufren—numerosos compañeros en todo el mundo nos recuerdan que sólo desde la unidad podremos superar este constante acoso. El recuerdo de los 500 estibadores de Liverpool ocupó un lugar preeminente en una Asamblea que volvió a reclamar su reincorporación a sus puestos de trabajo.

En España, la constitución de la Mesa Negociadora del IV Acuerdo Marco supone una buena noticia, aunque son muchos los interrogantes que permanecen abiertos. Desde Coordinadora siempre se ha apostado por el diálogo y el consenso, pero en último extremo, tenemos que recordar que nunca aceptaremos la imposición de ninguna política que conduzca a nuestra desaparición. Y la autoasistencia lo haría. De ahí que Coordinadora haya reiterado una vez más que la futura Ley de Puertos española debe alejarse de estas posiciones. La autoasistencia no es negociable. De lo que se trata es de que los beneficios que generan los puertos reviertan en un empleo estable, en la mejora de las condiciones de trabajo, en una reinversión apropiada en maquinaria e instalaciones, en la formación de los portuarios... en definitiva, en todo aquello que permite que un puerto crezca adecuadamente. En realidad, éstos son los argumentos que han logrado que Coordinadora sea la principal organización portuaria en España, como quedó nuevamente demostrado en las elecciones sindicales celebradas en Alicante y Gijón. En ambos puertos nuestro sindicato obtuvo la mayoría (5 de 5 en Alicante y 3 de 5 en Gijón), dejando claro el amplio apoyo del que goza Coordinadora en los puertos españoles.

De hecho, la vitalidad del sindicato se pondrá de relieve en la próxima Asamblea Extraordinaria, que tendrá lugar en Málaga entre los días 11 y 12 de mayo. Allí, tendremos la tarea de definir cuál será la estrategia sindical de Coordinadora en los próximos años y, será en Málaga, donde Julián García haga pública su renuncia a la Coordinación General de España para continuar desempeñando las funciones de Coordinador General de IDC. En otras palabras, continuará en la lucha de todos los estibadores portuarios del mundo. La Asamblea será la encargada de elegir al nuevo Coordinador General y al equipo que nos permita afrontar el futuro con las máximas garantías. ■



Imparable

La Segunda Asamblea General del Consejo Internacional de Trabajadores Portuarios (IDC) concluyó en medio de un clima de satisfacción por la unidad demostrada por todas las delegaciones presentes. La incorporación de seis nuevos sindicatos a la estructura del IDC plasmó el espectacular crecimiento que esta organización ha experimentado desde su fundación, en junio del año 2000. En estos momentos, el IDC representa a cerca de 65.000 portuarios de todo el mundo y se ha convertido en la principal referencia a la hora de hablar de sindicalismo portuario.

Nacido con el objetivo de defender la profesión portuaria de los constantes ataques que sufre, el IDC celebró su Segunda Asamblea General en un clima de optimismo por el camino recorrido. La organización, que se encuentra en plena fase de crecimiento, ha conseguido sumar seis nuevos sindicatos a su estructura, y lo que aún es más importante, ha logrado incorporar a nuevos países como Eslovenia, Brasil, México o Túnez. De este modo, el IDC acoge en su seno a cerca de 65.000 trabajadores portuarios de 21 países distintos, con un total de 35 organizaciones sindicales representadas. Y todo ello, en menos de cinco años.

Para Julián García, Coordinador General del IDC, el motor de la organización "va a seguir siendo la asistencia a los trabajadores y a los sindicatos que se vean atacados". Como ejemplo de esta lucha, García mencionó el caso de los portuarios de Liverpool, quienes fueron expulsados de sus puestos de trabajo hace diez años y se han convertido en un símbolo de la lucha sindical en los puertos. El IDC defenderá el retorno de estos portuarios a los muelles, "puesto que nunca han dejado de ser trabajadores portuarios". En este punto, la Asamblea expresó su indignación ante la actitud del sindicato británico del transporte, el TGWU, que ha aceptado en su seno a los esquiroleros que permitieron a la compañía Merseyside seguir operando en Liverpool. La voluntad



Pat Riley, Björn Borg y Julián García, Responsables de Zona y Coordinador General

de seguir defendiendo a los 500 compañeros que perdieron su puesto de trabajo en el puerto inglés ha recobrado fuerza en un IDC que, a medida que pasan los meses, gana en peso y capacidad de acción.

El apoyo del IDC a todos los frentes abiertos por los portuarios fue patente en la Asamblea, tanto en los conflictos más violentos como en aquéllos que todavía se mantienen en el ámbito de los despachos. La agresión que sufrió el Coordinador de la Zona Latinoamericana, Jorge Silva Berón, constituye un ejemplo de hasta qué punto pueden llegar algunos intereses a la hora de desestructurar el sector portuario. De ahí que la Asamblea elaborara diversas resoluciones en apoyo de las luchas y negociaciones que los diferentes sindicatos afiliados al IDC mantienen en sus puertos: FETRAPI en Iquique (Chile), Sindicato de Estibadores en Itajaí (Brasil), SUTAP en Buenos Aires (Argentina) y Coordinadora en España. Asimismo, la Asamblea se solidarizó con el Consejo Canadiense de Trabajadores Marítimos, que está luchando por transformar el modo en que se están aplicando las normas ISPS en su país.



Los delegados de prevención laboral fijaron las bases para lograr unos puertos más seguros

Homenaje a los que no están

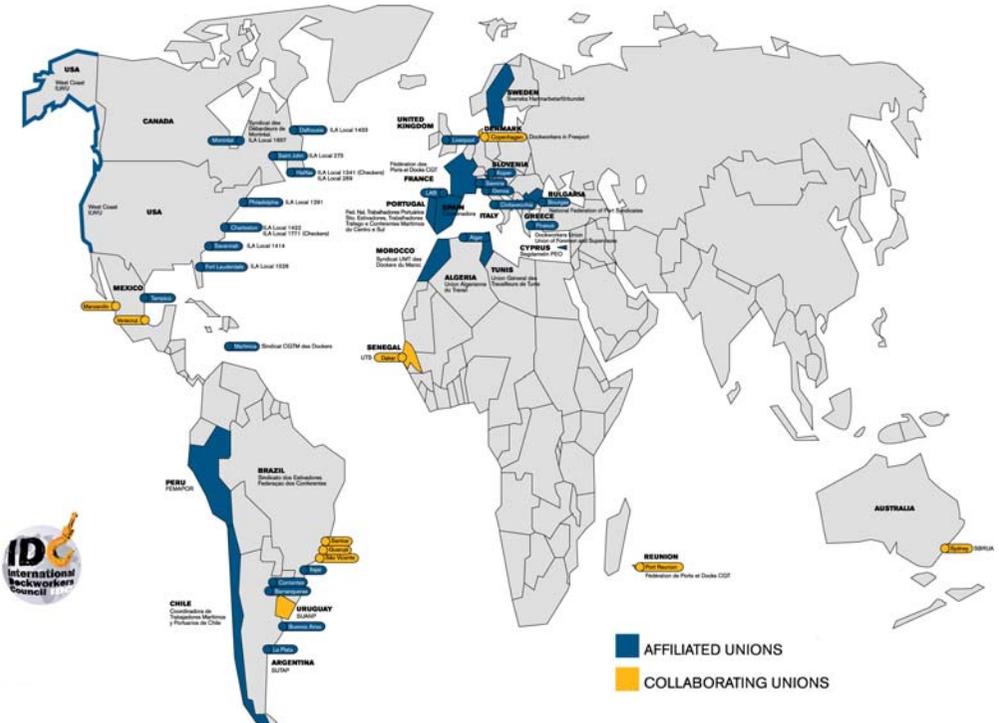
La Asamblea del IDC no se olvidó de los compañeros que han perdido la vida y que también han contribuido a hacer de esta organización el ejemplo de solidaridad y unión sindical que es ahora. La placa conmemorativa que recibió Björn Borg en nombre de Kenny Karlsson fue una muestra de ello, pero también el sentido homenaje a todas las víctimas de la dictadura argentina -el SUTAP cuenta con numerosos desaparecidos- y de la siniestralidad laboral en los puertos. Para todos ellos, el IDC también tuvo un emotivo recuerdo.



Placa en memoria de Kenny Karlsson

Países y organizaciones afiliadas al IDC

- ESTADO SINDICATO**
- Argelia** Union Algerienne du Travail
- Argentina** Sindicato Único Trabajadores Administraciones Portuarias
- Brasil** Sindicato dos Estivadores de Itajaí
- Bulgaria** National Federation of Port Syndicates
- Canadá** ILA Local 1341 Halifax - Checkers
ILA Local 1433 Dalhousie
ILA Local 1657 Montréal
ILA Local 269 Halifax
ILA Local 273 St. John
Syndicat des Débardeurs du Port de Montréal - Local 375
- Chile** Coordinadora Trabajadores Marítimos Portuarios
- Chipre** Segdamelin Peo
- Inglaterra** Liverpool Dockworkers
- Francia** Fédération des Ports et Docks CGT
- Grecia** Union Dockworkers of Piraeus
Union of Foremen and Supervisors in Piraeus
- Italia** Compagnia Unica Soc. Coop. ARL Genova
Compagnia Portuale Savona CULP
Compagnia Portuale Civitavecchia
- Martinica (Francia)** Syndicat CGTM des Dockers
- México** Gremio de Alijadores Tampico
- Marruecos** Syndicat UMT des Dockers du Maroc
- Perú** Federación Nacional Trabajadores Marítimos Portuarios
- Portugal** Federação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores Portuários
Sto. Estivadores, Trabalhadores do Tráfego e Conferentes do Centro e Sul
- Eslovenia** Sindikatov Portovale di Koper
- España** Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar LAB (País Vasco)
- Suecia** Swedish Dockworkers Union
- Túnez** Union Général des Travailleurs de Tunis
- EUA** ILA Local 1291 Philadelphia - Pennsylvania
ILA Local 1414 Savannah - Georgia
ILA Local 1422 Charleston - Carolina del Sur
ILA Local 1771 Charleston - Carolina del Sur
ILWU West Coast





Nuevas incorporaciones

Hasta seis sindicatos presentaron su candidatura al IDC: la UGTT de Túnez, el Gremio de Alijadores de Tampico, en México (los alijadores desarrollan las mismas funciones que los estibadores), el ILA Local 1526 de Fort Lauderdale, en Florida (Estados Unidos), el Sindicato de Trabajadores Portuarios de Koper (Eslovenia), el Sindicato de Estibadores de Itajaí (Brasil) y el LAB vasco. Todos ellos fueron aceptados por unanimidad. De esta forma, el IDC no sólo logra afianzar su posición en la Unión Europea (Eslovenia es miembro desde el 1º de mayo de 2004) y en Estados Unidos (los sindicatos locales del ILA siguen sumándose al proyecto), sino que añade un sindicato brasileño y otro mexicano, dos países que cuentan con un gran número de portuarios y en cuyos puertos hay numerosos desafíos que superar (desde los aspectos más esenciales, como el derecho a sindicación, hasta los más estructurales, como la estrategia de privatización absoluta de los puertos y sus trabajadores). De hecho, la

situación de Latinoamérica resulta bastante parecida a la de los puertos del Magreb, donde el IDC también logró completar su presencia con la incorporación de la UGTT tunecina (anteriormente se habían sumado los portuarios de Casablanca y los argelinos de la UGTA). La Asamblea también se trazó como meta dar a conocer el IDC en Asia y Oceanía, la gran asignatura pendiente de la organización, con el objetivo de establecer los contactos necesarios que desemboquen en nuevas afiliaciones. La voluntad del IDC es global a partir de la constatación de que los portuarios se enfrentan a los mismos ataques en todos los puertos del mundo.

A pesar del éxito que supone la constante suma de afiliados y organizaciones, el IDC es consciente de los nuevos ataques que va a sufrir en el futuro, sobre todo en Europa. La nueva Directiva Europea sobre el Acceso a los Servicios Portuarios –presentada días antes de su cese por Loyola de Palacio– repite el error básico de la anterior Directiva: nace sin consenso. Nuevamente se vuelve a incurrir en el error de creer que los puertos pueden construirse de espaldas a los trabajadores. La Asamblea del IDC volvió a apostar en la Asamblea por el diálogo y por la defensa de los derechos de los trabajadores europeos, una defensa que, obviamente, pasa por el rechazo frontal de la autoasistencia.

Formación y prevención

La formación es otro de los aspectos esenciales en la estrategia de IDC, por lo que la Asamblea también planteó la necesidad de profundizar en las políticas formativas, tanto en su vertiente profesional como en su vertiente sindical. Los trabajadores portuarios se comprometieron a luchar por un estatuto de la profesión portuaria que establezca las bases comunes de esta profesión.

El IDC también decidió crear una Comisión de Seguridad y Prevención de Accidentes Laborales, compuesta por dos delegados de cada zona mundial (4) y la próxima elección de un representante mundial en esta materia. La Asamblea también aprobó una moción contra el perjuicio que supone la forma de aplicar la legislación mundial sobre seguridad de la OMI (Organización Marítima Internacional). Aprobada después de los atentados del 11-S (Código ISPS), esta legislación puede ser utilizada para vulnerar diversos derechos laborales, como el acceso al puesto de trabajo, la privacidad o el derecho a sindicarse. Además, los delegados de prevención del IDC decidieron crear una base datos sobre riesgos laborales y accidentes en los puertos que será accesible a través de Internet. La preocupación por la defensa de la profesión también se reflejó en la aprobación de una moción contra la autoasistencia en cualquier puerto del mundo.

Cargos ratificados

La Asamblea del IDC se mostró ampliamente satisfecha con la labor de sus coordinadores, los hombres que han trazado el camino durante los cuatro años y medio de vida de la organización. La satisfacción se tradujo en la reelección de todos ellos en sus respectivos cargos: Julián García como Coordinador General; Björn Borg como Coordinador de Zona Europea; Jorge Silva como Coordinador de Zona Latinoamericana; James Spinoza como Coordinador de la Costa Oeste Norteamericana y Pacífico RIM; y Pat Riley como Coordinador de la Costa Este Norteamericana. Sin embargo, no sólo los coordinadores resultaron homenajeados, ya que la Asamblea también quiso rendir un homenaje a todos los portuarios europeos que contribuyeron a la derrota de la Directiva, pertenecientes o no al IDC. ■



- 1. António Mariano FNSTP - PORTUGAL
- 2. Lewis Wright ILWU-Pensioners
- 3. Elias Costilla FEMAPOR - PERÚ
- 4. Jorge Silva FETRAPI - IQUIQUE
- 5. Julio Navarro COORD. - BARCELONA
- 6. Kenneth Riley ILA - CHARLESTON
- 7. Joao Alves LISBOA
- 8. Manuel Gallais CGT - LE HAVRE
- 9. Martin Berg SDU - SUECIA
- 10. Roberto Perrinella CPC - CIVITAVECCHIA
- 11. Mauricio Iacomelli CPC - CIVITAVECCHIA
- 12. Michel Cotelain CGT - LE HAVRE
- 13. Manolo Rubio COORD. - AVILÉS
- 14. Lester Alexander F. LAUDERDALE - EUA
- 15. David Cepeda FETRAPI - IQUIQUE
- 16. Robert Dickey NEW JERSEY - EUA
- 17. Saul Aroso da Silva ITAJAI - BRASIL
- 18. Amar Debian UGTA - ARGELIA
- 19. Athos Eleftheriou DUP - EL PIREO
- 20. Emili Manzano COOR. - BARCELONA
- 21. José Luis Lorca COORD. - ALCANTATE
- 22. Peter Shaw SDU - SUECIA
- 23. Daniel Marca CGT - MARSELLA
- 24. D. Aristofanis SEGDA MELJIN - CHIPRE
- 25. Tommy Andersson SDU - SUECIA
- 26. Pat Riley ILA - CHARLESTON
- 27. Rafa Egea COORD. - VALENCIA
- 28. Ray Ortiz Jr. ILWU - SAN FRANCISCO
- 29. Robert Ford ILA - CHARLESTON
- 30. Roger Blanc CGT - MARSELLA



Julián García se dirige a los asistentes ante la presencia del Conseller Joaquim Nadal (centra).



Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



Edificio SOFITESA
instalación empresas ZEC



Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org

XI

Congreso de Tráfico Marítimo y Gestión Portuaria

Sede del Congreso: Universidad Politécnica de Cartagena · Campus "Muralla del Mar"



Puertos del futuro y desarrollo sostenible

Cartagena
9-14 de mayo de 2005

ORGANIZAN:



Secretaría Técnica: Inscripciones y reservas
HALCON Congress
Avda. Felipe II, 15 · 28009 Madrid, España
Tlf.: (+34) 91 575 02 62 / 91 431 05 49
Fax: (+34) 91 576 11 70
e-mail: halcon224@halcon-viajes.es

PATROCINADORES:



COLABORAN:

Adecco · Agencia Marítima Blázquez, S.A. · ASEAM · Bergé Marítima, S.A.
Bunge Iberica, S.A. · Cámara de Comercio · Cartago Marpol, S.L.
Cemex España, S.A. · CLH · Daniel Gómez Gómez, S.A. · Enagás, S.A.
Ership · Fomento y Desarrollo Agrícola S.A. · General Electric Plastics, S.A.
Gestul del Mediterráneo · Halcón Foods · Holcim España · INTERSA
Instituto de Fomento de la Región de Murcia · Lafarge Asland, S.A. · Portel
PROES · REPSOL YPF · Saras Energía, S.A. · Viuda e Hijos de F.Vera S.L.

Preprograma - Puertos del Futuro y Desarrollo Sostenible -

Lunes, 9

- 17.00 Recogida en los hoteles y traslado a la sede del Congreso. Universidad Politécnica de Cartagena. Campus "Muralla del Mar".
- 17.30-20.00 Acreditaciones y recogida de documentación.
- 18.00-18.45 Acto institucional de inauguración.
- 19.00-19.45 Conferencia inaugural: Estrategias de desarrollo portuario para hacer frente a los nuevos retos del futuro.
- 20.00-21.30 Cóctel de bienvenida.
- 21.30 Recogida de asistentes en la sede del Congreso y traslado a los hoteles.

Martes, 10

- 08.30 Recogida en los hoteles y traslado a la sede del Congreso.
- 09.00-09.30 Acreditaciones y recogida de documentación.

MÓDULO I: MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD

- 09.30-10.10 **1ª Ponencia:** Sostenibilidad medioambiental en el ámbito portuario.
- 10.10-10.50 **2ª Ponencia:** La evaluación estratégica ambiental como elemento clave para la planificación portuaria.
- 10.50-11.20 Pausa-café.
- 11.20-12.00 **3ª Ponencia:** Implantación de planes interiores de contingencias por contaminación marina accidental en los puertos.
- 12.00-13.30 Mesa redonda y debate. Contribución de los puertos a la sostenibilidad.
- 13.45-15.15 Almuerzo en el Club de Regatas de Cartagena.

MÓDULO II: SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

- 15.45-16.25 **4ª Ponencia:** La seguridad pública del Estado y el papel de los puertos.
- 16.25-17.05 **5ª Ponencia:** Diagnóstico actual y perspectivas futuras del código PBIP en los puertos.
- 17.05-17.20 Pausa-café.
- 17.20-18.50 Mesa redonda y debate. Balance de la implantación del PBIP en los puertos españoles.

Miércoles, 11

MÓDULO III: TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA E INTERMODALIDAD

- 09.30-10.10 **6ª Ponencia:** El papel de los puertos en el transporte marítimo de corta distancia en Europa.
- 10.10-10.50 **7ª Ponencia:** Oportunidades de negocio portuario en el nuevo escenario ferroviario en España.
- 10.50-11.20 Pausa-café.
- 11.20-13.40 Mesa redonda y debate. Transporte marítimo de corta distancia: Proyecto o realidad.
- 14.00-15.45 Almuerzo en el Club de Regatas de Cartagena.
- 15.45-18.00 Visita al puerto de Cartagena.

Jueves, 12

MÓDULO IV: ASPECTOS ECONÓMICOS/FINANCIEROS

- 09.30-10.10 **8ª Ponencia:** Metodología para los estudios de impacto económico de la actividad portuaria.
- 10.10-11.40 Mesa redonda y debate. La experiencia acumulada en la realización de estudios de impacto económico en los puertos españoles.
- 11.40-12.10 Pausa-café.
- 12.10-12.50 **9ª Ponencia:** Modelos de financiación de infraestructuras portuarias.
- 12.50-14.20 Mesa redonda y debate. Cómo atraer la inversión privada nacional e internacional hacia los puertos españoles.
- 14.30-16.00 Almuerzo en el Club de Regatas de Cartagena.

MÓDULO V: TENDENCIAS EN LA ORGANIZACIÓN PORTUARIA

- 16.15-16.55 **10ª Ponencia:** Modelos de organización portuaria en el mundo.
- 16.55-18.30 Mesa redonda y debate. Cooperación y Competencia entre los puertos.
- 18.30-19.00 Conclusiones y clausura.

Asamblea Extraordinaria de Coordinadora

Málaga será testigo de la elección del nuevo Coordinador General

Tras el éxito de convocatoria de la Asamblea General celebrada en Valencia el pasado octubre, Coordinadora celebrará entre los días 11 y 12 de mayo una Asamblea Extraordinaria que servirá para trazar definitivamente la estrategia sindical de cara a los próximos años.

La próxima Asamblea no es una asamblea corriente. No lo es ni el contexto ni las circunstancias en las que se va a celebrar, y tampoco lo son los temas de debate. Así, Málaga será el escenario en el que se elija al nuevo Coordinador General y aunque el relevo de Julián García no tiene porqué suponer un antes y un después en la trayectoria de Coordinadora, lo que sí es evidente es que su gestión dejará un recuerdo imborrable. En realidad, no se trata sólo de la jubilación de García, quien sí seguirá como al frente del IDC, sino de la de toda una generación de estibadores que lo han dado por un sindicato que, en las peores condiciones, no sólo ha logrado sobrevivir, sino convertirse en referencia para múltiples organizaciones hermanas

en todo el mundo, como quedó demostrado en la última Asamblea General del IDC.

El nuevo Coordinador deberá afrontar numerosos retos. Por un lado, nada parece indicar que los constantes intentos de desregulación del sector vayan a cesar. La presión política que supone la existencia de un proyecto de Directiva Europea que repite los mismos errores que la anterior (vuelve a nacer sin un mínimo consenso) no augura nada bueno. El hecho de que Jacques Barrot, el nuevo Comisario Europeo, se haya mostrado más dispuesto al diálogo que su predecesora supone una tenue esperanza, pero la línea a seguir es la trazada por Loyola de Palacio. Coordinadora deberá definir cómo

defenderse ante estos ataques y, sobre todo, cómo articular una respuesta global, tal como se hizo anteriormente.

En el ámbito doméstico, Coordinadora también tiene planteados numerosos retos: la reforma de la Ley de Puertos española, la negociación de un IV Acuerdo Marco que garantice la estabilidad del sector, la aplicación de una intensa política de formación (no sólo técnica, sino también sindical) e, incluso, la reorganización interna del sindicato. La presentación in extremis del borrador de la Ley de Puertos española ha motivado un punto y aparte en las negociaciones y ha despertado nuestros peores presagios acerca de la política de Mariano Navas, actual presidente de Puertos del Estado. ■

Siete candidatos

La Asamblea de Málaga también será recordada por ser el escenario en el que se elija al nuevo Coordinador General del sindicato. La vitalidad de nuestra organización ha quedado demostrada con

la presentación de siete candidatos, elegidos por las zonas o por las asambleas de sus respectivos puertos. De entre estos siete hombres saldrá el Coordinador que deberá dirigir al

sindicato durante los próximos años, una tarea para la que, sin lugar a dudas, contará con el apoyo unánime de toda la organización.

Ildefonso Garnica
ALGECIRAS

Julio Navarro
BARCELONA

Patxi González
BILBAO

Miguel Rodríguez
LAS PALMAS

José Luis Vidaller
TARRAGONA

Antolín Goya
TENERIFE

Aurelio Gabardá
VALENCIA



El nuevo Coordinador General asumirá las riendas de un sindicato con una larga trayectoria en la defensa de los derechos laborales de los trabajadores portuarios. Repasemos algunos de los momentos más importantes en nuestra trayectoria.

1978

Nacimiento de Coordinadora a partir del impulso inicial de los trabajadores portuarios de Barcelona y las Islas Canarias. En ese momento, había más de 15.000 estibadores en toda España, todos ellos dependientes de la OTP (Organización de Trabajos Portuarios), un órgano nacido bajo la dictadura franquista.

1980-81

Primera prueba de fuego para los estibadores. El Gobierno de UCD (Unión de Centro Democrático) intenta desmantelar los puertos y a sus trabajadores. Se suceden las huelgas y los estibadores tienen que adquirir el temple que les caracterizarán durante los próximos años. Negociaciones en los despachos y manifestaciones en los muelles son la receta de Coordinadora para sobrevivir. UCD cae en 1982 y los estibadores siguen conservando su carácter de trabajadores públicos.

1986

Segundo gran putsch sobre los estibadores. El gobierno socialista de Felipe González trata de privatizar por completo los puertos desprendiéndose de los estibadores. Finalmente, después de numerosas huelgas, paros y marchas, se llega a un acuerdo. Se constituyen las Sociedades de Estiba (51% capital público, 49% capital privado) y los estibadores logran mantener el carácter de servicio público para la estiba. En ese momento, Julián García actúa como el principal referente de una Coordinadora convertida en mayoritaria en el sector. Las plantillas portuarias pasan de 15.000 a cerca de 6.000 trabajadores y se inicia un proceso imparable de modernización de las

maquinarias y las instalaciones. Comienza la era del contenedor.

1988

Firma del Primer Acuerdo Marco con el gobierno del PSOE. A pesar de los problemas puntuales, la paz laboral se instala en los muelles -y lo hará durante toda la próxima década-, de modo que los puertos españoles viven un periodo de consolidación y expansión.

1999

Firma del Tercer Acuerdo Marco con el gobierno del Partido Popular. El modelo portuario español es ensalzado desde la derecha y desde la izquierda. Coordinadora enfoca su estrategia hacia la capacitación profesional. Cursos, jornadas sindicales, seminarios... los estibadores se preparan para afrontar la competitividad a partir del convencimiento de que sólo ellos -estibadores profesionales- pueden ofrecer un servicio de calidad.

2000

Se cumple el viejo sueño de los estibadores españoles, la creación de una "internacional" estibadora. Tenerife, la isla que también impulsó el nacimiento de Coordinadora asiste a la fundación del Consejo Internacional de Estibadores (IDC), que agrupa a sindicatos portuarios de todo el mundo. Julián García es nombrado Coordinador General del IDC y la organización experimenta, en apenas cuatro años, un crecimiento vertiginoso. Hoy, representa a cerca de 70.000 portuarios y tiene presencia en América Latina, América del Norte, África y Europa.

2002-03

El anuncio de una inminente Directiva Portuaria en la Unión Europea moviliza a

los estibadores de todo el continente. Se pretende borrar de un plumazo la figura del estibador profesional y Julián García vuelve a encabezar un movimiento que -una vez más- trata de defender un derecho tan elemental como el derecho al trabajo. Los estibadores logran en noviembre de 2003 una victoria histórica. El Parlamento Europeo rechaza la Directiva de la Comisión Europea y aprueba las tesis de los estibadores. El IDC se dibuja como un instrumento fundamental en la estrategia de futuro de los trabajadores portuarios.



2004

30ª Asamblea de Coordinadora en Valencia, un sindicato que ostenta el 84% de la representación en los puertos españoles y que ha logrado extender su modelo asambleario más allá de sus fronteras. Eso y la dignificación del oficio de estibador son el legado que el nuevo Coordinador General deberá gestionar con el apoyo de todos los puertos. ■

El crecimiento económico debe contribuir a mejorar la seguridad laboral



Algeciras a la cabeza del sistema portuario español

El Puerto Bahía de Algeciras ha cerrado el año 2004 con un volumen total de tráfico que supera los 65 millones de toneladas, excepcional resultado que representa casi un 7,5% más que el registrado en el último ejercicio, que fue de 60,8 millones de toneladas.

El aumento de tráfico se ha traducido en un incremento de aproximadamente 4,5 millones de toneladas respecto al año 2003. Destaca especialmente el aumento de la mercancía general, que crece un 12%. Por otra parte, presentan resultados extraordinarios el tráfico de contenedores, alcanzando los 3 millones de Teus, y el de vehículos, que supera por primera vez la cifra del millón de unidades. También hay que señalar el gran crecimiento del tráfico Ro-Ro, con un 10% de incremento en número de vehículos. Además, el cierre del ejercicio económico de 2004 arroja unos ingresos de explotación de 62 millones de euros, un 12% superiores a los 55,4 millones del ejercicio precedente. Estos buenos resultados económicos, consecuencia de la evolución de la actividad portuaria, sumados a los obtenidos en los ejercicios precedentes más inmediatos, sitúan a la entidad en óptimas condiciones para afrontar con garantías financieras la fuerte etapa expansiva en infraestructuras en la que el puerto se encuentra inmerso. Por otra parte, y en el marco de las

previsiones planteadas por Puertos del Estado para el Puerto Bahía de Algeciras, se contempla alcanzar las 113.958.714 toneladas de tráfico total en 2020. Previsiones que, como ha ido ocurriendo año tras año, se quedan cortas. Así, si para 2004 se preveía



para el puerto algecireño un movimiento de 60 millones de toneladas de tráfico total, a 31 de diciembre se superaron ya los 65 millones de toneladas, lo que implica una desviación de casi un 9% por ciento respecto a la realidad.

Como trabajadores, y desde un punto de vista estrictamente laboral, esperamos que la grandeza de las cifras asociadas al Puerto Bahía de Algeciras, revierta de manera positiva en el colectivo algecireño. Ello tendría que significar estabilidad laboral, erradicación del intrusismo, nuevas incorporaciones al grupo Cero y que las nuevas infraestructuras tengan en cuenta no sólo la expansión del puerto, sino también la seguridad en el desarrollo de nuestra profesión.



La formación de los trabajadores ha resultado crucial en el despegue de Algeciras

Fútbol amistoso: Las Palmas 2 Algeciras 2

El pasado 7 de febrero se disputó en la ciudad de Las Palmas un encuentro de fútbol entre los estibadores isleños y los del Puerto Bahía de Algeciras. Un encuentro amistoso con el que los estibadores algecireños devolvían la visita que en junio de 2004 realizaron los compañeros del Puerto de Las Palmas a la ciudad gaditana para la disputa de otro partido amistoso.

De este partido de vuelta cabe destacar, además del resultado (2 -2), el ímpetu con el que ambos equipos se entregaron sobre el césped. Durante la primera mitad los dos conjuntos dispusieron sobre el terreno de juego a sus mejores

efectivos. Ya en la segunda parte, jugaron los menos habituales, aunque también demostraron un gran nivel de juego. Tras el encuentro y una merecida ducha, cena con productos típicos de la tierra. Resaltar, como no podía ser de otro modo, el compañerismo y el ambiente de cordialidad entre ambas plantillas, esperando que esta experiencia se vuelva a repetir y que, si es posible, se sumen otros puertos. Aprovechamos la oportunidad para dar la enhorabuena a los compañeros de Las Palmas por la organización y por el trato dispensado a los compañeros de Algeciras en todo momento.

La Asamblea de Málaga abordará la situación en Almería

La actual situación laboral en Almería será objeto de debate en la Asamblea Extraordinaria de Coordinadora. En este puerto andaluz han surgido algunas discrepancias alrededor de los nuevos ingresos.



Jugadores de los dos equipos posan para la foto de familia

Incrementos de tráfico en Cádiz



El tráfico portuario en el puerto Bahía de Cádiz ha experimentado un crecimiento del 11,55% con respecto a 2003. Como viene siendo habitual, la mercancía general (frutas y hortalizas, aceite, aceitunas...) y los graneles sólidos (cereales, harinas, cemento, clínker...) suman la mayor parte de las toneladas movidas.

Por otro lado, de la misma forma que el muelle de Cádiz capital ha sido el destino y/o punto de partida de la mayor parte de la mercancía general, la Zona Franca y el muelle de La Cabezueta-Puerto Real se han repartido el tráfico de los graneles sólidos.

Ismael Ravelo García- Responsable de Formación del Puerto de Las Palmas



La formación desplaza al intrusismo de Lanzarote y Fuerteventura

El Puerto de Las Palmas, en su proyecto de erradicar el intrusismo de todo servicio público, ha puesto en marcha un plan que ha comenzado a dar sus primeros resultados positivos. Una estrategia conjunta no carente de problemas, pero llena de ilusión y expectativas, con el objetivo de apuntalar un sistema en el que no tiene cabida el empleo no profesional.

De todos es sabido que no es tarea fácil terminar con el problema del intrusismo, y es por ello que en muchos puertos se han puesto en práctica fórmulas y métodos que han proporcionado diferentes resultados, unos buenos y otros menos buenos. Con este nuevo plan, el ingreso de estibadores en los puertos de Fuerteventura y Lanzarote tenía como finalidad, no sólo incrementar la plantilla y en consecuencia acaparar toda la demanda, sino también desplazar el intrusismo de la forma menos traumática posible.

Ante este panorama, acudimos a las islas con las bodegas llenas de trabajo, mucho trabajo. La formación sindical, el pleno conocimiento de la estructura del sector y la prevención de riesgos laborales entre otros, iban a ser los ejes de nuestra estrategia sindical. Sin la colaboración de los delegados de estos puertos (Coordinadora) no hubiésemos podido desembarcar nuestro proyecto, un proyecto en conjunto para todos ellos. Porque no es fácil instalarse en un puerto donde las tareas realizadas por intrusos se ven tan normales como las realizadas por estibadores, por el mero hecho de llevar haciéndose toda la vida. Pues bien, desembarcados e instalados, afrontamos una formación planificada en tres fases, cada una de las cuales cuenta con el apoyo sindical necesario para la consecución de nuestros objetivos.



La primera fase proporcionó a los trabajadores la materia prima y las herramientas suficientes para enfrentarse a una situación desordenada, llena de infracciones y riesgos. Esta aplicación sorprendió a todos, principalmente a las empresas, que encontraban un cambio de actitud en los estibadores. Los levantamientos de denuncias por las infracciones, las advertencias y posteriores paralizaciones de operaciones por carencias en seguridad, desataban el nerviosismo en la parte empresarial.

Actualmente estamos desarrollando la segunda fase, que persigue, fundamentalmente, dotar a los trabajadores de todas las especialidades posibles en sus puertos. Formar y certificar a todos ellos en el menor tiempo posible es, sin duda, otro recurso que desplaza a la ilegalidad de los puertos. Donde antes había un intruso, ahora se encuentra un profesional que ofrece a quien lo contrata un servicio eficaz y con garantías de realizar su trabajo con seguridad. No es fácil

desplazar monitores y establecer culturas operativas y preventivas en otros puertos, pero más difícil es aún terminar con el intrusismo que crece y atenta contra el sistema si nadie lo remedia o, por lo menos, lo intenta.

La tercera fase, y última, está enfocada a la consolidación, a la formación de mandos intermedios y a la preparación de monitores. Dentro de esta fase integraremos un plan de seguimiento y la potenciación de cursos sindicales para solidificar el proyecto. Podemos decir que el incremento del censo en estas islas en el último año es la mejor prueba para alentarnos a seguir en esta línea y no bajar la guardia. Además, en breve, se procederá a realizar nuevos ingresos. El Puerto de Las Palmas ya dispone de los medios necesarios para realizar este proyecto y en los próximos meses entraremos en las fases para terminar adoptando soluciones que no generen problemas entre el personal reemplazado y los tráficos consolidados. ■



Mucho más que un puerto

Mientras el proyecto de Granadilla supera todos los obstáculos que se le presentan, la ampliación del actual puerto de Tenerife no sufre más que demoras. El doble rasero aplicado por la administración canaria está perjudicando notoriamente el despegue del tráfico portuario tinerfeño en un momento crucial para el sector.

En Santa Cruz de Tenerife crece la preocupación por la lentitud en el proyecto de ampliación del puerto, un proyecto que se prolonga y detiene continuamente, en claro contraste con la diligencia con que el proyecto de Granadilla supera todas las oposiciones que se le presentan. El actual puerto es víctima continua de una serie de obras, construcciones y concesiones ajenas todas ellas a las operaciones de estiba, que entorpecen el trabajo normal y se utilizan para argumentar las supuestas deficiencias de este puerto en el desempeño de su función natural. Unas deficiencias que solamente pueden achacarse a la voluntad oficial, como demuestran los índices actuales de productividad.

El Gobierno de Canarias y la Autoridad Portuaria pretendieron en su día trasladar las actividades de carga y descarga a otro puerto que habría que construir en Granadilla. Se llegó a decir "que el futuro del Puerto de Santa Cruz era recibir dos o tres cruceros al día". La oposición de una buena parte de la sociedad tinerfeña a ese proyecto para un puerto en el sur, reclamando la potenciación de las actuales instalaciones portuarias para el tráfico, tanto cautivo como de trasbordo, de contenedores, obligó a la Autoridad Portuaria a modificar sus planes y acometer la necesaria ampliación de la capacidad portuaria de Santa Cruz. Sin embargo, el proceso administrativo es cada vez más lento.

La muestra más reciente de esta serie de zancadillas administrativas tiene que ver con la construcción de un puerto deportivo en Valleseco, en el interior del recinto portuario tinerfeño. Se acaba de conocer un informe, emitido precisamente por Puertos del Estado, que recoge un conjunto de argumentos que indican la impropiedad de la obra desde los puntos de vista jurídico-administrativo, operativo y técnico, y sobre probables graves inconvenientes en la licitación de las propias obras de ampliación de la capacidad operativa del puerto. Sin embargo, la Autoridad Portuaria persiste en su empeño de construir un puerto deportivo a todas luces inconveniente e innecesario.

En el caso concreto de la ampliación de la capacidad portuaria, se han conocido ahora la existencia de dificultades para el rescate de la concesión de los astilleros que afectan a las obras. Parece que la exigencia de la empresa concesionaria para retirarse alcanza altísimas cifras económicas, lo que podría indicar que la convocatoria de concurso habría sido ilegal, por actuar sobre suelo no disponible. La Autoridad Portuaria ha manifestado que la fase de las obras que se ha adjudicado no está relacionada con el terreno ocupado por los astilleros, pero la cuestión no termina de quedar totalmente aclarada. En todo caso, parece obvio que la urgencia y necesidad de la ampliación completa del puerto exige que este asunto del astillero se solvete de inmediato y que las administraciones concernidas cumplan su deber de recurrir a los procedimientos que la ley contempla en casos en que está en juego el interés general, siempre respetando los derechos laborales de los trabajadores de los astilleros. Además, la explicación de las dos fases no es aceptable, porque si las obras de ambos tramos no se suceden sin interrupción, el puerto podría quedar no operativo.

HACIA LA CATÁSTROFE ECONÓMICA

A pesar de los acuerdos, dictados por el sentido común, que garantizarían que el puerto de Granadilla se limitaría a las operaciones de graneles y de servicio al polígono industrial vecino, las declaraciones de la Autoridad Portuaria mantienen en todo momento la insinuación de que "el tráfico cautivo se haría por Santa Cruz" dejando siempre en el aire la posibilidad, totalmente rechazable, del trasbordo internacional de contenedores en Granadilla. Si se mantiene esta actitud, avalada y aplaudida por el Gobierno de Canarias y los tres grandes partidos, CC, PP y PSOE, las consecuencias serían graves para Tenerife y para Canarias, en las dimensiones social, comercial y económica. Por ello si las actuaciones oficiales contra el puerto de Santa Cruz no varían, el futuro cierto de Tenerife será recibir sus importaciones y dar

salida a sus exportaciones por los puertos de otras islas y, por supuesto, que Tenerife quede marginada del negocio de trasbordo internacional, con el consiguiente agravio comparativo. De esta manera, se impedirá el proyecto del Gobierno de Canarias de convertir al archipiélago en una plataforma atlántica de distribución de mercancías.

El tejido de servicios que soporta el actual puerto de Santa Cruz, significa una creación de riqueza y la existencia de un número significativo de puestos de trabajo que beneficia al área metropolitana y a todo el norte insular. Si la actividad de la estiba desaparece, como sin duda ocurrirá si se mantienen las actuales políticas, la catástrofe social y económica será pavorosa. Toda esta grave situación ha obligado a los portuarios de Santa Cruz de Tenerife a retirarse de la Comisión de Seguimiento del Compromiso sobre el Sistema Portuario de Tenerife, suscrito por las empresas y trabajadores de la estiba, FUNESPOR, las consignatarias, el Gobierno de Canarias, el Cabildo de Tenerife, los Ayuntamientos de Santa Cruz y Granadilla y Autoridad Portuaria. Los portuarios de Santa Cruz consideran que la existencia de esta Comisión de Seguimiento no se justifica, toda vez que las autoridades responsables persisten en su empeño de distorsionar la programación de los equipamientos portuarios de Tenerife, dirigiendo las decisiones en un sentido distinto del que aconseja el buen criterio y las previsiones de futuro a medio y largo plazo. ■





Impulso a la formación en **Barcelona**

El Puerto de Barcelona es un claro ejemplo de que la apuesta por una formación de calidad continúa siendo el eje fundamental de nuestra organización. Durante el año 2004 se llevaron a cabo más de 300 cursos entre alumnos del Grupo Cero y el resto de grupos profesionales, contabilizando un total de 84.420 horas de formación realizada para y por estibadores. Un esfuerzo de todos los protagonistas -Sociedad de Estiba barcelonesa (Estibarna), empresas estibadoras, Coordinadora, alumnos y monitores (estibadores en activo)- que han convertido al Centro de Formación de Estibarna en un símbolo de entendimiento entre trabajadores y empresa.

Formación base para nuevos ingresos, Inglés, Prevención de Riesgos Laborales, Grúa Pórtico, Grúa Convencional y Grúa Móvil, Vancarrier, Trastrainer, Reach Stacher, Mafi, Camión, Máquina de pinzas, Máquina Frontal, Pala y Pala Graneles, Bordo, Siderurgia, Botones de Graneles, Controlador de Mercancías, Coches y Trínca de Coches, han sido las especialidades y materias impartidas en una Escuela que cuenta

con el reconocimiento tanto de los trabajadores como de múltiples organismos oficiales. De cara al futuro, la formación de los estibadores barceloneses tendrá en cuenta el

arranque en 2007 de la nueva terminal del delta del Llobregat, por lo que 2005 y 2006 serán años de especial atención para todos. ▲



Castellón supera los 11 millones de toneladas en 2004



El puerto de Castellón ha batido un récord histórico de tráfico a lo largo de 2004 y ha superado, por primera vez, los 11 millones de toneladas, lo que ha supuesto un incremento próximo al 15% respecto al ejercicio anterior. Todos los tráficos han experimentado valores al alza y el crecimiento ha sido positivo tanto en las mercancías referidas a la zona petroquímica como en las manipuladas en los diferentes muelles del recinto castellonense.

El año 2005 se perfila como un ejercicio de enormes expectativas con el nuevo Muelle del Centenario y sus tres nuevas terminales (dos para mercancía general y una de graneles), la concesión de un PIF (Punto de Inspección Fronterizo) para operar con mercancía de origen animal, el avance de las obras de la Dársena Sur y la apertura de la autovía de acceso. Las tres nuevas terminales están en marcha desde el pasado mes de enero. ▲

MAQUINARIA DISPONIBLE EN LA TERMINAL

- 3 Reachstacker
- 4 Grúas móviles
- 3 Grúas eléctricas
- 20 Carretillas
- 9 Tug Master
- 4 Containeras
- 7 Popeyes
- 10 Semirremolques para 65 toneladas

· Implementos para la manipulación de todo tipo de mercancías (bidones, big bags, bobinas de papel, etc.)

· 1 grúa Liebherr Post Panamax (operativa en el mes de marzo) con un alcance de hasta 16 contenedores en cubierta.

· Muelle - 1 rampa para carga y descarga de Ro-Ro

DISPONEMOS DE

· Almacén de 8.000 m², taller de reparación y mantenimiento de maquinaria.

· Televigilancia en toda la terminal, según normas Código PBIP

OTROS ASPECTOS IMPORTANTES

· Sistema informático para la gestión de terminales y operaciones buques.

· Previsión para 2005 - 400.000 toneladas de mercancía general, 50.000 contenedores.

· Personal altamente cualificado y con gran experiencia en operaciones portuarias.

EN ACTIVO DESDE EL 1 DE ENERO DE 2005



**CASTELLÓN
TERMINAL PORTUARIA**

MUELLE DEL CENTENARIO S/N
APDO. 171 - 12100 GRAO DE CASTELLÓN
TEL. 964.73.70.89 - 964.73.71.07 - FAX: 964.73.71.08



Mejor prevenir que curar

La Asociación Naviera Valenciana y Sevasa organizaron el pasado día 11 de enero una jornada informativa con el fin de impulsar el uso de los Equipos de Protección Individual (EPI's) en los trabajos portuarios.

En la jornada, dirigida principalmente a directores, mandos intermedios, responsables y técnicos de prevención de las empresas estibadoras y de SEVASA, se hizo hincapié en la necesidad de asumir un compromiso por parte de empresas y trabajadores respecto al uso de los EPI's. Se destacó que las empresas tienen la obligación de ejercer las acciones necesarias para evaluar y analizar los riesgos de un determinado trabajo, tanto a nivel colectivo como a nivel individual. De este modo, las empresas deberán

definir las características de los EPI's, suministrarlos a los trabajadores e informarles de los riesgos que un determinado trabajo tiene, y cómo deben usarse y conservarse los dispositivos de seguridad personal que la empresa proporciona.

En cuanto a los trabajadores se nos recordó la obligación de utilizar los EPI's en los puestos de trabajo en los que se indique su uso, encargarnos de su mantenimiento, guardarlos y colocarlos en su lugar después de

utilizarlos, así como informar a los responsables de su estado. La importancia de cumplir con derechos y obligaciones por parte de todos se refleja en cifras. Durante el año 2003 del total de accidentes de SEVASA, un 14% produjeron lesiones de manos, pies y cabeza, aumentando en 2004 hasta el 17%. Respecto a los datos de las empresas estibadoras del puerto de Valencia en 2003, la cifra de accidentes con lesiones de cabeza, manos y pies se elevó un 52%. ▲

Valencia supera las previsiones de crecimiento

Los resultados del ejercicio 2004 en el puerto valenciano reflejan un crecimiento del 8,5%, lo que equivale a más de 38 millones de toneladas. Especialmente importante es el crecimiento en el tráfico de contenedores que ha alcanzado una

cifra récord por encima de las previsiones, de 2,15 millones de Teus, un 7,9% más que el año anterior. Este crecimiento de tráfico se refleja en los resultados económicos de la Autoridad Portuaria de Valencia, que cierra el año con unos ingresos de explotación de

83,5 millones de euros, un 5,8% más que en 2003, y un cash flow de 51,5 millones, el 5,6% más que el año anterior. Además, durante este año se ha previsto mover 40,5 millones de toneladas (+6,5%) y 2,3 millones de Teus (+7%). ▲



SEVASA hace uso de la jornada de 6.00 a 12.00 horas

La Sociedad Estatal de Estiba de Valencia está haciendo uso de una de las jornadas (de 6.00 h. a 12.00 h.) contemplada en el Convenio Colectivo, pero en la que hasta ahora no se contemplaba contratar personal portuario. Aunque para el Comité de Empresa, con las cuatro jornadas vigentes se cubrían perfectamente tanto las operaciones de recepción y entrega como las operaciones marítimas, no se han podido negar a la

proposición que en su día, fines de 2004, les hizo la Sociedad de Estiba. De esta forma, se están realizando en el puerto levantino cinco jornadas: de 2.00 a 8.00 horas; de 8.00 a 14 horas; de 14.00 a 20.00 horas; de 20.00 a 2.00 horas y de 6.00 a 12.00 horas. De esta forma, en Valencia se aplican todas las jornadas reflejadas en el Convenio, lo que demuestra la elevada capacidad de adaptación de la plantilla a las necesidades del tráfico. ▲

Nuevos delegados en el Comité de Empresa de la Sociedad de Estiba alicantina

Elecciones en Alicante

El pasado mes de enero se celebraron elecciones para elegir a los nuevos delegados del Comité de Empresa de la Sociedad de Estiba del Puerto de Alicante (SESTIBALSA). Tras la dimisión en pleno de los anteriores delegados, se decidió convocar nuevas elecciones para que fuera la Asamblea de trabajadores quien renovara al Comité. Ahora, Coordinadora continúa manteniendo cinco delegados de cinco en el Comité de Empresa pero con una salvedad: la media de edad de nuestros delegados se sitúa entre los

30-32 años. Jaime Miró, José Javier Castells, Manuel Soriano y Manuel Hernández aportan en su nueva responsabilidad juventud y energía suficientes, bien acompañados por la experiencia de Antonio López. Además, uno de los suplentes, Valentín Martínez, pertenece al Grupo Cero. Los nuevos delegados de Alicante, que representan a un total de 85 trabajadores (73 más 12 del Grupo Cero) van a realizar su cometido sabiendo que cuentan con el respaldo mayoritario de su compañeros. ▲



De izquierda a derecha: M. Hernández, J. Castells, J. Miró, M. Soriano y A. López

Solidaridad con las víctimas del tsunami



Los estibadores de Alicante decidieron apostar una vez más por la solidaridad realizando la operativa de carga del buque Galicia de forma completamente gratuita. El buque, de la Armada, llevaba ayuda humanitaria con destino a Indonesia, uno de los países más afectados por el maremoto que arrancó la vida de más de 300.000 personas y dejó sin hogar a cientos de miles. Este tipo de acciones, que también se repiten en otros puertos españoles, demuestra que los estibadores son conscientes de que sólo mediante el ejercicio sincero de la solidaridad es posible la construcción de un mundo más justo para todos. ▲





OEPA mantiene la mayoría

Ni prebendas, ni nombramientos a dedo, ni recompensas por actitudes contrarias a la lucha de los trabajadores. OEPA, Organización de Estibadores Portuarios de Asturias, integrada en Coordinadora, ha recibido el apoyo de una gran mayoría de compañeros gijoneses, frente a aquéllos que se autoproclamaban "alternativa" y que nunca han sabido digerir la estrategia de Coordinadora para afrontar las decisiones que atentan contra el desarrollo de nuestra actividad.

Bien es cierto que los compañeros de OEPA no han podido conservar los cinco delegados que mantenían en el Comité de Empresa de Gestiba, pero hay que valorar en su justa medida este resultado. Por un lado el desgaste propio de un conflicto como el ocurrido en Gijón en los primeros meses de 2004, originado, como todos recordamos, por la decisión arbitraria del entonces presidente de la Autoridad Portuaria, Fernando Palao (actualmente número dos del Ministerio de Transportes que dirige Magdalena Álvarez), de expulsar a los estibadores profesionales de Ebhisa. Y por otro, el beneplácito administrativo ante la actitud de UGT, durante y después del conflicto, y cuya recompensa ha sido el medraje puro y duro de algunos de sus dirigentes.



otros méritos aparte de los profesionales. Pero todo esto se ha vendido, por parte de UGT como la consecuencia de una buena gestión y el medraje como una posibilidad de promoción para los estibadores. El mensaje está claro: no basta con ser un buen estibador, hay que aspirar a convertirse en directivo.

La realidad es otra, y pese a todas las dificultades, una amplia mayoría de los compañeros gijoneses no han caído en la trampa de las palabras y los "buenos

propósitos", porque saben que en el trasfondo se encuentra la reconversión puesta en marcha en Gijón y que los poderos públicos intentarán hacer llegar, tarde o temprano, al vecino puerto de Avilés. El nuevo secretario general de OEPA, José María González, que sustituye al compañero Juan José Toribio, tiene ante sí una ardua tarea, pero también un amplio respaldo en Gijón, en Coordinadora y en el resto de puertos españoles. ◀



Es el caso de Eladio Carrera, cabeza pensante de UGT en los puertos españoles, enfrentado de manera sistemática con la estrategia sindical de Coordinadora. A un año de su jubilación, se ha convertido de la noche a la mañana en flamante directivo de Ebhisa, empresa que ha tenido que crear un departamento específico para ubicar a este personaje. Carrera que, como su sindicato, criticó a los estibadores en huelga acusándoles de poner en peligro el futuro del puerto, es una afrenta para cualquier sindicalista, sea de la organización que sea. Pero no ha sido el único. Asimismo, el antiguo gruista de UGT, Adriano Cadrecha es hoy por hoy el nuevo gerente de Gestiba, un cargo de gran responsabilidad y para el que, probablemente, se han valorado



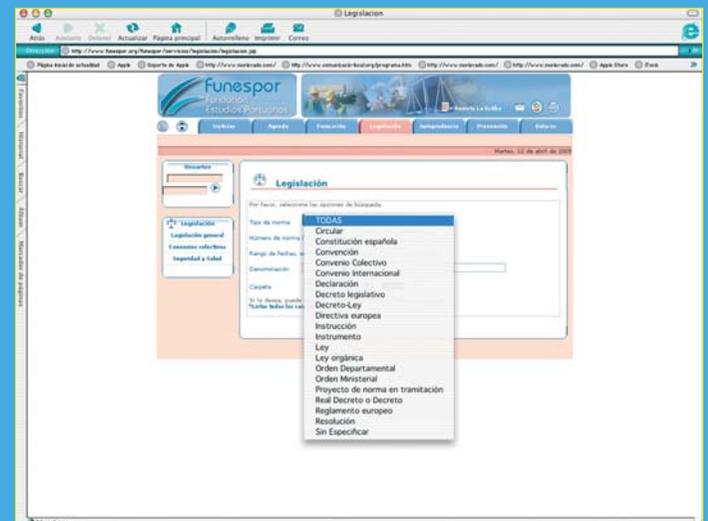
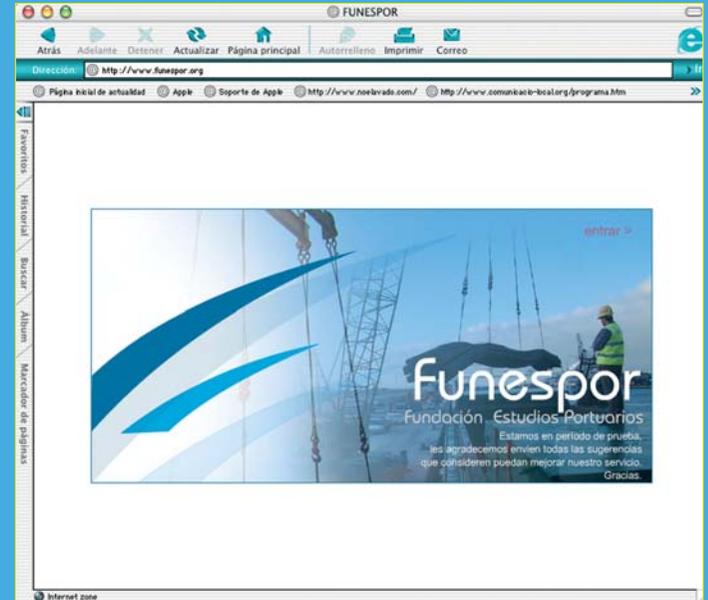
Cherna González delegada de Coordinadora en Gijón

Funespor amplía su prestación de servicios

La Fundación de Estudios Portuarios (FUNESPOR), ha puesto en funcionamiento su nuevo portal de servicios en Internet, reemplazado de esta manera a la antigua página web de la fundación

Funespor, mediante el lanzamiento de esta plataforma de servicios en Internet, realiza una apuesta por la mejora de la prestación de servicios al sector de la estiba portuaria, que viene realizando desde su constitución.

Esta nueva plataforma ofrece distintos servicios entre los que podemos destacar la publicación de noticias, la base de datos de legislación y jurisprudencia, la agenda, el área de prevención, la publicación de la revista La Estiba, una sección dedicada a la publicación de la oferta formativa, un foro de debate, una sección de enlaces, acceso a la biblioteca nacional y un buzón de sugerencias. ▶



<http://www.funespor.org>

Funespor

participa en una reunión previa de los asesores jurídicos de diferentes países

La reunión ha servido para propiciar el intercambio de conocimientos y experiencias entre los distintos asesores legales. Los participantes llegaron a las siguientes conclusiones:

- Que es necesario potenciar el conocimiento recíproco de las situaciones jurídicas de cada uno de los puertos.

- Proponer a IDC la creación de un grupo de trabajo formado por los asesores legales o miembros de las organizaciones designados a tal efecto.

- Proponer a IDC la creación de una base de datos de empresas y sus relaciones accionariales y comerciales.

- Comprometernos a estudiar jurídicamente los diferentes tipos de acción sindical.

- Diferenciar las acciones de carácter primario de las de carácter secundario.

- Clarificar las regulaciones y limitaciones legales a las acciones sindicales de boicot y de huelga.

- Proponer a IDC que se apoye la reunión de abogados en sus encuentros internacionales. ▲

Nuevo rediseño de la página web del IDC

Como resultado de los acuerdos tomados en la pasada Asamblea General del IDC en Barcelona, se ha encargado a Funespor el rediseño de la página web de IDC, con la inclusión de una nueva sección destinada a la Seguridad y Salud Laboral.

Este trabajo se realizará bajo la coordinación de la oficina del IDC en Barcelona (Teresa Aler), y con la dirección de José Luis Llorca (Alicante) como responsable internacional de Coordinadora, Rafael Egea (Valencia), que se encargará de la sección de prevención de la página, y Margarita Cabrera, designada para realizar el trabajo por Funespor. ▲

Se elabora un calendario de negociaciones para alcanzar el Acuerdo

Constituida la Mesa Negociadora del IV Acuerdo Marco

Ya es oficial. Sindicatos, patronal y administración constituyeron el pasado 8 de marzo la Mesa para la negociación del IV Acuerdo Marco, que sustituirá al todavía vigente, firmado en septiembre de 1999. Coordinadora, como máximo representante de los trabajadores cuenta con nueve miembros en la Mesa, por dos de UGT y uno por cada uno de los demás sindicatos.

Madrid acogió el pasado 8 de marzo una reunión con representantes de Puertos del Estado, de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SEED), de ANESCO, y de los sindicatos Coordinadora, UGT, CCOO, ELA, LAB y CIG. En esta cita se tomaron dos acuerdos: la composición de la Mesa Negociadora del IV Acuerdo Marco para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba y el establecimiento de un calendario negociador. Sin embargo, en la reunión del pasado 5 de abril, los sindicatos se sintieron profundamente molestos por la presentación in extremis del borrador de la Ley de Puertos. La necesidad de articular una respuesta a lo que se vislumbra como un nuevo ataque a la profesión ha motivado la congelación de la Mesa y la convocatoria de una nueva reunión para el 31 de mayo.

En lo relativo a la composición de la Mesa Negociadora, la representación empresarial en este IV Acuerdo es de siete miembros por parte de ANESCO y siete por parte de Puertos del Estado y las SEED. En cuanto a la representación sindical no hubo unanimidad. El máximo de miembros de la fuerzas sindicales en la Comisión Negociadora no puede superar los 15, por lo que tras los resultados de las últimas elecciones contarían con representación Coordinadora (11), UGT (3) y CCOO (1). Coordinadora, entendiendo que otros sindicatos, aunque minoritarios en el sector, deberían estar en la Mesa a tenor de la importancia del tema que allí se ha de negociar, cedió dos de sus representantes a otros sindicatos, con lo que UGT debía ceder un representante. A pesar de la disconformidad de UGT, y gracias a la decisión de Coordinadora, la representación sindical en la Mesa Negociadora ha quedado finalmente formada por 9 representantes de Coordinadora, 2 de UGT y 1 de CCOO, CIG, ELA y LAB. De este modo, la Mesa quedó constituida por el acuerdo de todos los presentes, exceptuando a UGT. ▲



Representantes de Coordinadora en la Mesa de negociación



ANESCO representó al banco empresarial



Los responsables de la Administración presidieron la Mesa

Terminal de Graneles de Castellón S.A.



Nuevo Edificio de Usuarios, Desp. N.º1
Muelle Serrano Lloberas, s/n
12100 GRAO DE CASTELLÓN - SPAIN
Teléfono 964 28 04 04 - Fax 964 28 41 12