

La voz de los puertos

LA ESTIBA

Número 85. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Otoño 2005



Aceptado:
la **Ley de Puertos**
no recortará
nuestros **derechos**

Coordinadora encabeza el movimiento sindical en defensa del modelo portuario - Europa vuelve a parar contra la **Directiva**



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: 93 296 61 00 fax: 93 296 61 01 • e-mail: terminal.catalunya@tercat.es

Terminal Catalunya Contenedores. tel: 93 223 41 31 fax: 93 223 43 04 • e-mail: contenedores@tercat.es

Terminal Catalunya Siderúrgicos. tel: 93 223 64 61 fax: 93 223 64 64 • e-mail: siderurgicos@tercat.es





Sumario

4 Ley de Puertos

7 Internacional

Paro en los puertos europeos
Nuevo responsable internacional
Diseñando una estrategia común

10 32a Asamblea General

12 Zonas

Andalucía
Canarias
Cataluña - Baleares
Levante
Norte

30 FUNESPOR



Boletín de la Coordinadora Estatad 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), José Castells (Alicante), Patxi González e Isaac Velado (Bilbao), Julio Navarro y José María Martínez -Chuky- (Barcelona), Jesús Pascual y Marcelo Maldonado (Algeciras), Joaquín Carrasco, Salvador Benítez y Emilio González (Málaga), Ismael Ravelo y Miguel Rodríguez (Las Palmas), Víctor Morín (Tenerife), Felipe Mendoza (Avilés), Juan Martín (MK), Teresa Alert (IDC), Emilio Manzano (resp. Internacional), Margarita Cabrera y Víctor Díaz (FUNESPOR)

Redacción y diseño:

ComCom, scc
Miquel Borràs, Josep Deop, Noe Lavado, Xebi Alcocer
Méndez Núñez, 1, 3º 2º - 08003 Barcelona
Teléfono: 93 319 28 50 - Fax: 93 319 98 92

Correo electrónico:

estiba@coordinadora.org
Depósito legal: TF291/84

Un colectivo reforzado

El pasado mes de mayo, en la Asamblea General de Coordinadora celebrada en Málaga, se hacía hincapié en que uno de los muchos e importantes retos que debíamos afrontar —y que suponía un mayor riesgo para nuestra profesión— era la modificación de la Ley de Puertos propugnada por Puertos del Estado. Se presentó un preaviso de huelga para forzar la apertura de un proceso de negociación y, al cerrarse sin acuerdo, nos vimos obligados a convocar una huelga de tres días.

La huelga no es un fin, es una herramienta más a la que Coordinadora no renuncia para defender por todos los medios legales a los profesionales de la estiba portuaria. A Puertos del Estado y al sector empresarial les pareció una medida excesiva y no se esperaban la firme determinación del colectivo en defender el modelo español de la estiba y nuestros puestos de trabajo. Pero, finalmente, la huelga no se ha llevado a cabo porque la unidad de la mayoría de los estibadores y la fortaleza demostrada por Coordinadora que, a pesar de algunas opiniones, no se ha visto mermada tras el relevo de su Coordinador General, han sido indispensables para alcanzar nuestro objetivo: un acuerdo favorable sobre el contenido del anteproyecto de Ley de Puertos que contiene elementos esenciales para garantizar el futuro de nuestra profesión.

Es la hora de garantizar lo pactado y desarrollar su contenido en la negociación del IV Acuerdo Marco del Sector de la Estiba. Para ello seguiremos necesitando la unidad de los trabajadores portuarios, la misma que demostramos el pasado 6 de octubre a la hora de secundar, de forma masiva, las cuatro horas de paro convocadas por el Consejo Internacional de Trabajadores Portuarios (IDC) en el sector de la estiba europeo, contra la Directiva de servicios portuarios. Otro frente que requiere nuestra atención y en el que se pueden disparar todas las alarmas, dependiendo del resultado de la votación en el Parlamento Europeo. ■



Firma del acuerdo con Puertos del Estado que ponía fin a la tensión creada por la falta de diálogo

Puertos del Estado garantiza por escrito la estabilidad del sistema

Rectificar es de sabios... ¿o no?

Una convocatoria de huelga, dos días de negociaciones a tres bandas –Puertos del Estado, la patronal ANESCO y los sindicatos– y una reunión entre Mariano Navas y nuestro coordinador, Antolín Goya, han servido para que el ente público se avenga a razones y se alcance un acuerdo que no sólo garantice los puestos de trabajo de los estibadores, sino también la estabilidad del sistema. Para Coordinadora supone un sinsentido pretender reformar un modelo que funciona y que ha sido reiteradamente elogiado en múltiples foros internacionales.

Para desconvocar la huelga prevista para los días 4, 5 y 6 de octubre no era suficiente una promesa de negociación como ya ocurrió el pasado mes de julio. En aquella ocasión Mariano Navas se comprometió a definir la estiba en la Ley de Puertos como un servicio público y, asimismo, a impulsar un proceso de diálogo franco y sincero con los

trabajadores con una premisa básica: cualquier modificación de la ley tenía que contar con la aprobación de los sindicatos representativos. Con ello, la huelga prevista fue desconvocada una semana antes de su inicio. Nosotros quisimos creerle pero, como pudimos constatar, el mensajero no era de fiar. Pero ahora, escrito y firmado, existe un acuerdo que recoge las modificaciones al proyecto de la nueva Ley

de Puertos que el ministerio de Fomento elevará al Consejo de Ministros para su aprobación. La autoasistencia, finalmente, queda como estaba reflejada en la anterior ley. También hay acuerdo en los fijos de empresa y en las labores complementarias, en que las Sociedades de Estiba tendrán viabilidad económica garantizada y en el reconocimiento de la estiba como servicio público.



Una piedra en el camino

Todo comenzó cuando iba iniciarse el proceso de negociación del IV Acuerdo Marco. Tras la constitución de la Mesa el pasado 8 de marzo, dicho proceso quedó bloqueado a causa de la presentación, por parte del Gobierno, de un borrador de Ley de Puertos que los sindicatos no habíamos podido estudiar y en el que se volvía a insistir en términos como la autoasistencia, una práctica que no sólo supondría el fin del actual modelo portuario, sino que nos expulsaría de los puertos y nos sustituiría por mano de obra poco formada y peor pagada. Así, volvía a aparecer un concepto que incide, para peor, en términos vitales para el desarrollo de la estiba como son la formación y la seguridad laboral, por no hablar del intrusismo. Un concepto que con

la excusa de mejorar la competitividad de la economía española, y contemplado en un paquete de medidas aprobadas en Consejo de Ministros, dejaba en manos de la iniciativa privada nuestra profesión. Junto a otras medidas, su aparición en el borrador nos obligó a presentar un preaviso de huelga en el mes junio que hubiera paralizado los puertos durante tres días. El Gobierno rebajó el tono de sus exigencias y las promesas y compromisos de Navas nos hicieron desconvocar la huelga antes de iniciarla.

La confianza demostrada por Navas al asegurar, a finales de julio, que esperaba enviar el texto definitivo al Ministerio de Fomento durante el mes septiembre, auguraba la mejor disposición por parte de Puertos del Estado para trabajar el texto de la ley. De hecho, en las reuniones mantenidas en julio, tanto Coordinadora como el ente público acordaron que técnicos de Puertos del Estado y representantes de nuestro sindicato intentarían avanzar en la negociación.

Pero llegó agosto y nada de eso ocurrió. Tal vez por el sofocante calor, o por la acuciante sequía o por que se ofrecieron voluntarios para apagar incendios en Portugal, el caso es que en agosto no se adelantó nada, ni tan siquiera nos enviaron el texto de trabajo.

La reunión entre Puertos del Estado y el sindicato Coordinadora que debía celebrarse el martes 6 de septiembre, aunque no se nos había informado de la hora, se retrasó a petición del ente público al martes día 13 de septiembre, con la presencia de nuestro coordinador general, Antolín Goya y de Mariano Navas, presidente de Puertos del Estado, y con el



propósito de analizar los cambios introducidos en el borrador de la Ley de Puertos, que el ente público tuvo a bien enviar al sindicato con escaso margen de tiempo. Pero, siempre hay un pero cuando se trata de Puertos del Estado, la fecha para la negociación del IV Acuerdo Marco de la Estiba y para la celebración de la Comisión Mixta, fueron aplazadas, a pesar de que la intención, tanto de Coordinadora como la de la patronal, ANESCO, era que el proceso de negociación fuera paralelo.

Pero celebrados los contactos, las modificaciones efectuadas al texto por parte de Puertos del Estado no variaban en esencia del anteproyecto. Roto el compromiso, que pasaba por la puesta en común de ideas que contribuyeran a que el anteproyecto de la Ley de Puertos garantizara la estabilidad del sector, Coordinadora presentó un preaviso de huelga para los días 4,5 y 6 de octubre.

Sólo hay un camino

Durante todo este proceso, nuestro sindicato ha mantenido una postura firme pero abierta al diálogo. Con ningún gobierno, sea del signo político que sea, los estibadores hemos estado dispuestos a renunciar a nuestras conquistas, a dejar de pelear para que la Ley de Puertos no nos excluya de ningún ámbito funcional y para que se mantenga un modelo portuario que ha permitido el crecimiento de los puertos, su modernización y la consolidación de un nivel de empleo estable y seguro. Y en esta ocasión no había lugar a dudas. Con el respaldo mayoritario de los estibadores, aportando argumentos y alternativas detalladas en cada punto y, sobre todo, demostrando que nuestro modelo no es cuestionable, hemos firmado un acuerdo que contiene los elementos esenciales para garantizar el futuro de nuestra profesión.





Llegados a este punto, debemos exigir que no se someta la Ley de Puertos a constantes modificaciones según el viento político que sople, originando con ello situaciones no deseadas. Y no debemos olvidar que, a pesar del acuerdo alcanzado, su tramitación puede estar abierta a cambios, y aunque eso supondría un incumplimiento del acuerdo, debemos estar vigilantes ante cualquier modificación.

Se inicia una nueva etapa en la que debemos garantizar lo pactado y desarrollar su contenido mediante la negociación del IV Acuerdo Sectorial del Sector de la Estiba y los convenios colectivos de los puertos. Ahora, Coordinadora y el resto de sindicatos europeos mantenemos otro frente abierto: el nuevo proyecto de Directiva de liberalización de servicios portuarios, que tramita actualmente el Parlamento Europeo. Se trata de una herencia que dejó poco antes de abandonar el cargo la anterior comisaria de Transportes y Energía, Loyola de Palacio, que no supo digerir el rechazo de la Eurocámara al primer texto que presentó. Primero un paro de cuatro horas el día 6 de octubre, entre las 12 y las 16 horas, siguiendo los acuerdos adoptados por la sección europea del IDC, y después... Esperemos que los políticos europeos también sepan rectificar a tiempo.



Las asambleas son la base de la fuerza de Coordinadora

GARANTIZAR EL FUTURO

El acuerdo logrado contiene elementos fundamentales para garantizar el futuro de la estiba:

- Mantiene las labores portuarias del servicio público y las complementarias.
- Asume que las labores de las futuras autopistas del mar deben ser realizadas por las empresas estibadoras con nuestras plantillas.
- No amplía la regulación de la autoasistencia vigente.
- Dispone medios legales para que se puedan adscribir trabajadores como fijos de empresas permitiendo la rotación.
- Dicta que las Sociedades de Estiba tienen por objeto la cesión de trabajadores a las empresas estibadoras y la obligación de garantizar la profesionalidad y la formación continua.
- Garantiza la financiación de las Sociedades de Estiba.

Coordinadora siguió el paro de 4 horas convocado para reclamar a la Unión mayor diálogo

Paro en los puertos Europeos

Los trabajadores portuarios europeos secundaron el pasado 6 de octubre un paro de 4 horas en protesta por la actitud de la Comisión de Transportes de la Unión en el proceso de la Directiva Europea sobre el acceso a los servicios portuarios. Desde el IDC se han hecho reiteradas llamadas al diálogo entre todos los agentes implicados y se ha reclamado el establecimiento de un foro "para el encuentro y el debate portuario" que permita afrontar las necesidades del sector mediante el consenso. Todo lo contrario de lo que ha ocurrido hasta el momento.

El IDC ha denunciado la nula voluntad mostrada por la Comisión, encabezada por su comisario, Jacques Barrot, a la hora de fomentar un diálogo sincero con los sindicatos. Desde el IDC se ve con extrema preocupación un texto que supondría un serio recorte de los derechos laborales de los trabajadores, sobre todo en lo que se refiere al cumplimiento por parte de las empresas "prestadoras de servicios" de los convenios colectivos y del respeto de las medidas de seguridad e higiene. Los trabajadores también denuncian que el proyecto de Directiva también esconde una imposición de facto de la "autoasistencia", ya que si bien no se menciona expresamente en el texto de la normativa europea, se deja la puerta abierta para que sean los estados quienes la regulen. Todo un guiño al dumping social que el IDC rechaza de plano. La "autoasistencia", como es bien sabido, permitiría a las grandes navieras operar con su propio personal de tierra o con los marineros de los barcos, lo que conduciría directamente a la expulsión de los portuarios profesionales de los puertos y su sustitución por trabajadores peor pagados y peor formados. Los puertos se convertirían así en un "territorio salvaje" en el que sólo contaría el beneficio a corto plazo. Este proceso, que incluso numerosos empresarios ven con recelo, se traduciría en una espiral de accidentes y derivaría en el caos organizativo y, por último, en el encarecimiento de los servicios.

La respuesta del IDC a la convocatoria de huelga fue prácticamente unánime, incluso en aquellos países donde las legislaciones son más restrictivas en la aplicación de este derecho, como en Suecia. Allí, los portuarios del Svenska Hamnarbeträfförbundet —ante la imposibilidad de secundar las 4 horas de

paro- informaron a sus compañeros de los peligros que entraña esta nueva Directiva y de la necesidad de permanecer alertas. En el resto de los países que integran el IDC el seguimiento fue masivo, como en España, donde el paro se llevó a cabo entre las 12 y las 16 horas, de modo que todos los trabajadores pudieron apoyar la protesta.

Así, la protesta se dejó sentir en siete estados de la Unión Europea: Chipre (Segdamelin Peo), Eslovenia (sindicato de Koper), España (La Coordinadora y LAB), Francia (CGT), Grecia (Union of Dockworkers y Union of Foremen and

Supervisors, ambos de El Pireo), Italia (organizaciones portuarias de Civitavecchia, Génova y Savona), Suecia (Svenska Hamnarbeträfförbundet) y Portugal (FNSTP y Sindicato de Trabajadores Portuarios de Lisboa). Con esta medida, el IDC espera que se retome la senda del diálogo y que las preocupaciones de los trabajadores sean escuchadas, sobre todo en lo referente al respeto de los derechos laborales adquiridos a lo largo de años de luchas sindicales. Ahora, la pelota está en el tejado de la Comisión Europea de Transportes.



Los estibadores europeos repitieron su demanda de diálogo

Asambleas en los puertos españoles

En España, el seguimiento de la huelga no se limitó a las 4 horas de paro, sino que se mantuvieron asambleas en las que se debatió la estrategia a adoptar frente a este nuevo ataque a la profesión. Estar informados y atentos ante las noticias que llegan de Bruselas se ha convertido en una "obligación" de todos los portuarios que luchan por defender su puesto de trabajo. ■



Antolín Goya se presentó oficialmente al IDC en la reunión de Barcelona

Nuevo responsable de la Oficina Internacional

A propuesta del Coordinador General, Antolín Goya, la Comisión de Coordinadores de Zona acordó el nombramiento de Emilio Manzano como secretario de la Comisión de Internacional de la organización.

El nuevo nombramiento supone el relevo de José Luis Llorca, al que Coordinadora reconoce y agradece la labor desempeñada durante el ejercicio de la responsabilidad como Secretario de Internacional, y valora su contribución al IDC durante los primeros años de funcionamiento y el trabajo realizado en la defensa de la profesión frente a las agresiones contenidas en los proyectos de

Directivas Europeas inspirados por Loyola de Palacio.

El nuevo responsable internacional de Coordinadora, Emilio Manzano, nació en Barcelona en 1973 e ingresó en el puerto en el año 1997. Forma parte de una nueva generación de estibadores que, rondando los 30 años, suma a su elevada preparación técnica una fuerte determinación de defender su profesión. Miembro del Comité de Barcelona desde el año 1999, Manzano ha formado parte del equipo de trabajo internacional de Coordinadora desde el año 2000, habiendo acumulado una notable experiencia en este campo. ■



Emilio Manzano, nuevo responsable de la Oficina Internacional de Coordinadora



José Luis Llorca seguirá aportando sus conocimientos a la organización

Diseñando una estrategia común

Los delegados de la Zona Europea del IDC se reunieron en Chipre los pasados días 11 y 12 de octubre. En la isla chipriota se pusieron sobre el tapete varios temas, entre ellos la estrategia que seguirá el IDC ante la tramitación de la Directiva Europea, cuyas enmiendas serán votadas en el Parlamento de Estrasburgo. Asimismo, el responsable de Zona, el sueco Björn Borg, presentó su informe de gestión, y se abordaron los conflictos laborales que se están viviendo en Francia, España, Grecia y Malta, país que envió una delegación invitada.

Björn Borg, responsable de Zona, explicó el largo camino que ha recorrido el IDC en su lucha contra la Directiva Europea, un camino plasmado en múltiples contactos, reuniones e, incluso, paros de protesta. Todas estas labores se han traducido en el reconocimiento, cada vez mayor, del IDC como un referente esencial en el sector portuario europeo, sobre todo por parte de asociaciones empresariales como la ESPO y de numerosos eurodiputados de todos los grupos políticos. El informe de Borg fue aprobado por unanimidad, aunque se manifestó la necesidad de ampliar la Comisión de Trabajo de la Directiva de tres a cinco miembros y de incrementar los contactos entre el Responsable de Zona y los demás puertos del IDC.

Un impulso a la prevención de accidentes

La Zona Europea aprovechó la reunión de Chipre para nombrar a sus responsables en la Comisión de Seguridad y Prevención de Accidentes del IDC: Jean Louis Affagard, del puerto de Le Havre, y Alessio del del Génova. En este mismo ámbito, los delegados de Fos recordaron la necesidad de incluir una Base de Datos en la web del IDC que incorpore todas las incidencias relacionadas con los riesgos en las instalaciones portuarias.

El repaso a la situación laboral en los diversos puertos europeos puso de relieve que los ataques a los derechos de los trabajadores son continuos y constantes. En Marsella y Fos, precisamente, hay un conflicto abierto a raíz de la negociación del convenio de los gruiistas. Éstos pertenecen a la Autoridad Portuaria y se rigen por un convenio diferente al del resto de la plantilla, aunque son miembros del sindicato. Ahora, el gobierno francés no quiere invertir en el mantenimiento de la maquinaria y deja

que sean las empresas privadas quienes lo hagan. Éstas, por su parte, están dispuestas a hacerlo siempre que puedan operar con su propio personal (evidentemente, en peores condiciones que el resto de la plantilla).

En Grecia los choques también han sido una constante con el gobierno conservador de Karamanlis, dispuesto a borrar de un plumazo los convenios laborales que han regido los puertos por más de 30 años. Por si esto fuera poco, el gobierno ha puesto a trabajar en los puertos a jubilados y desempleados por un sueldo seis veces inferior al de los portuarios profesionales. Esta aberración ha desencadenado numerosos conflictos en los puertos griegos y el asunto se encuentra ahora en los tribunales. La realidad en Grecia es que se está creando el clima propicio para que, por un mismo trabajo, se generen diferentes categorías de trabajadores.

En Malta, que asistió como delegación invitada, los 365 trabajadores portuarios también se enfrentan a los planes del gobierno, que se niega a incrementar el

número de licencias portuarias para los miembros de la cooperativa que trabaja en los puertos. Los trabajadores se organizaron en cooperativa hace ya años y cuentan con un fondo de inversiones de 24 millones de euros. Con este dinero se pagan las bajas por accidentes y las indemnizaciones en caso de fallecimiento. El problema se ha agravado con la construcción de un nuevo puerto y la exclusión de los trabajadores de la cooperativa, que después de un largo conflicto lograron ingresar en las terminales. Sin embargo, el bloqueo de las licencias impide cubrir la demanda de trabajo, por lo que parece que el gobierno quiere llevar a los portuarios a una situación sin salida.

Comisión Especial

José Luis Llorca ha sido nombrado recientemente miembro de una Comisión Especial del IDC para impulsar las acciones de respuesta al proyecto de Directiva. Esta Comisión está formada también por Peter Shaw (sueco), Athos Eleftheriou (chipriota), un miembro de la CGT francesa (por decidir) y el coordinador general, Julián García.



Björn Borg, responsable de Zona, y Julián García, Coordinador General, estudiaron respuestas a la Directiva

32ª Asamblea General en Tenerife

Tenerife acoge una nueva Asamblea General de Coordinadora, la número 32 en su historia. En esta ocasión, sobre el tapete se encuentran los procesos de reforma de las legislaciones que nos afectan: por un lado, la Ley de Puertos española; y por otro, la Directiva Europea. La Asamblea también es la primera en la que Antolín Goya, el nuevo Coordinador General, ejerce su cargo con plenitud.

El homenaje de la profesión

La Asamblea General de Tenerife rinde homenaje a la figura de quien ha sido uno de los principales artífices de la buena salud de la que hoy hace gala el sindicato: Julián García. Coordinador General de la organización durante los difíciles años 80 y 90, Julián se convirtió en el símbolo de una generación que había hecho del orgullo de ser estibador su principal razón de ser. Así, Julián se sumará a la lista de hombres que han recibido la "Insignia de Oro" de Coordinadora, un símbolo con el que los estibadores quieren reconocer la labor de quienes lo han dado todo por la lucha sindical.

Apuntes biográficos

Nacido el 12 de mayo de 1950 en Almería, Julián García es hijo adoptivo del popular barrio de la Barceloneta, cuna de marineros y estibadores. Aficionado a la práctica de la natación, García entró a trabajar en el puerto barcelonés en 1973, con 23 años, al igual que muchos de sus amigos de juventud. El trabajo en los muelles era duro, pero constituía una de las pocas fuentes de trabajo en un barrio marcado por la crisis y la inestabilidad. Los muelles de Barcelona han cambiado mucho en 32 años, pero lo que es seguro es que son hombres como Julián García - los trabajadores del puerto- los que han hecho posible que ese cambio haya sido a mejor. Hoy, el puerto de Barcelona es una referencia en crecimiento económico y estabilidad laboral.

La natación y el sindicalismo han marcado la vida de García de forma muy parecida. En el primer campo, su pasión por los deportes acuáticos le ha llevado a ser nombrado presidente del Club Natación Atlético-Barceloneta, uno de los de mayor solera de Europa, mientras que en el terreno sindical es donde ha tenido

que emplear a fondo sus habilidades como negociador.

Así, la trayectoria de Julián García discurre en paralelo a la de Coordinadora, el sindicato de trabajadores portuarios que, durante 27 años, ha sabido convertirse en una alternativa sindical válida para los estibadores de los puertos españoles. Los estibadores siempre han querido estar representados por estibadores, por un sindicato de clase, asambleario y participativo, alejado de las farragosas estructuras burocráticas de otras organizaciones.

Hablar de Julián García es, pues, hablar de Coordinadora. Casado con y con dos hijos -ambos estibadores-, el puerto que deja García es, sin duda, diferente al que le vio entrar. Trabajadores de alto nivel que ejecutan una labor pública de gran importancia para la vida económica de su ciudad. Ésa ha sido la lucha de García y de Coordinadora durante 32 años.

Principales momentos

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 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 Julián García, con apenas 30 años, comienza a adquirir el temple que le caracterizará durante los próximos años. Negociaciones en los despachos y manifestaciones en los muelles parecen ser 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 ya 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.



Julián García, en su faceta de Coordinador del IDC



La capacidad de liderazgo ha sido siempre característica en Julián

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 cinco años, un crecimiento vertiginoso. Hoy, representa a más de 50.000 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. Julián García hace balance de su gestión al frente de 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 su principal legado.

2005. La Asamblea General de Málaga marca un antes y un después en Coordinadora. Relevo de Julián García al frente del sindicato, que da paso a una nueva generación de estibadores que al orgullo por la profesión portuaria le suman una capacitación y una profesionalidad fuera de toda duda. Antolín García, un tinerfeño de 29 años, es elegido nuevo Coordinador General. ■

Marcha histórica de los estibadores en Barcelona, septiembre de 2003



Familiares de estibadores destacan como deportistas de élite



El puerto de Málaga se alía con el deporte

El Comité de Empresa de Málaga felicita al compañero Manolo Pascual, por los resultados obtenidos por su hermana Laura, de 13 años, en el Campeonato del Mundo de Natación para Ciegos celebrado en Colorado (Estados Unidos), competición en la que Laura ha conseguido la medalla de oro en la categoría de 50 m. espalda femenino.

La joven malagueña subió al podio de Colorado en cuatro ocasiones, sumando a la medalla de oro, una de plata y dos de bronce. A pesar de su juventud, Laura Pascual cuenta en su haber con dos campeonatos nacionales y con dos récords de España. Deseamos que tenga suerte en las próximas olimpiadas de Pequín, en las que también competirá, ya que sus éxitos los sentimos como nuestros.



Laura Pascual

Pero no es la primera ocasión en la que los estibadores de Málaga se sienten orgullosos ante un éxito deportivo. Dos generaciones de boxeadores y estibadores del puerto andaluz comparten el día a día con sus compañeros. Francisco Cosano compitió entre los años 74 y 76. En este período realizó sobre 80 peleas, consiguiendo dos medallas de plata en el Campeonato de España y proclamándose campeón de Andalucía en cuatro ocasiones, lo que le llevó a ser preseleccionado tres veces para competir con la selección nacional.



Paco Cosano ha peleado dentro del cuadrilátero y dentro del puerto, destacándose en la lucha de la defensa del sistema portuario. Por otro lado su sobrino Oscar Cosano, digno sucesor de su tío tanto en el terreno deportivo como laboral, obtuvo un campeonato de España en la categoría de peso pluma (57 kilos) en el año 2004. También durante el mismo año se proclamó dos veces campeón internacional con la selección. ■



Oscar Cosano, junto a su tío, ambos estibadores y boxeadores de primer nivel

Cuarta grúa para la terminal polivalente

En un plano estrictamente laboral, Málaga ha incorporado una cuarta grúa portacontenedores para las Terminales del Sudeste. Se trata de una Super PostPanamax con capacidad para alcanzar hasta 21 contenedores. Está previsto que la nueva máquina comience a operar en marzo de 2006, coincidiendo con la ampliación del muelle hasta 530 m. De esta forma, se prevé un movimiento potencial de 600.000 teus por año, una cifra que permite encarar el futuro con optimismo y garantiza un volumen de trabajo adecuado para la plantilla de Sestimas.

En este sentido, el buen hacer de Coordinadora ha permitido garantizar el ingreso de 60 nuevos estibadores en la plantilla de Sestimas. Este ingreso fue acordado en la Comisión Mixta de Madrid. ■



Instalación de la cuarta grúa

Motril gana autoridad

Motril cuenta con Autoridad Portuaria propia desde octubre de este año, logrando así una vieja reivindicación. De esta forma, la Autoridad Portuaria de Almería gestionará su propio puerto y el de Carboneras, mientras que la de Motril hará lo mismo con su puerto.

Hasta ahora, y desde 1992, el puerto de esta ciudad andaluza estuvo integrado en la Autoridad Portuaria de Almería-Motril. La iniciativa de dotar a Motril de su propia Autoridad ha venido motivada por el grado de desarrollo alcanzado, el incremento del volumen de tráfico movido (especialmente en graneles líquidos, abonos, cemento, agro-ganadero y alimentario), y las expectativas de crecimiento que en la actualidad ofrece el puerto, por su especial ubicación y por las nuevas infraestructuras de que dispone.

Según el Plan de Inversiones vigente en la actualidad para este puerto, hasta 2009 se invertirán más de 34 millones de euros, que irán destinados a la ampliación de las instalaciones y a la creación de las infraestructuras que darán soporte a la zona de actividades logísticas próxima al puerto. Buenas noticias, sin duda, para la plantilla de trabajadores granadinos.

El tráfico de mercancías en Motril ha evolucionado desde los 1,4 millones de toneladas movidos en 1992 a los 2,6 millones de 2004, con un incremento

medio anual del 6,6%. Según los datos que maneja Puertos del Estado, el puerto de Motril superará los tres millones de toneladas en 2007, los cuatro millones en 2010 y podría alcanzar los más de cinco y medio en 2020. Hoy, el puerto de Motril dispone de más de 67 hectáreas de superficie de flotación y 141.914 m² de superficie terrestre y 2.212 metros lineales de atraques, distribuidos en siete muelles, en los que los calados llegan a los 10,5 metros. ■

Algeciras, un modelo que funciona

La consolidación de Algeciras como puerta de entrada a la Europa mediterránea y como escala fija de las grandes rutas que unen Asia con América se ha traducido en su escalada hasta el puesto 25 en el ranking mundial y el sexto en el europeo. El primer lugar lo sigue ocupando Hong Kong, que el año pasado manipuló casi 22 millones de teus seguido a corta distancia por Singapur que movió algo más de 21 millones. Algeciras, por su parte, se quedó en 2.937.381 teus, una cifra que avala el modelo de gestión portuaria defendido por Coordinadora: formación continua de los estibadores y blindaje de las conquistas laborales referidas a prevención de accidentes, higiene y seguridad.



Formación sindical

Durante la semana del 17 al 21 de octubre se llevó a cabo un nuevo curso de formación sindical en Algeciras. El curso, que contó con 20 participantes, se centró en los procesos de negociación colectiva y corrió a cargo de dos personas muy queridas por los estibadores de todo el país: José Arana y Fernando Pérez. ■

El incremento en el tráfico de Algeciras fue del 14,3%, lo que le permitió pasar del puesto 27 al 25 en apenas un año. Así, el trabajo de los estibadores algecireños alejó por completo el fantasma de la falta de líneas y volúmenes de carga, demostrando que el modelo defendido por Coordinadora resulta válido incluso en un mundo tan competitivo como el actual. De hecho, desde Coordinadora se es consciente de que sólo desde una capacitación profesional adecuada se puede ofrecer un servicio que, a la larga, resulte eficaz. La comparación con otros puertos mediterráneos, como Gioia Tauro, donde las condiciones laborales de los trabajadores han sufrido serios recortes en los últimos años, es sintomática. Gioia Tauro ha perdido tráfico y ha pasado del puesto 20 al 23.

El siguiente puerto español en la lista de los 50 puertos más activos del mundo en movimiento de contenedores es el de Valencia en el puesto 39, mientras que el de Barcelona pasa del puesto 46 al 44. Con el descenso de tráfico de Felixtowe, Algeciras también escala un puesto en la lista europea de puertos, subiendo hasta el sexto lugar de un ránking encabezado por Rotterdam, que en 2004 superó los ocho millones de teus.

La tendencia actual es, además, muy positiva, ya que en el actual ejercicio Algeciras continúa creciendo en sus tráficos y durante el primer semestre del año ya ha sumado 1.594.418 teus. Por otra parte, y en el ámbito laboral, en la Comisión Mixta del pasado mes de julio, se acordó asumir el traslado de seis compañeros del puerto Bahía de Algeciras al Puerto de Cádiz. ■



**HOLDING M.
CONDEMINAS**

**PRESIDENCIA Y
DIRECCIÓN GENERAL
Edificio Condeminas**

Paseo Colón nº 11, 3º 1º
08002 BARCELONA
Tel. 93 310 20 20 / 93 295 45 80
Fax 93 319 76 41 / 93 319 81 89
gerencia@ergransa.es

SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA

Muelle propio: 241 mts/L.

Muelle calado: 41 pies (12,5 mts).

-Silos verticales (productos agroalimentarios
líquidos) capacidad 145.000 tons.

-Silos horizontales (productos agroalimentarios
no líquidos) capacidad 30.000 tons.

-Descarga neumática.

-Descarga / carga convencional.

-Descarga / carga ferrocarril.

-Descarga / carga camión.

-Pesaje.

-Servicios complementarios.

-Trazabilidad e identidad preservada.

-Política de calidad:

ISO 9001:2000 / ISO 14001.

**ERGRANSA
Silos Condeminas**

Muelle Contradique s/n
08039 Barcelona - España
Tel. 93 443 07 16
Fax 93 442 20 28
www.ergransa.es



ERGRANSA
SILOS CONDEMINAS



Maragall comprobó in situ el avance de los trabajos de los diques de protección y del futuro muelle Prat

La Generalitat apoya la ampliación del puerto de Barcelona

El pasado viernes 21 de octubre, el presidente de la Generalitat de Cataluña, Pasqual Maragall, realizó una visita oficial a las obras de ampliación del puerto de Barcelona. El presidente Maragall estuvo acompañado por una delegación institucional compuesta también por Joan Clos, alcalde de Barcelona; Lluís Tejedor, alcalde de El Prat de Llobregat; Joan Rangel, delegado del Gobierno en Cataluña; Joaquim Nadal, consejero de Política Territorial y Obras Públicas; Carmen San Miguel, delegada del Gobierno de la Generalitat en Barcelona; Manel Nadal, secretario para la Movilidad; y Esteve Tomàs, director de Puertos y Transportes de la Generalitat.

El presidente del puerto de Barcelona, Joaquim Coello, y el director general, Josep Oriol, explicaron en un recorrido por la zona de ampliación Sur el estado de las actuaciones en marcha.

Los diques de protección Sur y Este, que deben proporcionar las necesarias aguas abrigadas, siguen el calendario previsto, así como las primeras 100 hectáreas del futuro Muelle Prat, destinadas a tráfico de contenedores, que estarán operativas en enero de 2008.

Barcelona es el puerto con mayor crecimiento de Europa

El puerto de Barcelona ha incrementado su tráfico total en uno 10,8 % y el de contenedores en un 9,66 % entre enero y agosto de 2005. El tráfico total acumulado ha alcanzado las 29.181.458 toneladas y se han superado los 1,4 millones de TEUs.

Así, Barcelona sigue situándose al frente de los puertos europeos en crecimiento de tráfico, siendo el puerto europeo que más crece en tráfico total y en carga general, por delante de Amberes, Rotterdam, Hamburgo, Marsella, Génova y Valencia. Por lo que respecta al tráfico de contenedores, Barcelona es el puerto que más crece en el Mediterráneo y es el tercero de Europa, sólo superado por Rotterdam y Hamburgo. En tráfico de cruceros, con 784.786 pasajeros de crucero durante los ocho primeros meses del año, ha habido un incremento del 22,52% respecto al mismo periodo del 2004.



Pasqual Maragall y Joan Clos (centro) visitando las obras



Las autoridades observan el avance de los diques de abrigo

Primera gran victoria en la “guerra” contra el intrusismo



Éxito formativo en Lanzarote y Fuerteventura

La Comisión de Formación ha calificado como un éxito los resultados obtenidos en los puertos de Lanzarote y Fuerteventura. Nunca antes se había afrontado una formación de estas características y tampoco se había mostrado un interés tan especial por hacer crecer la profesionalidad y la calidad en el servicio.

Está previsto realizar un acto de reconocimiento y entrega de certificados en una de las dos islas y ya podemos decir que, en ambos puertos, se dispone de las herramientas necesarias para desplazar al intrusismo, aportando la seguridad y la profesionalidad que demanda nuestro sector. Un intrusismo como el que ha alterado la actividad en rodantes, principalmente en el puerto de Los Mármoles (Lanzarote) por la proliferación de personal no cualificado en las operaciones de carga y descarga. Ante estas circunstancias, el responsable de la Zona Canaria decidió, en reunión mantenida el lunes 26 de Septiembre,

hacer frente a esta situación de forma coordinada y con la máxima brevedad posible.

Por otro lado, los técnicos de la Comisión de Prevención han realizado un estudio sobre el estado de la maquinaria que ha servido para realizar informes de carácter legal y ofrecérselo a las empresas. El objetivo es convencer a las diferentes compañías de que es necesario actualizarse y convertir su puerto en un centro seguro y productivo donde las expectativas se superen sólo a costa de esfuerzo, nunca a partir del sacrificio humano. ▀



Estibadores de Lanzarote



Estibadores de Fuerteventura

Ausencia de estibadores en Gomera y Hierro

Buscando Soluciones

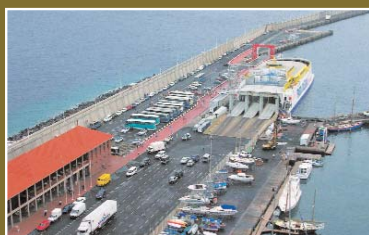
Los puertos de las islas de La Gomera y El Hierro mantienen la categoría de interés general, pero ya no tienen estibadores. Esta situación sin sentido aparente ha empujado a los responsables de la Zona Canaria a trabajar para tratar de consolidar una plantilla estable.

El tráfico en estos puertos son barcos rodantes y manipulados por sus conductores habituales en un 95% y la trínca de la mercancía la realizan los marineros sin poder confirmar, a fecha de hoy, si lo tienen establecido en su convenio colectivo, condición indispensable para que puedan hacerlo.

La fórmula planteada para estabilizar una plantilla de estibadores pasa por que los trabajadores de las navieras Fred Olsen y Armas, que son las que asumen la gran mayoría del tráfico y que realizan las labores en tierra (puesta de escalas, rampas, amarre, maletas), sean reconocidos como estibadores

e integrados en la Sociedad de Estiba que se constituya a tal efecto. Esta Sociedad de Estiba debería asumir a estas personas para que pudieran seguir realizando las labores que hasta ahora vienen desempeñando.

Es esta una labor ardua y complicada, pero no imposible, partiendo del convencimiento de que las empresas navieras que allí operan y las autoridades con competencia en estos puertos muestren disponibilidad a la negociación. Desde Coordinadora, se apuesta por este proceso y por mantener un servicio público que ofrezca los niveles de seguridad y profesionalidad que sólo pueden garantizar los estibadores profesionales. ▀



Puerto de La Gomera



Puerto de El Hierro

Intrusismo laboral en La Palma

En la Reunión de Zona mantenida el pasado 26 de septiembre se afrontó el problema del intrusismo en el puerto de Santa Cruz de La Palma. Los barcos que mayor número de escalas realizan son los rodantes, y es aquí donde se encuentran más “intrusos”, personas sin formación ni acreditación para ejercer labores portuarias. En la reunión se acordó tomar la misma iniciativa que en Lanzarote, un puerto que sufre una situación similar, y afrontar conjuntamente un plan de actuación para responder a esta constante amenaza, para lo cual se consideró imprescindible la vigilancia de estos hechos en el propio puerto. ▀

Los estibadores conmemoran a la joven atropellada durante la huelga de 1980

Belén María, 25 Aniversario

El 25 de julio 1980, los estibadores de Las Palmas llevaban a cabo una jornada de huelga demandando a la patronal la firma del convenio. Junto a ellos sus familias, mujeres e hijos. Un hecho trágico marcó aquella jornada más allá de su importancia reivindicativa. Belén María, hija de un compañero estibador y con apenas 16 años, murió atropellada a la entrada del Puerto de la Luz. 25 años después la profesión la sigue recordando.

Los puertos de todo el país pararon 5 minutos el pasado 25 de julio en homenaje a una adolescente preocupada por los problemas que la rodeaban, como lo demuestran los poemas que dejó escritos y que han sido recogidos en un libro por Juan Antonio Delgado.

Su recuerdo sigue latente y así lo demuestran los actos conmemorativos en su honor celebrados en Las Palmas. Durante la semana del lunes 18 al viernes 22 de julio, tuvo lugar en la Casa Sindical Remigio Vélez, la emisión del documental "Belén María, verano del 80 (25 Aniversario)", con mesa redonda y debate a su finalización. El viernes 22, además, la emisión se celebró en el salón de actos de la Zona Franca de Las Palmas, con la asistencia, entre otros, del ex-Coordinador General de Coordinadora, Julián García y de personajes de la época en que tuvo lugar el desgraciado suceso como el ex-presidente de la Asociación

de Consignatarias y Estibadoras de Las Palmas, Armando Bordes, dialogante como pocos; los miembros del Comité en aquellos años, ya jubilados, Manolo Hernández Perdomo y Pedro Betancor; el actual presidente de la Autoridad Portuaria, José Manuel Arnáiz; y Enrique González Araña, asesor letrado del colectivo en 1980.

El lunes 25, los actos conmemorativos se iniciaron con una misa en la plaza de Belén María a las 11.00 horas. Media hora más tarde, todos los puertos del país pararon durante cinco minutos en homenaje a Belén María. A su finalización, los familiares y amigos de la joven fallecida realizaron una ofrenda floral y una suelta de palomas ante el monumento. Además se procedió a la lectura de poemas escritos por los propios estibadores y dedicados a Belén María. Los autores fueron Víctor Pérez y Aquilino García. ■



Cartel del 25 Aniversario

Se pasará de
5.000 a 10.000 turnos

Acuerdo en Las Palmas con MSC

se suma a otros que, durante los últimos años han contribuido al incremento del tráfico, que podría alcanzar al finalizar el año un movimiento de 1.500.000 teus. La actividad en el Puerto de Las Palmas es plena, por lo que de seguir evolucionando en estos términos, se baraja la posibilidad de un incremento de plantilla en el plazo máximo de un año. Mención especial a la pesca, que está contribuyendo de forma notable a la recuperación de la Sociedad de Estiba con un incremento del 45% de la actividad y la creación de puestos de trabajo indirectos.

Formación

Se han obtenido por tercer año consecutivo los objetivos propuestos, reflejándose en la plena actividad alcanzada por parte de la plantilla y los cientos de trabajos indirectos creados. Para cerrar el año con los deberes realizados, se convocarán plazas para mandos intermedios y, de esta forma, tener cubiertas las demandas en todas las especialidades. ■



Misa colectiva en memoria de Belén



Solidaridad de los bomberos canarios



Monolito con los nombres de todos los puertos que recuerdan a Belén

Los portuarios tinerfeños apoyaron masivamente el paro de 4 horas del pasado 6 de octubre

Tenerife, una Asamblea solidaria

Con el paro portuario europeo, el 6 de octubre de 2005 pasa a la historia como otro episodio de la lucha entablada por los estibadores en defensa de los derechos propios laborales y los de la sociedad a recibir un servicio portuario rápido, profesional y a un coste razonable. Los estibadores peleamos para impedir que el capitalismo salvaje se lucre de la explotación con desprecio del interés social.

Como hicieron todos los compañeros ese día, los estibadores de Tenerife no nos limitamos a presentar nuestro testimonio de dignidad, sino que nos dedicamos a reflexionar en Asamblea sobre las causas que obligan a la movilización. Ahí reiteramos nuestra decisión de mantenernos firmes el tiempo que haga falta y analizamos los documentos que afectan a nuestra normativa laboral y profesional.

Y, como personas sociales que somos, también dedicamos un tiempo a la conversación en los pasillos. Aquí están algunas de las frases que pudieron escucharse:

“Éste es un derecho que tenemos todos, que ha costado mucho sufrimiento conseguirlo, y no nos lo tienen que quitar” (Policarpo, especialista).

“La huelga trae muchas consecuencias

malas. Yo he vivido muchas huelgas y sé que son malas. Recuerdo la del 80, terrible... Pero había que hacerla, como ha habido que hacer ésta. Es malo que haya que hacerla” (Fernando, oficial).

“Yo, desde mi punto de vista, no tengo más nada que decir. Estoy de acuerdo con esta huelga, porque defendemos nuestros derechos” (Hipólito, peón).

“¿Que si estoy de acuerdo con la huelga de estibadores portuarios que están realizando en toda Europa? Por supuesto que estoy de acuerdo con ella, porque significa que el Parlamento Europeo deje atrás el segundo intento de imponer una Directiva que no convence ni a empresas, ni a usuarios, ni a trabajadores” (Lisardo, secretario de organización de La Coordinadora).

“Ésta es una huelga maravillosa, porque somos los mejores” (José Manuel, capataz).

“En esta huelga, nada, como siempre, para adelante, con fuerza y todos unidos. Éstas serán las primeras cuatro horas, porque habrán más, porque esto no se queda aquí, esta será una lucha continua” (Antonio Juan, maffista).

“Yo no opino de la huelga, que hablen los del Comité”...

“Estoy de acuerdo con la huelga, porque la autoprestación va totalmente en contra de lo que es el trabajo del portuario. Esta huelga espero que sirva para algo, para que lleve alguna reflexión a quienes quieren meter la Directiva para adelante” (“Mi nombre, no importa”).

“Para todo lo que vaya en contra del obrero se necesita una medida de presión. Pero la huelga debe ser siempre el último recurso que utilicemos, tenemos que agotar todas las posibilidades de negociar, previamente a la huelga” (Juan, capataz).

“La huelga tiene que ser un éxito, porque tenemos que estar unidos ahora. Si no estamos unidos, acaban con nosotros” (Antonio, capataz).

“Me parece bien la huelga, por eso estamos aquí, para defendernos de los ataques”

“La huelga es necesaria, por los cambios que quieren incorporar en las normas nuestras, de trabajo, internas. No se pueden aceptar estas condiciones que quieren ellos, porque solamente les interesan a ellos, no a los trabajadores, ni a los transportistas, ni a los consumidores, ni a muchas navieras, ni a mucha gente que está metida en el tráfico portuario. Estos cambios afectarían incluso a los amarradores, a los prácticos, a todos los colectivos y a la sociedad en todo su conjunto” (Francisco Manuel, grufista portainero).



Antolín Goya, Coordinador General del sindicato



"El muelle es nuestro, y esto debe ir a otro color, porque hace ocho o nueve años, en una jornada laboral, en la descarga de un barco, se hacían 90 o 120 movimientos y ahora hacemos 200 y hasta 240 movimientos y a los que estamos dando el callo, echando el trabajo para adelante, no nos quieren los empresarios. Ya no tienen cómo buscarnos las vueltas, cuando estamos dando más rendimiento que nadie, y con la misma maquinaria de nuestros aborígenes, y aun así, nos quieren perjudicar. Lo que quieren es gente que haga mal las cosas, con poca preparación, yo no entiendo esto, que alguien me lo explique" (Ignacio, oficial).



"Yo no entiendo de esto, yo soy de arriba, del campo... que me digan a quien hay que pegarle, y ya está..."



"Estoy muy de acuerdo con la huelga porque me parece injusto que quieran privatizar los puertos" (José David, oficial).



"Claro que estoy de acuerdo con la huelga, cómo no iba a estarlo" (José, maquinillero).

"Esta huelga está bien, porque crea unidad entre nosotros y nos da fuerza, de cara ante el gobierno. La huelga es mala para nosotros y para la sociedad, pero es la única forma de oponernos a unas intenciones que son todavía peores, para nosotros y para la sociedad" (Caquí, maquinillero).



"Esta huelga está muy bien y tendría que prolongarse todavía más, para que nos dejen tranquilos de una vez. Que se preocupen de subir los salarios a todos los trabajadores, en vez de intentar bajarnos los nuestros, o peor, dejamos sin trabajo. De lo único que se preocupan es de subir los beneficios de las grandes empresas, de las multinacionales. Aquí estamos defendiendo los derechos de todos los ciudadanos" (Andrés Miguel, maquinillero).

"Esta huelga es la respuesta de un colectivo que se siente agredido por el neoliberalismo europeo. Estamos defendiendo los derechos de todos los trabajadores, a nivel mundial y de todos los consumidores, porque el sistema privatizado que nos quiere imponer Europa, solamente beneficia a las grandes multinacionales" (Juan, reach stacker).

Diversos compañeros tinerfeños

"Hoy han hablado los compañeros. No hay nada más, ni nada menos, que decir" (Antolí, capataz)

"¿Ah, pero ha sido una huelga? Yo creía que era un paro..." (uno del Comité de Empresa).

En definitiva, los estibadores de Tenerife, como todos los compañeros de Europa, han demostrado tener clara su responsabilidad social, además de la voluntad de defender sus propios derechos, saben que éste es un problema que afecta a toda la sociedad, a todos los consumidores.

El 21 de noviembre, todos en Bruselas. ▀

Formación de estibadores africanos

Compañeros de Ghana, un país africano situado en el Golfo de Guinea, se han desplazado hasta el Puerto de Las Palmas para recibir formación de grúas portáiner y transtáiner. Un convenio de colaboración entre la Autoridad Portuaria, la Sociedad de Estiba y el Puerto de Tema, ha hecho posible internacionalizar la formación e intercambiar conocimientos. Se ha puesto en marcha un sistema de prácticas intensivo, de mañana y tarde, con un equipo de monitores bilingüe y la coordinación necesaria para ofrecer un seguimiento diario. La Comisión de Formación de Las Palmas se ha volcado en este nuevo proyecto, facilitando toda la cobertura necesaria para que los compañeros se sientan cómodos e integrados en nuestro país. ▀

La capital catalana mueve tanto tráfico como el puerto brasileño de Sao Paulo, con 12 millones de habitantes



Barcelona

se acerca a los dos millones de teus

El modelo portuario defendido por Coordinadora –estabilidad del empleo, inversión en formación y prevención de accidentes, diálogo social constante- se ha traducido en un incremento continuo de los tráficos de sus puertos. Barcelona, uno de los enclaves donde esta política ha logrado mayor consenso, es hoy el ejemplo más claro de ello.

En el listado de los cien primeros puertos del mundo en movimiento de contenedores Barcelona aparece, con los datos correspondientes a 2004, en el número 44 mundial, mientras que un año antes se situaba en el puesto 46. La publicación recoge el significativo incremento del tráfico de contenedores que registró la instalación en 2004, cuando creció un 15,64%, hasta sumar 1,91 millones de teus. También destaca que, para este año, Barcelona puede registrar de nuevo un crecimiento de dos dígitos y pronostica que podría acabar el ejercicio con un movimiento de 2,2 millones de teus, batiendo así la cifra de los dos millones.

La evolución de las diferentes terminales, positiva en todos los casos,

experimentó ciertas diferencias. Así, Terminal de Contenedores de Barcelona finalizó el año 2004 con un tráfico de 935.458 teus y un crecimiento del 6%. Terminal Catalunya, por su parte, experimentó un sensible aumento respecto al año anterior, del 36%, lo que le permitió aumentar el tráfico hasta los 631.000 teus. Terminal Port Nou finalizó el ejercicio con 70.310 teus y un incremento de los contenedores movidos del 13,8%. Todas estas cifras suponen un espaldarazo a la política defendida por Coordinadora y su apuesta por la formación constante de la plantilla. En Barcelona, las nuevas promociones de estibadores cuentan con una gran capacitación profesional que les coloca en una inmejorable posición para responder con eficacia a

las demandas de tráfico. El modelo de Coordinadora –basado en el respeto de las condiciones laborales de los trabajadores- se ha traducido en una evolución positiva de los puertos españoles.

Barcelona mantiene un volumen de carga parecido al del brasileño Santos –el gran puerto de una de las ciudades más pobladas del planeta, Sao Paulo, con 12 millones de habitantes-, que movió en 2004 un total de 1,88 millones de teus. Queda claro que la capacitación profesional de los trabajadores es una de las bazas más potentes de la comunidad portuaria catalana a la hora de presentar sus cartas en el plano internacional. ▲



Panorámica del Puerto de Barcelona

La estabilidad y profesionalidad de la plantilla, claves en el éxito del puerto

La buena salud de Castellón

Castellón sigue mostrando su imparable ascensión en el conjunto de los puertos españoles, con un ritmo de crecimiento superior al 20% y que afianza sus expectativas de futuro.

Un futuro que ya comenzó el pasado año con la inauguración del Muelle de Centenario, cuyas terminales polivalentes están experimentando un crecimiento constante. Pero el paso definitivo de este puerto hacia una mejora sustancial y competitiva vendrá con la inauguración de la Dársena Sur cuya primera fase de obras está prácticamente terminada y a la que no le ha faltado capital privado para su explotación. La Dársena Sur proporcionará servicios a sectores tradicionales como el petroquímico o el cerámico, pero también será importante para otros sectores como el cementero, ya que se prevé que el puerto de Castellón moverá, cuando estén

operativas las terminales de graneles sólidos aquí ubicadas, un millón de toneladas de cemento y clínker.

Otra obra de menor envergadura, pero importante para el crecimiento del puerto, es la llegada del ferrocarril a las terminales del Norte, un proyecto que se prevé ya operativo a finales de 2006. La importancia de esta obra tiene un valor añadido, ya que cada año llegan por carretera un millón de toneladas de derivados del petróleo del único polígono petroquímico de la Comunidad Valenciana, el Serrallo –junto al puerto castellonense–, por lo que es necesario un buen acceso ferroviario adaptado a las necesidades del puerto. ■



Grúas en Castellón

Coordinadora sigue denunciando la elevada tasa de accidentes que sufre España

Heridos ocho estibadores en Tarragona

Ocho compañeros resultaron heridos el pasado 9 de septiembre en el muelle de Andalucía del puerto de Tarragona al colisionar un coche, que se estaba cargando en un “car carrier”, con una furgoneta lanzadera. La furgoneta trasladaba a los compañeros que se hallaban trabajando en la terminal, quienes ya habían cargado en el barco los turismos y regresaban a la terminal para conducir otros vehículos hasta el buque.

El herido más grave presentaba una fractura en una pierna y traumatismo craneal. Uno de los lesionados, trasladado al hospital de Sant Joan de Reus, fue dado de alta. Otros cuatro quedaron ingresados en el Hospital Joan XXIII de Tarragona y dos más en el de Santa Tecla de la misma ciudad.

Todos ellos evolucionaron favorablemente. Tras el accidente, dos dotaciones de los Bomberos de la Generalitat participaron en las tareas de rescate de los heridos y retiraron los vehículos siniestrados.

A pesar de que la reacción de los responsables del puerto fue rápida y eficaz, este accidente pone de relieve la necesidad de seguir trabajando para conseguir reducir la tasa de siniestralidad en los puertos, que todavía se mueve en unas cifras elevadas. ■

GRIMALDI, FIEL A SU TRADICIÓN

La firma Grimaldi acumula una vasta experiencia en el sector portuario. Nacida en 1947 en Nápoles actualmente se ha convertido en un fuerte grupo empresarial concentrado en tres sociedades. De aquella época también data la fundación de otras compañías, como Mediterranean Shipping, cuyo fundador también es napolitano.

A.F. Vargas

Al principio no hubo una tipificación específica de los tráficos. Lo primeros buques llevaban emigrantes italianos o españoles, a Centro y Suramérica, cubriendo rutas similares a las de la compañía Transatlántica, por ejemplo. Paulatinamente los barcos se fueron adecuando cada vez más a tipos concretos de mercancías: productos químicos, petróleo y derivados, etc. El tráfico de vehículos fue la principal especialización que se realizó en los últimos 15 años y los "car carriers" constituyen hoy el grueso de la flota.

En 2003 Grimaldi Napoli dio un salto de gigante al comprar dos naves Ro-Ro

El cambio de rumbo en la empresa se inicia en 1996, precisamente en el Puerto de Barcelona, con el Salerno Express, un "car carrier" que realizaba un servicio semanal. De una forma un poco experimental se empezaron a aprovechar los metros de bodega que no se llenaban con vehículos nuevos para transportar remolques y camiones de un puerto a otro. La misma experiencia se repitió también en Valencia. La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) nos ayudó en el inicio de este servicio con exenciones en la tarifa T3. Estos primeros servicios, que conectaban de forma regular a Salerno y Livorno con los dos puertos españoles, permitieron a Grimaldi Napoli ver la potencialidad de estas líneas. Así, a raíz de esta experiencia, la compañía abrió una nueva línea de negocio y apostó por la adquisición de buques multipropósito.

En 2003 Grimaldi Napoli da un salto de gigante al decidir la adquisición de dos grandes naves Ro-Ro pax, el Eurostar Valencia y el Eurostar Salerno, que entran en servicio en junio y noviembre del 2003, cubriendo las líneas Valencia-Salerno Palermo-Túnez-Malta, con dos salidas semanales en cada puerto. Esta operativa se mantuvo hasta enero de 2005, cuando estas naves se pusieron en servicio en los destinos del sur de Italia, Túnez, Malta y una nueva línea Toulon-Civitavecchia, también con tres salidas semanales.

Para sustituir estas naves Grimaldi compró tres buques de carga, con camarotes para conductores, con cerca de 3.000 metros lineales de capacidad cada uno. El primero, el Eurocarga Valencia, está en servicio desde enero 2005 y los otros dos se incorporarán próximamente en la línea de Valencia-Salerno, que se convertirá así en diaria.

La ruta Barcelona-Civitavecchia

En esta coyuntura, Emanuele Grimaldi, Consejero Delegado de la compañía, tomó la decisión de adquirir el Eurostar Roma, en diciembre 2003, un barco que entró en servicio el 8 de marzo de 2004 cubriendo la ruta Barcelona-Civitavecchia. En mayo del presente año se le unió un nuevo barco, el Eurostar Barcelona, con lo que el servicio pasó a ser diario.

El Eurostar Barcelona es una nave construida en 2001, con 1.900 metros lineales de capacidad para camiones y remolques, lo que equivale a unos 110 camiones y 550 coches de turismo. Originalmente esta nueva nave disponía de 50 camarotes para chóferes. Sin embargo, Grimaldi decidió añadir 150 camarotes más, que se han construido en una de las cubiertas, y renovar toda la parte dedicada a pasaje, que ahora dispone de todos los servicios que pueden encontrarse en un crucero: piscina, solárium, sala de masajes, casino... Así, Grimaldi ha convertido un barco de carga en un excelente ferry cruise, que realiza trayectos de ferry con la comodidad y los servicios de un crucero. Siguiendo en esta línea, Grimaldi ha encargado a unos astilleros italianos la construcción de dos nuevos ferry cruise que se botarán en el 2007. Estos nuevos buques, de 3.000 metros lineales de capacidad y más de 30 nudos de velocidad -factor muy importante en este tipo de línea- serán los nuevos buques que cubrirán el servicio diario entre Barcelona y Civitavecchia.

El nivel de ocupación, al año del inicio de la línea, es del 80% en carga. Durante el 2004, teniendo en cuenta que iniciamos el servicio el 8 de marzo y con un solo barco, Grimaldi movió unos 100.000 metros lineales de carga, el equivalente a 15.000 camiones y 200.000 toneladas. En cuanto a pasajeros, la cifra se aproximó a los 70.000. Entre enero y abril del 2005 y todavía con un solo barco, la línea movió 27.000 pasajeros. Sin embargo, falta computar la temporada alta, de junio a septiembre, cuando se van a registrar puntas de 800 o 900 pasajeros cada día. Por ello, el objetivo explícito de Grimaldi es alcanzar los 170.000 pasajeros al finalizar el ejercicio.

La línea de Valencia-Salerno se convertirá en diaria





GRIMALDI GROUP NAPOLI

Marco Di Lorenzo

Short Sea Services

Frecuencia fija de salidas, velocidad, puntualidad
para transportes innovadores en el corazón del Mediterráneo



Linea Salida Llegada

CIVITAVECCHIA - BARCELONA - CIVITAVECCHIA / diario

Civitavecchia / Barcelona	diario	19:00	diario	15:00
Barcelona / Civitavecchia	diario	19:00	diario	15:00

CIVITAVECCHIA - TOULON - CIVITAVECCHIA / 3 veces por semana

(Operado por GLD Lines)

Civitavecchia / Toulon	Mar-Jue-Sab	21:00	Mié-Vie-Dom	11:30
Toulon / Civitavecchia	Lun-Mié-Vie	21:00	Mar-Jue-Sab	11:30

SALERNO - VALENCIA - SALERNO / 3 veces por semana

Salerno / Valencia	Maríes	14:00	Jueves	10:00
Valencia / Salerno	Maríes	14:00	Jueves	10:00
Salerno / Valencia	Jueves	20:00	Sábado	16:00
Valencia / Salerno	Jueves	20:00	Sábado	16:00
Salerno / Valencia	Sábado	21:00	Lunes	20:00
Valencia / Salerno	Sábado	21:00	Lunes	20:00

LIVORNO - VALENCIA - LIVORNO / 3 veces por semana

Livorno / Valencia	Lun-Mié-Vie	20:00	Mié-Vie-Dom	09:00
Valencia / Livorno	Lun-Mié-Vie	20:00	Mié-Vie-Dom	09:00

CIVITAVECCHIA - TUNIZ - CIVITAVECCHIA / semanal

Civitavecchia / Tuniz	Miércoles	24:00	Jueves	15:30
Tuniz / Civitavecchia	Maríes	21:00	Miércoles	10:00

PALERMO - VALENCIA - PALERMO / semanal

Palermo / Valencia	Viernes	09:00	Lunes	20:00
Valencia / Palermo	Jueves	20:00	Lunes	22:30

SALERNO - MALTA - SALERNO / semanal

Salerno / Malta****	Viernes	20:00	Domingo	08:00
Malta / Salerno	Domingo	17:00	Lunes	07:00

SALERNO - PALERMO - SALERNO / semanal

Salerno / Palermo	Lunes	14:00	Lunes	22:30
Palermo / Salerno	Viernes	09:00	Viernes	17:30

SALERNO - TUNIZ - SALERNO / 2 veces por semana

Salerno / Tuniz**	Lunes	14:00	Maríes	14:00
Tuniz / Salerno**	Jueves	20:00	Viernes	17:30
Salerno / Tuniz	Viernes	20:00	Sábado	14:00
Tuniz / Salerno**	Sábado	20:00	Lunes	07:00

PALERMO - TUNIZ - PALERMO / semanal

Palermo / Tuniz	Maríes	04:00	Maríes	14:00
Tuniz / Palermo	Jueves	20:00	Viernes	09:00

*por Salerno **por Palermo ***por Malta ****por Tuniz



Transporte de turistas, todo tipo de trailers, vehículos articulados, contenedores, transportes especiales, mercancía peligrosa y mercancía refrigerada



Barcelona
Aragón, 264 Bis 1º, 1ª planta
Tel.: +34 93 5025163
Fax: +34 93 5025166/4882528
grimaldi@barcelona.grimaldi-logistica.com

Valencia
Avenida del Puerto, 1
Tel.: +34 96 3061300
Fax: +34 96 3307877
grimaldi@grimaldi-logistica.com

Napoli - Italia
Via Marchese Camporeale, 13 - 80133
Tel.: +39 001 496111
Fax: +39 001 5517401
e-mail: switchboard@grimaldi.napoli.it

La visita de grandes buques como el MSC Pamela, el portacontenedores más grande del mundo, afianzan al enclave levantino

El tráfico de contenedores mantiene su crecimiento en Valencia



En los primeros seis meses del año, el tráfico de contenedores en el puerto de Valencia ha aumentado en un 6,94%, totalizando la cifra de 1.169.343 teus frente a los 1.093.469 del mismo periodo del pasado ejercicio. Si se excluyen los contenedores en régimen de tránsito el volumen de teus movidos es de 851.430, un 12,93% más que en 2004.

Entre enero y junio, los tres puertos que conforman la Autoridad Portuaria de Valencia –Valencia, Sagunto y Gandía– registraron un tráfico total de mercancías de 19.483.036 toneladas, con un aumento respecto al ejercicio pasado del 2,7%. La mercancía general, que es la que mayor valor añadido tiene y experimentó un crecimiento superior a los 16 millones de toneladas, lo que supone un decrecimiento del 4,43%, con un total de 3,47 millones de toneladas. Esta disminución del tráfico de graneles se debe a la caída de los graneles líquidos, que disminuyeron un 26,47%, ya que los sólidos crecieron un 3,19%. El tráfico exterior de mercancías aumentó un 4,01%, sumando más de 17 millones de toneladas, mientras que el tráfico de cabotaje disminuyó un 5,92%, con 2,63 millones de toneladas. También disminuyó el tráfico de mercancías en régimen de tránsito.

El buque más grande del mundo

El peso internacional del puerto valenciano se ha puesto de relieve con la llegada, el pasado mes de agosto, del MSC Pamela, el buque portacontenedores más grande del mundo. En esta su primera escala, el MSC Pamela llegó al puerto de Valencia con 8.678 teus a bordo, de los que 5.755 fueron descargados en Valencia. 3.282 teus tenían como destino final España y 2.473 correspondían a transbordo.

El MSC Pamela salió de los astilleros coreanos Samsung Herví Industries el pasado mes de julio y fue construido junto al MSC Susana, ya que se tratan de dos buques gemelos con capacidad para 9.200 teus. Cuenta con 336,7 metros de eslora, 45,6 de manga y un calado de un 27,2 metros. La compañía MSC ha incluido al puerto valenciano en su servicio con Extremo Oriente, y ha anunciado que en 2006 traerá semanalmente turistas a Valencia con el crucero MSC Sinfonía.

Otro gran buque, el Grande Detroit, hizo escala por primera vez el pasado 31 de agosto, dentro del servicio Euro-shuttle de Grimaldi, con rotación Valencia, Southampton, Flusing, Amberes, Valencia, Livorno, Salerno, Palermo y Genikoi. El buque realizó las labores de descarga de 300 coches Ford y Kia, y la carga de 2.000 vehículos, 1.300 para Gran Bretaña y 700 para Amberes. Las características del buque son una eslora de 176 metros, un calado de 8,75 metros y una manga de 31,1 metros, con una capacidad de 13.900 toneladas. ▲



Valencia atrae buques de gran tonelaje

El puerto alicantino busca triplicar su volumen de tráfico en apenas tres años

Nuevo impulso al puerto de Alicante

El pasado mes de septiembre comenzaron las obras de la segunda fase de la ampliación portuaria que triplicará la entrada de mercancías en tres años. De este modo, se quiere asegurar la estabilidad de la plantilla portuaria y aportar mayor riqueza a toda la región.

La ampliación del puerto comprende un nuevo dique. Más de un kilómetro ganado al mar, que servirá de abrigo para los cuatro nuevos muelles (el 19, 21, 23 y 25) de la zona de Poniente. Tendrá una superficie de 220.000 m² para las nuevas zonas terminales, que permitirán triplicar la entrada de mercancías en tres años, alcanzando los ocho millones de toneladas. Por otro lado, se abrirá la estación marítima para las conexiones con el norte de África, para la que todavía no hay proyecto definido, pero que contará con mayores instalaciones y zonas comerciales que las actuales, así como con un acceso directo desde la autovía.

Los trabajos comenzaron hace ya cinco años y marchan a un buen ritmo. Para una obra de esta envergadura, algunas partes de la fabricación trabajan las 24 horas del día, como la cementera que se ha instalado en la parte más exterior de la ampliación. De esta instalación han salido los 22.000 bloques de hormigón que servirán para cubrir el dique, y protegerlo del oleaje mediterráneo. El espaldón es la parte que da al mar y que recibe sus embestidas. Está ya terminado, con todos los bloques. En la punta más exterior se han colocado bloques de hasta 23 toneladas para soportar las tormentas más intensas. Gracias a la construcción de este espaldón, ya se puede comenzar a construir los muelles. Por el momento, sólo hay arenas, en parte movedizas, que deben todavía asentarse. ■



Grúas en Alicante



Panorámica del Puerto de Alicante



Estibadores alicantinos del Grupo 0

Nuevos ingresos

La plantilla de Alicante dio la bienvenida el pasado 17 de octubre a nueve trabajadores, que se incorporaron al Grupo-o de Sestibalsa. Además, seis estibadores de RLE (Relación Laboral Especial) terminaron sus cursos de formación, pasando así a las categorías de

oficial manipulante de superficie y oficial manipulante de grúa. Todos ellos proceden del anterior Grupo-o, que estaba formado por 12 personas. Los seis restantes se incorporarán posteriormente a los demás grupos y, de momento, junto a los nueve jóvenes que ingresan en la plantilla, formarán un Grupo-o de 15 miembros. ■



Avilés aprueba un Plan de rendimiento mínimo

Con el acuerdo alcanzado para agilizar la carga de buques en el muelle de San Agustín, el puerto de Avilés se convierte en pionero en el norte de España en aplicar el sistema denominado de rendimiento mínimo, que permite fijar por adelantado al cliente el tiempo del embarque de la mercancía.

El fletador del barco conocerá de antemano cuánto tiempo se empleará en esta labor, algo que hasta ahora dependía de múltiples circunstancias y se negociaba sobre la marcha. Con ello se le permitirá, entre otras ventajas, ahorrar en

costes de ocupación de muelles y mejorar la planificación. Las partes implicadas en el acuerdo coinciden en destacar las grandes posibilidades que abre a las instalaciones portuarias esta nueva forma de trabajo que permitirá ampliar los tráficos, además de la cartera de clientes del puerto avilesino.

Desde el Comité de Empresa se recalca lo positivo del acuerdo para el desempeño de nuestra profesión. El estibador recibe un incentivo, ya que de alguna forma su salario queda ligado a lo que rinde, o lo que es lo mismo, el acuerdo prima el

rendimiento y apuesta por la formación. Hay que tener en cuenta que es una forma de trabajo que se aplica desde hace años en diversos puertos del Mediterráneo.

Empresa y Comité harán balance de la aplicación del plan, que afecta a 89 trabajadores. En principio, se aplicará a la carga de bobinas calientes, frías y "baby coils", que generan anualmente en Avilés un movimiento de 300.000 toneladas. La intención del Comité es que el sistema de trabajo se amplíe a la carga y descarga de "slabs". ▲



Buque frente al puerto avilesino

Los puertos del Norte recobran vigor

Mayor actividad en La Coruña y Santander

El tráfico de mercancías del Puerto de La Coruña ha experimentado en los cinco primeros meses del año una nueva subida con respecto al mismo periodo del año anterior, alcanzando un total de 6.161.340 toneladas y un incremento de casi el 13%. También Santander ha experimentado un crecimiento, en este caso del 17%. Buenas noticias para quienes defendemos la necesidad de estabilizar las plantillas y de reinvertir en formación de los trabajadores y mejora de las infraestructuras portuarias.

Prácticamente todos los grupos de mercancías han registrado ascensos: los graneles líquidos alcanzaron el total de 3.595.722 toneladas, con un 16,43% de subida; los graneles sólidos, con 1.915.296 toneladas, se incrementaron en un 11,16%, mientras que la mercancía general subió un 10,11% al moverse un total de 407.898 toneladas.

Dentro de las partidas de graneles y de mercancía general, destaca el buen comportamiento de los productos refinados que salen desde la terminal de Repsol -con un ascenso del 24,82%, derivado de las 1.251.743 toneladas cargadas-, y del tablero de fibras exportado, que pasó de 8.907 toneladas movidas hasta mayo de 2004 a 63.171 toneladas en los cinco primeros meses de

2005. En cuanto a graneles sólidos, los principales ascensos se dan en el carbón y el coque importado -coque de carbón y coque verde de petróleo-, con un total de 730.113 toneladas, así como el trigo descargado, con 176.264 toneladas.

Éxito de los graneles en Santander

El tráfico de mercancías en el Puerto de Santander aumentó un 17% en el primer semestre del año, respecto al mismo periodo del 2004. De esta manera, el tráfico ha pasado de 2,6 millones de toneladas entre enero y junio de 2004 a más de 3 millones de toneladas en el primer semestre de este año. Este crecimiento ha sido liderado por los graneles sólidos y por la mercancía general que se han incrementado en un

19% y un 18%, respectivamente. Así, entre los graneles sólidos con mayor aumento se encuentran el mineral de hierro y los productos siderúrgicos, por el crecimiento sostenido y expectativas de este sector, y las habas y tortas de soja; en estas tres mercancías el tráfico se ha multiplicado por 2 en la primera mitad de año.

Dentro de la mercancía general destacan el alambón, cuyo tráfico se ha multiplicado por tres, y el tráfico de vehículos nuevos, que ha experimentado un crecimiento del 20%. Todas estas cifras tienen que traducirse ahora en una mayor estabilidad de la plantilla y en la aceleración del proceso que tiene que conducir a los trabajadores eventuales a ser reconocidos como fijos de la plantilla de la Sociedad de Estiba. ▲

El vacío legal sobre las “terminales dedicadas” es aprovechado por determinadas empresas

Bilbao

denuncia irregularidades

Isaac Velado, antiguo presidente de la OUTPB y ex-responsable de la Zona Norte de Coordinadora, reflexiona en este artículo sobre la actitud de la empresa Moyresa de aprovechar ciertos vacíos legales en las “terminales dedicadas” para excluir a los estibadores profesionales.

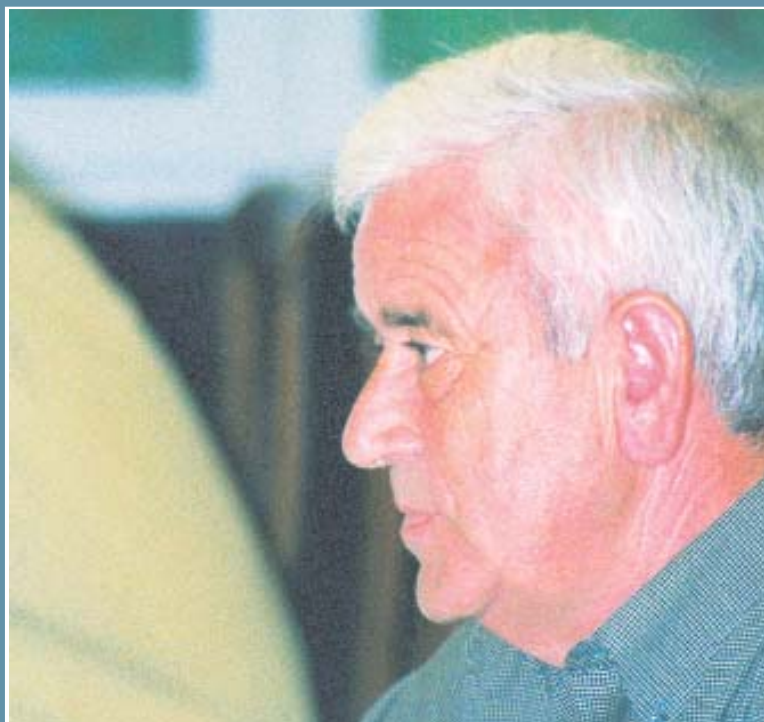
Ante al avance y el progreso de las ampliaciones sufridas en el puerto de Bilbao y aprovechando el vacío legal que actualmente tenemos en cuanto a la ejecución de la normativa legal vigente (dígase de la ley 48/2003, sobre las terminales dedicadas) nos encontramos con un sinnúmero de interpretaciones sobre todo por la parte empresarial, ya sea la propia empresa como la Autoridad Portuaria y hasta la misma Sociedad de Estiba, llegando incluso a intentar aprovecharse de esta situación. La empresa en cuestión es Moyresa que pertenece al grupo Bunge y opera en puertos como Barcelona, Tarragona, Cartagena, Huelva, La Coruña y ahora, Bilbao.

Ante todas estas situaciones mantuvimos innumerables reuniones y llegamos a un acuerdo transitorio para la ejecución de un determinado número de barcos. Este número de barcos ha finalizado hace ya algún tiempo y seguimos manteniendo el acuerdo, pero a raíz de las exigencias de producción que nos pedía la empresa y las diversas

informaciones que nos daba de la manera de trabajo en otros puertos, tuvimos la imperiosa necesidad de informarnos y, para sorpresa nuestra, vimos que todas éstas han resultado falsas, por lo que nos sentimos engañados cuando sólo hemos pretendido defender nuestros puestos de trabajo. Con todo esto hemos determinado que dicha transitoriedad ha finalizado y así lo hemos informado. Mientras se desarrolla todo este proceso la empresa ha exigido a través de la Autoridad Portuaria de Bilbao un dictamen jurídico a Puertos del Estado, así que si este dictamen se lleva a efecto nosotros presentaremos en la misma dirección un contradictamen.

Como conclusión, todos los implicados en esta operación están notificados del fin de la transitoriedad y por lo tanto trabajaremos para esta empresa como para el resto de las empresas que operan en el puerto de Bilbao, según las bases que nos dicta el actual convenio del puerto. ■

Isaac Velado





Sociedad de Estiba del Puerto de Algeciras

SESTIBALSA

Paseo de la Conferencia, s/n - 11207 Algeciras (Cádiz)
T. 956 58 03 15 - F. 956 57 06 62
estiba@sestibalsa.es - www.sestibalsa.es



FREMAP

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

Siempre cerca de usted



más de 200 centros asistenciales a su disposición



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

www.fremap.es



Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



Edificio SOFITESA
instalación empresas ZEC



Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org



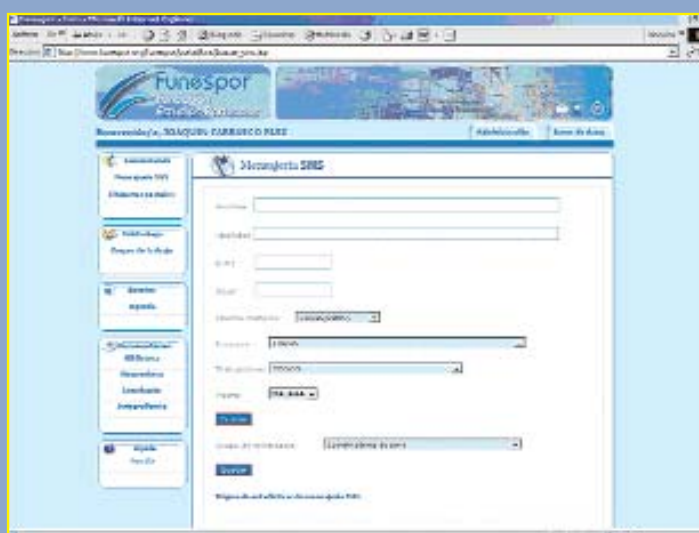
Funespor impulsa la comunicación directa con tu puerto y con Coordinadora

Servicio de mensajería a móviles

Durante el primer semestre de 2005 el servicio de mensajería de Funespor ha enviado un total de 10.833 mensajes a móviles, ofreciendo de esta forma un servicio de comunicación directa a los afiliados a Coordinadora, informando de las Asambleas Generales de Coordinadora, de los avances en las negociaciones de la Ley de Puertos y, en definitiva, de cualquier evento o situación que resulte de interés para nuestros puertos.

Si todavía no recibes mensajes en tu móvil y quieres estar informado de todo lo que acontece, haznos llegar tu nombre completo, el de tu puerto y tu número de teléfono móvil a la dirección de correo electrónico secretaria@funespor.org o llamando al teléfono 922 289521 en horario de 8 a 15 horas. También, si lo prefieres, puedes dejar tus datos en el buzón de sugerencias que se encuentra en la web:

www.funespor.org





Dragados-S.P.L.

Servicios Portuarios y Logísticos



Dragados - S.P.L.

C/. JULIÁN CAMARILLO, 6A - 2º
28037 MADRID

T. 91 436 27 00 F. 91 578 28 46

e-mail: inf-dragados-spl@acs-syc.com
www.dragados-spl.com