



LA ESTIBA

ÉPOCA V B NÚMERO 8 B NOVIEMBRE - DICIEMBRE 2008

TEMA CENTRAL, ¿POR QUÉ LEGISLAR A ESPALDAS DEL SECTOR?



La Comunidad Portuaria frente a Puertos del Estado

Empresas y trabajadores denuncian el secretismo con el que el ente público está elaborando el borrador de la nueva Ley de Puertos

Cada vez es mayor el malestar entre los agentes productivos de la Comunidad Portuaria hacia el modelo de gestión que protagoniza el ente público Puertos del Estado, y, por extensión la Secretaría de Estado de Transportes. Coordinadora ha reivindicado un sinfín de ocasiones su derecho a participar en los proyectos legislativos que atañen a los puertos, por un lado, así como su legitimidad a pactar un Acuerdo Sectorial con la patronal mayoritaria.

Y otras muchas voces de la Comunidad Portuaria, tanto de trabajadores como de representantes empresariales, se han

unido en la crítica hacia Puertos del Estado, presidido por Mariano Navas, y, por extensión a la Secretaría de Estado de Transportes, dirigida por Fernando Palao. En estos momentos, la queja que más se escucha en los muelles y oficinas de todos los puertos españoles tiene que ver con el secretismo y unilateralismo con el que Puertos del Estado está elaborando el borrador de la nueva Ley de Puertos que van a presentar en el Congreso de forma inminente. Nadie entiende por qué no se dialoga y se escucha a los profesionales y empresarios de un sector ejemplar, que ha situado a los puertos españo-

les como referentes mundiales en competitividad y productividad. Y, lógicamente, casi todo el mundo cree que tanto silencio no es casual; muchos ya se preparan para lo peor. Esta forma de legislar, unida a otros conflictos que ha generado el ente público —como su impugnación al IV Acuerdo Sectorial que firmaron los trabajadores y las empresas de estiba y desestiba— está creando un malestar profundo en muchos integrantes de la Comunidad Portuaria que no entienden por qué la administración pone palos en las ruedas en un sector básico de la economía española y que funciona de forma ejemplar. **11/13**

INTERNACIONAL

Nuevo 'Acuerdo Marco' en EEUU

El sindicato ILWU pacta con la patronal un convenio para 25.000 portuarios

El pacto es similar a lo que en España conocemos como Acuerdo Marco o Acuerdo Sectorial, aunque en Estados Unidos lo llaman contract. Los compañeros del sindicato International Longshore and Warehouse Union (ILWU) se encuentran ratificando un acuerdo preliminar al que llegaron con la asociación de empresas navieras y operadoras de terminales PMA (Pacific Maritime Association). El convenio establece los derechos y obligaciones de trabajadores y empresas durante 6 años, afectando a 29 puertos de la Costa Oeste estadounidense. **16**



EN ESTA EDICIÓN

Opinión	02
Comunidad portuaria	03
Zonas	04
Tema Central	11
Prevención&Formación	15
Internacional	16
Memoria	18
Más allá de los puertos	20
Miscelánea	22
Cultura	23

ZONA CATALANO-BALEAR 04

Barcelona

Profesionales contra el secretismo de Puertos del Estado



ZONA SUR 06

Huelva

Nuevo presidente del Comité de Empresa



ZONA CANARIA 07

Las Palmas

La estiba, motor de progreso social



ZONA LEVANTE 08

Cartagena

Triple condena a Sesticarsa



ZONA NORTE 10

Comités

Lucha sindical en la jungla cantábrica





¿SABÍAS QUE...

el día de Venus (243 días terrestres) es más largo que su año (224 días terrestres)?



EL dato

El aumento de la temperatura desde 1890, de 0,9°C, hará desaparecer los glaciares de los Pirineos antes de 2050. El 60% de ellos ya se ha derretido; hoy sólo quedan 21 en toda la cordillera.



EFEMÉRIDES

31 de octubre de 1512

Se inauguran los frescos de la Capilla Sixtina, en Roma, realizados por Michelangelo Buonarroti (Miguel Ángel).

Editorial

Una vez más, el sector portuario tiene encima una espada de Damocles que no proviene de los vaivenes del mercado, ni de conflictos laborales. La entidad pública Puertos del Estado, que debería colaborar y preocuparse de que la crisis financiera afectara lo menos posible a los puertos, tal como hacemos los trabajadores y los empresarios, se dedica a sembrar dudas y desconfianza sobre sus planes inmediatos. Después de una ofensiva y larga campaña de ataques como impugnar los acuerdos laborales conseguidos mediante la negociación, dejar de aplicar las propias leyes vigentes, elaborar nuevas normativas que no fueron aprobadas en el Congreso por el rechazo generalizado que suscitaron, los mismos protagonistas llevan meses "amenazando" al sector entero con una nueva ley de la que

no explican ni los preámbulos. Y lo más grave es que quieren presentarla en el Congreso antes de fin de año. O sea, en cualquier momento.

Ante estas perspectivas, nuestro sindicato sigue reclamando, de todas las maneras posibles, información y participación. Pero también se prepara para lo peor y, en muchos puertos, ya estamos extendiendo esa preocupación y organizándonos con los colectivos que representan a otros trabajadores como los transportistas, amarradores o remolcadores, trabajadores administrativos... Recordemos que nuestra organización ya ha preparado cambios de estatutos y nombres para poder federarse, donde se llegue a acuerdos, con otras organizaciones sindicales del sector o, simplemente, afiliarse a los trabajadores y trabajadoras de cualquier

sector portuario. De todas maneras, a pesar de los nubarrones que vemos acercarse, no dejaremos de celebrar los 30 años de presencia y lucha de La Coordinadora en los puertos españoles, porque también es una manera de recordarles a algunos de donde proviene nuestra fuerza.

Y en estos 30 años de Coordinadora, que han supuesto un periodo largo e intenso, es ineludible hacer una referencia a Francesc Gallissà. Su decisión de jubilarse y dejar paso a nuevos abogados, nos ofrece la oportunidad de reconocer en él a un profesional comprometido con el movimiento obrero y, en particular, con los estibadores portuarios. Durante estos años nos brindó su buen juicio y una amistad a la que no piensan renunciar los estibadores ni sus compañeros abogados de Coordinadora.

El Megáfono

opinan los compañeros



Ximo, Castellón



¿Por qué crees que Puertos del Estado está elaborando una nueva ley de puertos sin dialogar con ningún colectivo?

Habría que preguntárselo a ellos porque la verdad es que no lo sé. Es inexplicable. No acabo de entender que se lancen a hacer una ley sin consultar con las partes implicadas, como Anesco, Coordinadora o las demás organizaciones empresariales y de profesionales. La única explicación que encuentro es que estén llevando una estrategia para incluir medidas que vayan en contra de los diferentes colectivos, como, en nuestro caso, impedir que los estibadores portuarios hagamos las tareas complementarias. Creo que quieren mantener las Sociedades de Estiba y no quedar fuera de la gestión como ocurre en las APIE. A nosotros nos parece bien, siempre que respeten nuestro trabajo y derechos laborales.

Si pudieras participar en la redacción de la nueva ley, ¿qué medidas incluirías?

Yo creo en el modelo de estiba español que ha habido hasta ahora porque ha demostrado que ha estado funcionando a la perfección. En definitiva, me conformo con seguir como estamos y que hagan la ley que quieran pero que el sistema siga funcionando como hasta ahora. Y, evidentemente, que de una puñetera vez y para siempre, quede claro el estatus del estibador y qué tareas son las nuestras porque no se puede estar con esta incertidumbre cada 4 años de si sacan una ley u otra y si nos quitan trabajo o no. Esto último es lo que soluciona el IV Acuerdo Sectorial pero Puertos del Estado lo ha bloqueado.

Manuel, Avilés



¿Por qué crees que Puertos del Estado está elaborando una nueva ley de puertos sin dialogar con ningún colectivo?

Pues viendo que no hablan con nadie, que están haciendo las cosas por detrás y sin informar a nadie entiendo que no están preparando nada bueno, al menos para la estiba. El presidente de la Autoridad Portuaria de Avilés, Manuel Docampo, me comentó que la estiba no la iban a tocar, pero teniendo en cuenta que es una persona muy cercana a Fernando Palao [Secretario de Estado de Transportes], pues sabe Dios... Docampo me explicó que iban a intentar que puedan convivir en el mismo modelo las APIE y las Sociedades de Estiba. Pero, yo creo que si van a intentar tocar la estiba, si no, ¿por qué la están redactando de espaldas a todo el mundo? En cualquier caso, dudo de que puedan contar con una mayoría en el Congreso de los Diputados para aprobarla, como ocurrió en la legislatura anterior.

Si pudieras participar en la redacción de la nueva ley, ¿qué medidas incluirías?

Pues haría que se legitimara la profesión de la estiba, que los estibadores puedan tener una profesión como cualquier otra, sin tantos ataques. Que no se cuestionara constantemente qué trabajos podemos hacer. Haría estabilizar de una vez por todas la profesión de estibador para que podamos desarrollar nuestro trabajo como cualquier otra persona, sin estar siempre teniendo si mañana podremos seguir haciendo el trabajo que desempeñamos. Y creo que esta medida sería buena para todos, no sólo para nosotros.



Por el buen trabajo y el compañerismo

La reserva



Los compañeros Simón y Palau, del puerto de Tarragona, han pasado al equipo de la reserva de la gran familia de estibadores, al haberse jubilado a finales de octubre. Sus compañeros, que sólo saben decir maravillas de ambos, quisieron homenajearles con una cena que será recordada durante mucho tiempo en los muelles de Tarragona por el atracón de hermandad

y compañerismo que se dieron todos los asistentes. Y es que con el estómago lleno de buenos manjares y mejor vino no tardaron en salir las anécdotas y los buenos momentos que han vivido Simón y Palau en el puerto. De la misma manera, la cena sirvió para celebrar los 30 años que otros profesionales del puerto cumplían como estibadores de Tarragona. De Simón y

de Palau, sus compañeros destacaban su gran profesionalidad y el hecho de haber sido grandes estibadores y mejores amigos durante todos los años que han estado ganándose el pan a orillas del Mediterráneo. Ahora ya pueden disfrutar con sus familias y amigos la segunda juventud en la que acaban de entrar, pero sin olvidar a la otra familia que tienen en el puerto.

HACEMOS LA ESTIBA //

EDI TA: FUNESPOR - Fundación de Estudios Portuarios - Rambla Francisco Franco, 9 - 38006, Santa Cruz de Tenerife - Tel. 922 28 95 21 - secretaria@funespor.org **HAN COLABORADO EN ESTE NÚMERO:** Zona Sur: Ildefonso Garnica, Sergio Cruz, José Manuel Principal, Paco Martín, Gabriel Sánchez, Manuel Ruano, Manuel Guerrero, Alberto (Melilla) **Zona Levante:** Rafa Egea, Rafa Beses, Damián Bonillo, Fernando Sanz, José Luis Fernández Bonillo **Zona Catalano-Baleár:** Jordi Aragunde, Josep Willalonga, Paco y Toni (Palma), Santi Rovira, Josep Maria Diego **Zona Norte:** Patxi González, Chema, Manuel Rubio, Felipe Mondoza, Itaki Prieto, Marcial Costas, Manuel Rey, Itaki Prieto **Zona Canaria:** Miguel Rodríguez, Lázaro Lemes, Mariola Díaz, Lourdes Orfila. **Internacional:** Lázaro Lemes, Rafa Egea, Victor Morin **Otras secciones:** Lisardo Coll, Héctor Sicilia, Víctor Díaz, José Alberto Díaz, Fernando Pérez, Margarita Cabrera, Juan Carlos Medina **REDACCIÓN:** Miguel Borrás, Domènec Cano - Com/Com, scc1 **DISEÑO Y MAQUETACIÓN:** Marc Rovira - Com/Com, scc1 [Méndez Núñez, 1, 3º-2º - 08003 - Barcelona - Tel. 93 319 28 50 - Fax 93 319 98 92 - estiba@estiba.info] **IMPRIME:** Imprinte, S.A. **DEPÓSITO LEGAL:** TF-291/84

Comunidad portuaria

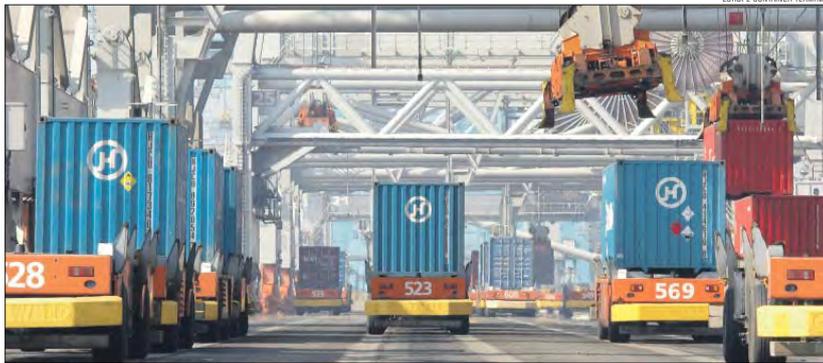


EL dato

Hoy hay 41.257 personas sometidas a desaparición forzada, práctica de grupos violentos y de muchos gobiernos que se ha extendido en el marco de la "guerra contra el terror".

TECNOLOGÍA PUNTA

Puerto automático



Distribución automática de los contenedores en Rotterdam.

El puerto más importante y más grande de Europa ha dado otro paso de gigante ampliando considerablemente sus instalaciones y dotando a la nueva terminal de la tecnología más avanzada. Euromax, que se encuentra en el área de Maasvlakte, abre con una capacidad para mover 2,3 millones de teus anuales aunque podrá llegar a manejar más de 5 millones cuando se complete la próxima fase de ampliación del puerto, en Maasvlakte 2. De momento, Euromax suma al puerto de Rotterdam un nuevo muelle de 1.800 metros de longitud con una superficie de 100 hectáreas; cifras que se quedarán pequeñas con la siguiente ampliación.

Más allá de estos números lo que más llama la atención de la nueva terminal es la automatización absoluta de buena parte de los procesos, excepto la carga y descarga de los barcos,

que seguirá siendo semiautomática ya que habrá operarios manejando las grúas. Las grúas de muelle, capaces de cargar y descargar barcos de 4.000 ó 5.000 teus en menos de 24 horas, depositarán los contenedores sobre vehículos automáticos, sin conductor, que los llevarán hasta la explanada de almacenaje. Allí serán recogidos por grúas automáticas que los depositarán donde se haya programado. Después serán cargados mediante las mismas grúas automáticas en los camiones que vengan a buscarlos o en los ferrocarriles que llegan a Euromax. La automatización de la terminal permite realizar estas tareas sin interrupción, y, según sus promotores, permite aumentar la productividad y abaratar los costes. Es evidente que la automatización reduce la necesidad de mano de obra aunque algunas voces advierten que los sistemas operativos

automáticos son muy rígidos y pueden presentar problemas en el día a día. Además, requieren una planificación perfecta porque cualquier error puede provocar pérdidas millonarias.

European Container Terminal (ECT) es la propietaria del 51% de esta terminal, mientras que el 49% restante pertenece al grupo de empresas CKYH Alliance, formado por Hanjin Shipping, Cosco, K Line y Yang Ming. En concreto, Hanjin Shipping, que gestionará la nueva terminal de Isla Verde Exterior, en Algeciras, ha invertido un 12,25% del capital total de Euromax. De hecho, la naviera surcoreana ha asegurado que Isla Verde Exterior será la primera terminal semiautomática de España cuando empiece a funcionar en verano de 2010 con grúas de muelle manuales y grúas de patio controladas a distancia parecidas a las que acaba de estrenar Rotterdam.

MEDIO AMBIENTE

Muelles más ecológicos

Varios puertos españoles emprenden acciones para limitar la contaminación

Barcelona, por ejemplo, es uno de los puertos firmantes de la Declaración Internacional de los Puertos sobre el Clima para reducir las emisiones contaminantes y promover las energías renovables. El documento incluye iniciativas para reducir las emisiones de CO2 en el transporte marítimo y en casi todas las operativas que tienen lugar en los puertos y en el transporte de las mercancías en el hinterland. Junto a Barcelona, otros 49 puertos de todo el mundo dieron vida a la Declaración, como Rotterdam, Londres, Amberes, Buenos Aires, Nagoya, Auckland, Montreal, Long Beach, Kobe, Estocolmo...

Por otro lado, son muchos los puertos españoles que están emprendiendo acciones para limitar el impacto de sus actividades en el medio ambiente. Alicante, por ejemplo, ha elaborado un Plan Ambiental en el que concreta una serie de medidas y objetivos por alcanzar. Entre ellos está la reducción de la contaminación atmosférica,

la racionalización del consumo de energía, la limpieza de las aguas del puerto o la gestión de los residuos y el reciclaje. La Coruña, por su parte, ha creado el Cuadro de Gestión Medioambiental, pionero en España, en el que da cuenta en tiempo real del nivel de contaminación del agua o del aire y de otros indicadores. Otro puerto gallego, el de Marín, ha aprobado su plan de gestión de residuos de buques, de la industria pesquera, de la actividad naval en general y de los talleres. Por último, cabe destacar que el Puerto de Melilla ha sido galardonado por la Fundación Europea de Educación Medioambiental con la Bandera Azul por la calidad de sus aguas y por su seguridad y buenos servicios. La autoridad portuaria de este enclave ha anunciado que quiere instaurar un galardón similar al que ha recibido pero destinado a los patrones de barco que velen por el respeto al medio marino y por la limpieza en el puerto.



Representantes de puertos europeos.

EMPRESAS

Movimientos corporativos

Ership adquiere capital de Pérez Torres Marítima mientras Hamburg Süd absorbe a Costamar Agencia Marítima

Mediante la absorción de Costamar Agencia Marítima, Hamburg Süd se establece en el puerto de Valencia asumiendo así la agencia naviera Costa Container Line y, como consecuencia de esta operación, Bergé Marítima deja de actuar como agente de Hamburg Süd en Valencia. La mul-

tinacional alemana se ha instalado también en Barcelona bajo el nombre de Hamburg Süd Ibérica.

Por otro lado, Ership ha entrado recientemente en el capital de Pérez Torres Marítima con una participación del 49% de la sociedad. Se trata de una alianza estratégica que refuer-

za la capacidad financiera de Pérez Torres Marítima, mientras que Ership diversifica sus negocios. Ambas compañías buscan ampliar y mejorar sus servicios y desarrollar actividades marítimas y portuarias conjuntamente. Torres Pérez Marítima tiene presencia en varios puertos gallegos. Ership, por su parte, es una compañía naviera y consignataria que está presente en Gijón, Avilés, Barcelona, Tarragona, Huelva, Sevilla, Cartagena, Almería y Tenerife.

EMPRESAS

Controles de tráfico en el puerto de Algeciras

Los conductores que circulan por el interior del Puerto Bahía de Algeciras pueden verse sometidos a los mismos controles de tráfico que podrían encontrarse en cualquier calle o carretera. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil puede realizar estos controles,

con la colaboración de la Policía Portuaria, desde principios del mes de septiembre gracias a un protocolo pactado entre la Subdelegación del Gobierno de Cádiz, la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

Zona catalano-balear

LA frase

“Inteligencia militar son dos términos contradictorios.”
Groucho Marx



BARCELONA

Frente común de profesionales contra el secretismo de Puertos del Estado

Ante la redacción en secreto de la nueva la Ley de Puertos, los profesionales del puerto catalán se unen para defender sus derechos



Representantes de los profesionales barceloneses.

La Organización de Estibadores Portuarios del Puerto de Barcelona (OEPB), la Organización de Trabajado-

res de Empresas Portuarias (OTEP), ambas integradas en Coordinadora, y Transcont, organización de trans-

portistas, han creado una plataforma conjunta para defender los derechos de los profesionales del puerto así como para reivindicar a Puertos del Estado que dialogue con la comunidad portuaria para elaborar una Ley de Puertos consensuada. La iniciativa surge ante las suspicacias que levanta la forma como Puertos del Estado está elaborando el borrador de ley, con absoluto secretismo, sin haber contactado ni con las empresas ni con los grupos profesionales. De hecho, Albert Gil, miembro de la OEPB y presidente del comité de empresa de Estibarna, recordó a los medios de comunicación que cubrieron

el acto de presentación de la plataforma que Coordinadroa ha solicitado en varias ocasiones reunirse con Mariano Navas, presidente de Puertos del Estado, "sin que se haya recibido respuesta alguna". La plataforma advirtió que examinará al borrador de la nueva ley y actuará de forma coordinada si el texto resulta lesivo para los derechos de los profesionales.

Esta plataforma creada en Barcelona es sólo un primer paso, por lo que es muy posible que otros trabajadores del enclave se unan a la iniciativa así como que profesionales de otros puertos de España decidan crear plataformas similares.

PALMA DE MALLORCA

Nuevo comité de empresa

Los compañeros de Palma de Mallorca han renovado en el mes de octubre el equipo de delegados que les representa y que lucha por sus intereses y por los del puerto ante las empresas y demás actores de la comunidad portuaria. De nuevo, los profesionales han vuelto a confiar al 100% por los candidatos de Coordinadora. Así los cinco delegados son todos de esta formación sindical. Se trata de Pau Mudoy, Juanjo Cascales, David García, Raúl García y Fernando García. Todos ellos han recibido la confianza de sus compañeros por su buen hacer y por su dedicación por los intereses de todo el colectivo. Por delante tienen un duro trabajo, por lo que necesitarán el apoyo constante de todo el colectivo. Enhorabuena a todos ellos y buen trabajo.

BARCELONA

Estibadores y deportistas



Entre los compañeros del puerto de Barcelona no sólo hay grandes profesionales de los muelles, sino que también hay grandes deportistas. En las fotos, por ejemplo, vemos a varios de los integrantes de la asociación ciclista y de la asociación de tiro al plato. Los estibadores ciclistas que posan acababan de culminar con éxito una de las pruebas de bicicleta de montaña más bonitas y exigentes: la Selènika, que recorre 100km salvando pronunciados desniveles. El compañero Enric, duodécimo en la clasificación, fue el mejor del equipo de estibadores. En la otra imagen podemos ver a Iván Fernández y Alejandro Basart, que junto a Natalia Parisi participaron en el Campeonato de Cataluña por Equipos de Foso Olímpico (tiro al plato), en el que quedaron en 4a posición. Iván Fernández también quedó campeón de Cataluña en categoría individual. A todos ellos: ¡Enhorabuena!

BARCELONA

Más capacidad en la línea con Civitavecchia

Grimaldi Lines incorpora el ferry más grande del Mediterráneo a la ruta entre ambos puertos



Las autoridades, en primera fila, en el acto de inauguración celebrado en el interior del buque

La naviera italiana inauguró a principios de octubre el Cruise Barcelona en el puerto de la capital catalana. La nave cuenta con 225 metros de eslora y 30,45 metros de manga. Con este servicio, la compañía prevé trasladar de Barcelona a Civitavecchia y viceversa más de 100.000 camiones al año. Esta ampliación de la capacidad de la línea demuestra la apuesta que

ha hecho Grimaldi por esta línea de Short Sea Shipping (SSS), así como la satisfacción de la naviera con el servicio que prestan los profesionales de Barcelona. De hecho, una representación del colectivo acudió a la presentación, acto que aprovecharon para conversar con los responsables de la compañía acerca de la optimización de las operativas.



EL dato

España importa el 100% del uranio que alimenta a los reactores nucleares y, de éste, el 28% procede de Rusia. Ecologistas en Acción demuestra así que la energía nuclear no supone independencia energética.



EFEMÉRIDES

5 de noviembre de 1950
La Asamblea General de Naciones Unidas aprueba iniciar relaciones diplomáticas con el régimen franquista.



¿SABÍAS QUE...

Hitler encargó a Ferdinand Porsche la fabricación de un "automóvil para el pueblo" (en alemán, "Volks Wagen")? Así nació el escarabajo y la conocida marca.

BARCELONA

Homenaje a Francesc Gallissà

El colectivo barcelonés organiza una cena sorpresa al abogado laboralista recién jubilado



Gallissà recibe la placa conmemorativa. / El colectivo barcelonés reunido para expresar su afecto al abogado.

"Más que un profesional que ha cumplido a la perfección con su misión en la defensa de los derechos laborales del colectivo de estibadores, Francesc Gallissà es, sobre todo, un gran amigo". Con estas palabras, Julián García, ex Coordinador General de Coordinadora, expresaba el sentimiento que la familia de estibadores prueba por Francesc Gallissà.

Antes, Gallissà había sido embaucado, ya que creía que acudía a una cena organizada con el único propósito de pasar

un buen rato entre amigos. Al poco de haber degustado unos deliciosos platos cocinados por los propios compañeros, a base de pescado fresco frito y una excelente fideuà, regados con buen vino, un grupito de los presentes reapareció en la sala portando una pancarta que decía: "¡Esta cena es para ti, Gallissà!". Después de la sorpresa mayúscula, Santi Rovira, secretario del colectivo barcelonés, leyó un emotivo discurso en el que recordaba episodios de tantas luchas libradas con

la inestimable ayuda de Francesc Gallissà en los 30 años de existencia de Coordinadora. Éste respondió expresando su emoción y el cariño que siente por el colectivo de estibadores. Además, destacó el concepto de la lucha obrera y de la conciencia de clase, ante la aparente desaparición de estos conceptos en el debate público. Por último, recibió una placa conmemorativa y el inagotable afecto de todo un colectivo que le considera uno más de la familia.

VILANOVA I LA GELTRÚ



Apoyo a la lucha de la estiba francesa

Los compañeros de Vilanova i la Geltrú, sabiendo que unas vigas que cargaban en un buque tenían como destino el puerto francés de Nantes-Saint Nazaire, escribieron en las mismas la frase: "IDC. Solidaridad de los estibadores catalanes con los estibadores franceses. La Coordinadora". Al poco tiempo llegó la sorpresa para los profesionales de Esticat, cuando recibieron fotos de los colegas franceses agradeciendo un gesto de apoyo que no olvidarán.

NI UN PASO ATRÁS



La Zona, por Cartagena

En la imagen podemos ver una de las acciones de apoyo que han protagonizado los estibadores de la Zona Catalano-Balear dedicadas los compañeros del puerto murciano, que sufren el acoso de la Autoridad Portuaria de Cartagena y de Sesticarsa. Ambas entidades, junto a otras empresas, no dejan de cercenar los derechos laborales de los profesionales cartageneros. La imagen es de Barcelona, pero otros puertos, como Castellón han realizado acciones similares.

CASTELLÓN

25 años de trabajo



En la foto de arriba vemos a los homenajeados por llevar 25 años trabajando en el enclave. Son: Miguel Blanch (Almasorí), Jose Antonio Pascual (Morellano), Vicente Chanza, Francisco Collado (Birla), Ramon Verdegall (Conill), Vicente Bacas (Nelo), Jorge Espinosa, Francisco Mateu, José Manrique (Rabosa), Eduardo Salet (Polpet), Juan Carlos Tarín, Domingo Giménez, Bautista Muñoz, José Vicente Soler (València), Jaime Rius, Francisco Bacas (Chamberga), José Vicente Almela (Gorrich) y José

Antonio Escuder (Torres). Además de ellos, hay otro grupo de homenajeados que no pudieron asistir al acto: Gabriel Campos, Juan Carlos Peris (Abogat), Miguel Navarrot (Tarugo), Ximo Forés (Pelat), Eduardo Bernal, Francisco Fabregat (Carrasca), Javier Chanza y José Ignacio Tezanos. Después de la entrega de placas conmemorativas, la jornada acabó con un partido de fútbol. En la foto inferior vemos cómo los participantes no agotaron todas sus energías en el campo.

MAHÓN

La solidaridad viaja en contenedor



En la imagen se puede a los compañeros menorquines en una pausa de una operativa muy especial: la carga de un contenedor con ayuda humanitaria destinada a gente de África. Allí, los cooperantes de la Fundación Bonet son los encargados de recoger el material y distribuirlo entre las

personas que más lo necesitan. Esta no es la primera vez que los estibadores de Mahón trabajan de forma desinteresada para hacer llegar productos de primeras necesidad a quienes más lo necesitan. De hecho, desde Mahón quieren destacar que siempre estarán disponibles para este tipo de trabajos.

Zona sur



¿SABÍAS QUE...

la planta *Nelumbo nucifera* (loto sagrado, loto indio o rosa del Nilo) cuenta con unas semillas que pueden germinar después de 30 siglos?

CÁDIZ

Se amplía el muelle ro-ro

Las obras de mejora en el puerto hacen aumentar las expectativas de trabajo

Ya se ha aprobado el proyecto de ampliación del muelle ro-ro, así como la asignación de fondos europeos que ayudarán a financiar las obras. Se espera que las nuevas instalaciones empiecen a funcionar a mediados de 2009. Por otro lado, también se ha aprobado la ampliación del muelle de contenedores si bien no se prevé que sea operativo hasta 2012. Cabe destacar que las cargas ro-

ro son el principal trabajo que realizan los compañeros gaditanos, por lo que la próxima ampliación del muelle hace prever un notable aumento de trabajo. De hecho, los estibadores de Cádiz ya están planteando la necesidad de nuevos ingresos, en principio para suplantar las jubilaciones de una plantilla veterana. A finales de año, y con las estadísticas en la mano, se fijará la cifra de nuevos

profesionales que el comité de empresa considera necesarios para atender las necesidades del puerto. Y, con la ampliación del muelle ro-ro, es más que posible que el transcurso del año 2009 presente nuevas necesidades de personal. Ambas ampliaciones se enmarcan en un proyecto de reordenación del puerto de Cádiz, que también contempla la reubicación del muelle de cruceros.



MÁLAGA

Nuevo carné de afiliación



Los compañeros malagueños ya tienen en sus manos los nuevos carnés que acreditan su afiliación a Coordinadora, cosa que en Málaga es sinónimo de ser estibador. La nueva acreditación ha sido elaborada por los propios estibadores con muchísima ilusión y no menos oficio. En la tarjeta figuran los datos personales así

como el número de rotación de cada profesional. El reverso recuerda la base que da fuerza al colectivo. Aparte del orgullo que proporciona tener esta señal de identidad en la cartera, muchos comercios y empresas ofrecen condiciones especiales a quien demuestre con su carné que es estibador y de Coordinadora.

HUELVA

Nuevo presidente del Comité de Empresa

Los delegados del Comité de Empresa onubense han elegido a José María Delgado (en la foto) como nuevo presidente, que coge el relevo de "el mítico Carmelo Domínguez", en palabras de Delgado. Domínguez ha tenido que dejar el comité al jubilarse y después de muchos años de hacer un excelente trabajo, en los muelles y como representante de sus compañeros. Delgado, con 33 años, conoce bien su puerto, ya que lleva unos 15 años trabajando en las dársenas de Huelva, si bien lo conoce desde niño por el hecho de pertenecer a una familia de portuarios. Su padre y su abuelo también se ganaron el pan en los mismos muelles. El principal reto que enfrenta el nuevo presidente es la aprobación de un nuevo convenio colecti-



vo que se adapte al IV Acuerdo Sectorial. Si bien Delgado demuestra ilusión y fuerza en el desempeño de la tarea de representar a sus compañeros, también confiesa que el nuevo cargo "conlleva mucha responsabilidad y dedicación", pero precisa que cuenta "con la colaboración

de todo el comité de empresa y con el apoyo y la experiencia de los veteranos". La jubilación de Carmelo Domínguez ha supuesto también la entrada en el comité de un nuevo delegado, el compañero Rafael Arias, y la reorganización de las diferentes comisiones.



TALLERES NAVALES PESQUEROS S.A

REPARACIONES NAVALES A FLOTE - MECÁNICA - PLANTAS FRIGORÍFICAS
MONTAJES INDUSTRIALES - CALDERERÍA - REPARACIONES EN RUTA - ETC

URBANIZACIÓN EL SEBADAL · 35008 · LAS PALMAS DE GRAN CANARIA · Telf. 928 46 75 21 Fax 928 46 12 33 · email: napesca@napesca.com



Zona canaria

LA frase

“Las mujeres con pasado y los hombres con futuro son las personas más interesantes.”

Chavela Vargas



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

La estiba, motor de progreso social

Campaña informativa para dar a conocer a la sociedad canaria la importante labor de los profesionales portuarios

Los compañeros gran-canarios han dado un importante paso adelante para ganarse la valoración de la opinión pública como lo que realmente son: un grupo profesional que lleva muchos años trabajando para hacer progresar a los puertos y, con ellos, a toda la sociedad canaria. Asimismo quieren difundir la importante labor que los estibadores canarios están realizando con el impulso de la Coordinadora Canaria de Colectivos, una plataforma de profesiona-

les en la que se están incluyendo a diferentes colectivos sociales y ciudadanos, como maestros, transportistas, marinos, portuarios, policías, municipios... para crear una cadena ciudadana en favor de la justicia social y la solidaridad.

Con la campaña lanzada a través de encartes en los principales periódicos insulares y spots de cine, carteles, anuncios en televisión y vallas publicitarias, se combate la imagen de colectivo conflictivo que a menudo

desprenden los medios de comunicación y se detalla la capacitación formativa del colectivo y sus esfuerzos técnicos, laborales, profesionales y familiares para que la economía de las islas funcione y en favor del progreso y de la calidad de vida de la sociedad canaria. El lema lo dice todo: "Hay trabajos que al mirarlos por dentro es cuando uno descubre lo que cuesta mover mar y tierra para que usted pueda disfrutar con todo lo bueno que lo ofrece el mundo".



STA. CRUZ DE TENERIFE

XI Aniversario de la 1a promoción

Los treinta jóvenes que hace ya 11 años formaron el primer grupo que ingresaba en el puerto como estibadores celebraron en un ambiente festivo, cálido y de admirable compañerismo la cena que cada año les congrega. Ellos abrieron de nuevo un censo que en aquel momento llevaba más de 20 años cerrado. La promoción Punta de Lanza agradece los esfuerzos de todos los que hicieron posible que hoy Tenerife cuente con unos excelentes estibadores.



SANTA CRUZ DE TENERIFE

Es hora de apretarse el cinturón

El tráfico de la isla registra una notable caída a causa de la crisis

Como la mayoría de puertos de España, el puerto de Santa Cruz de Tenerife está notando la bajada en el tráfico de mercancías, pero de una forma bastante acusada, ya que los compañeros calculan que en la actualidad esta caída puede rozar el 25%. Debido a que gran parte de las remuneraciones del

estibador es variable y depende de las horas de trabajo, muchos de los compañeros tinerfeños están viéndose obligados a reducir gastos para adecuarse a la nueva situación de pérdida de poder adquisitivo.

En la isla tienen la expectativa de que en breve pueda establecerse alguna línea de

trasbordo, ya que en Tenerife dependen demasiado del tráfico cautivo, y como bien es sabido, en caso de crisis se reduce la cantidad de mercancía de exportación e importación. Asimismo los compañeros tinerfeños aguardan con impaciencia la inauguración de la nueva terminal, que se espera que atraiga nuevos tráficos, si bien aún faltan unos meses para que finalicen las obras y pueda entrar en funcionamiento.

NOMBRAMIENTO

Nuevo Responsable de Formación

Juan Manuel Martín Luján, de Las Palmas de Gran Canaria, es el nuevo coordinador de las actividades de capacitación destinadas a todos los estibadores canarios. Martín fue elegido por unanimidad, por su capacidad y buen hacer, en una Reunión de Zona mantenida en Fuerteventura a princi-

pios de octubre. Además de su nombramiento, en Puerto del Rosario se expuso un informe sobre la situación actual de la formación de los trabajadores y se debatieron proyectos de futuro para desarrollarlo. Por último, se trazó un plan de trabajo detallando el calendario y las tareas a desempeñar.



Juan Manuel Martín (abajo, izquierda) acompañado por Miguel Rodríguez (abajo, centro); Juan Brito (abajo, derecha); y, de pie y de izquierda a derecha: Ismael Ravelo, Miguel Ángel Betancor, Antonio Fuentes y Miguel Artega.

Zona levante



EL dato

El conflicto de Darfur (Sudán) ya se cobrado la vida de al menos 300.000 personas y ha desplazado de sus hogares a 2.300.000 más.

CARTAGENA

Triple condena a Sesticarsa

La justicia obliga a la empresa a readmitir a un trabajador y a un capataz así como a indemnizar a trece estibadores

Los juzgados de Cartagena condenan a la Sociedad de Estiba que preside Adrián Viudes a readmitir al estibador que despidieron por sufrir un accidente. El despido fue efectivo el día 15 de mayo mientras que el accidente sucedió el 21 de abril, cuando el estibador cayó en uno de los huecos que había entre unas vigas que descargaban del interior de un buque. La sentencia no sólo obliga a readmitirlo sino que añade: "Resulta inusual que una empresa despidiera a un trabajador por haber sufrido un accidente de trabajo". Y, valiéndose de un informe de la Inspección de Trabajo, el juez constata que "no fue el trabajador quien incumplió las normas de seguridad, sino la empresa al no cubrir esos huecos".

Hay que recordar que Sesticarsa, no contenta con responsabilizar y despedir al trabajador accidentado, también acusó y despidió al capataz de la operativa por ese mismo accidente. El

juicio sobre el despido del capataz tuvo lugar el 8 de octubre, y a finales del mismo mes la justicia condenó igualmente a Sesticarsa a readmitirlo, declarando nulo el despido.

Desgraciadamente para el modelo Cartagena los juicios por accidentes no acaban aquí. Ahora será Manipulación de Mercancías, empresa afín a Viudes, quien tendrá que aclarar ante el juez el accidente que sufrió uno de los eventuales que contratan para hacer labores de estiba por unos 896 euros al mes. El trabajador cayó de unos 7 metros de altura mientras participaba en una operativa de descarga de tubos de un buque. El accidentado se rompió 6 costillas y se dislocó la clavícula, si bien el resultado final podría haber sido mucho peor si no hubiera caído de forma escalonada, rebotando de tubo en tubo. Los bomberos consiguieron rescatar al trabajador después de una complicadísima y larga operación y



Una de las movilizaciones de estibadores de toda España en los muelles del puerto murciano

la Guardia Civil denunció el caso por vía penal. Aparte de aspectos como la calificación profesional que debe tener un trabajador para que una empresa le encargue labores de estiba, parece que no se utilizó el utillaje necesario para esa operativa y que, en definitiva, no se cumplió con el plan de prevención.

Por otro lado, el Juzgado Social número 1 de Cartagena ha condenado también a Sesticarsa a indemnizar a trece trabajadores con 8.990 euros por no aplicar en el mes de enero de 2007 la polivalencia funcional que estipula el convenio colectivo, por la cual "los trabajadores, cuando no hay trabajo en la

categoría profesional que les es propia, son llamados para desempeñar funciones de otra categoría profesional, ya sea superior o inferior". La empresa que preside Viudes y que gestiona Alfredo Fresneda no aplicaba esta práctica obligatoria, sustituyendo a los estibadores por eventuales ajenos a Sesticarsa.

Más allá de estas condenas, Viudes, Fresneda y otros tres directivos de Sesticarsa están imputados por un presunto fraude a la Seguridad Social, ente que reclama una deuda de más de 1,4 millones de euros. Según las diligencias de la fiscalía, los denunciados han estado eludiendo en varios ejercicios anuales el pago de las cotizaciones que correspondían a las horas extraordinarias. Según el abogado de la acusación, Jaime García, este caso puede suponer una pena de uno a cuatro años de prisión para los implicados si se demuestra el delito y según estipula el artículo 307 del Código Penal.

VALENCIA

A por un nuevo convenio

Coordinadora crea una plataforma entre el sindicato y las empresas para renovar el convenio y adecuarlo al IV Acuerdo Sectorial

Los compañeros valencianos están en pleno proceso de negociación con las empresas del puerto para renovar el convenio colectivo. Cabe recordar que el convenio actual se aprobó en 1995, por lo que ya se encuentra muy desfasado en muchas temáticas, pero sobre todo en lo que se refiere a la adaptación al IV Acuerdo Sectorial. Se prevé poder llegar a un buen acuerdo, satisfactorio para todas las partes, sobre todo si tenemos en cuenta que el IV Acuerdo Sectorial

deja una considerable libertad de decisión a los colectivos de cada uno de los puertos debido a que el texto se aprobó con miras a que cada enclave tenga margen para adecuar sus convenios al día a día según sus especificidades (empresas, tipo de tráfico, colectivo profesional...). Así, nada impide que trabajadores y empresarios lleguen a un pacto en la mesa de negociación que encaje con el IV Acuerdo Sectorial y que sea beneficioso para toda la comunidad portuaria de Valencia.

ALICANTE

Nuevos operadores de transtainer

Aquí tenemos a los cinco nuevos transtaineros del puerto de Alicante, que a partir de ahora pasarán muchas de sus jornadas en las alturas, con el puerto y la ciudad a sus pies, y moviendo contenedores sin parar. Para desempeñar esta función, dirigiendo grúas transtainer, han tenido que superar cursos de manipulación de la maquinaria, así como del manejo informático de programas basados en el sistema Portel y de los nuevos terminales portátiles para la carga, descarga y para el control de la mercancía de los barcos. Toda la plantilla alicantina se siente muy orgullosa de sus nue-



vos transtaineros, ya que se ofrecieron a realizar los cursos voluntariamente, han superado los cursos de for-

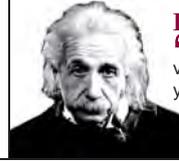
ma ejemplar y ahora aportan más profesionalidad y polivalencia al colectivo y más productividad al puerto.



¿SABÍAS QUE...
Cáceres, con 1.768km², es el municipio más grande de España? Su superficie es comparable a la provincia de Guipúzcoa.



EFEMÉRIDES
6 de noviembre de 1973
Entra en vigor en España la obligatoriedad para los conductores de someterse a la prueba del alcohol.



LA frase
"Dos cosas son infinitas: el universo y la estupidez humana; y yo no estoy seguro sobre lo del universo."
Albert Einstein

VALENCIA

Hasta el fin del mundo por la profesionalidad y el crecimiento

Mientras un compañero viaja a Finlandia para conocer nueva maquinaria, un delegado obtiene compromisos de la patronal a bordo de un ferry



José Antonio Aliena conociendo la nueva maquinaria de Konecranes, en Finlandia.

José Antonio Aliena, estibador y monitor de transtainer y containeras del puerto de Valencia viajó hasta las frías tierras de Finlandia, en colaboración con las empresas MSC y TCV, para conocer de primera mano la maquinaria de última generación que desarrolla la casa finlandesa Konecranes, especializada

en maquinaria industrial portuaria. Aliena pudo supervisar nuevos modelos así como aportar la opinión y el conocimiento de los trabajadores respecto a los distintos diseños de todo tipo de maquinaria pesada -desde mafis y toros hasta grúas- que fabrica la empresa nórdica. Así, Aliena pudo poner la voz de

la mano de obra ante los fabricantes y los empresarios. El viaje, por otro lado, también ha sido de provecho para Aliena como entrenamiento y reciclaje formativo para transmitir de forma óptima a los compañeros valencianos el manejo y comportamiento de la nueva maquinaria.

Por otro lado, cabe destacar la reunión mantenida entre Pedro Vicente Pérez, presidente del Comité de Empresa y delegado de Coordinadora en el puerto de Valencia, con la compañía Grimaldi. En dicha reunión, Pedro Vicente mantuvo contactos con la cúpula de la naviera que sirvieron para arrancar compromisos para todo el colectivo portuario del Estado.

Además pudo participar en una convención de expertos en temas portuarios en la

que se trataron temas como la forma de optimizar distintas operativas. Además, el delegado obtuvo el compromiso de Grimaldi de entablar una nueva línea de Short Sea Shipping (SSS) en la que trabajarán los compañeros valencianos y que unirá la ciudad del Turia con Cagliari (Cerdeña) y Salerno (sur de Italia). Sin duda, una gran noticia para un colectivo que hace posible que el puerto valenciano sea líder en el Mediterráneo. Prueba de ello es también el aumento en el tráfico de contenedores que han asegurado firmas como MSC y Maersk o la incorporación de nuevas líneas de manos de Grand Alliance (navieras NYK, OOCL, MISC y Hapag). Las nuevas líneas de Grand Alliance sumarán 250.000 teus movidos más en Valencia en sólo cuatro meses.

SAGUNTO

Victoria aplastante

Los estibadores del puerto de Sagunto han vuelto a elegir a sus compañeros de Coordinadora para que les representen y defiendan sus intereses. De las elecciones, celebradas el 28 de octubre, salió un nuevo comité formado por 7 delegados de Coordinadora y 2 de UGT. De estos resultados cabe extraer la conclusión que los profesionales del enclave valenciano están más que satisfechos con la tarea desempeñada por el anterior comité, formado también por 7 delegados de Coordinadora y 2 de UGT.

El compañero Nacho Asenjo, de Coordinadora, ha sido en estas últimas elecciones el candidato más votado, por lo que desempeñará el cargo de presidente del comité de empresa. En general, el comité seguirá con la misma línea de trabajo que ha llevado hasta ahora, si bien cabe destacar la renovación de un convenio colectivo que hace meses que están negociando con los representantes empresariales.

ALICANTE

Alianza de todos los profesionales

Los estibadores han impulsado la creación de ATDAPA para aglutinar a la comunidad portuaria, que ahora se defiende unida de los ataques que sufre

La asociación ATDAPA (Asociación de Trabajadores Dependientes de la Actividad del Puerto de Alicante) ya es una realidad después de muchas horas de contactos, reuniones y negociaciones impulsadas por el sindicato de estibadores de Alicante. ATDAPA reúne bajo sus siglas a estibadores, remolcadores, amarradores, transportistas, camioneros, agentes de aduana, empresas estibadoras, consignatarios y otros colectivos. Es decir, a trabajadores de toda la comuni-

dad portuaria que han decidido unirse para hacer frente de forma conjunta a los numerosos ataques que está recibiendo desde distintos ámbitos. Pero si bien la defensa ha sido el principal elemento que ha motivado la alianza, ATDAPA servirá también para mejorar la cadena del tráfico de mercancías y la productividad en general del puerto al constituirse como un foro en el que los profesionales de las distintas ocupaciones pueden intercambiar experiencias, opiniones y análisis.

ALICANTE

El control de mercancía es tarea de estibadores

La buena negociación y la profesionalidad de los compañeros alicantinos otorgan esta función a los controladores de la plantilla

Los profesionales de la estiba son los que efectúan la entrada y la salida de toda mercancía que se mueve en la nueva Terminal de Contenedores (TMS) que acaba de estrenar el puerto de Alicante. TMS es enteramente de capital privado, concretamente de las empresas OHL y Boluda Líneas. Sus responsables son los que han llevado la negociación con la plantilla alicantina y quienes, como buenos empresarios, han elegido la opción más rentable para sus

negocios y para la competitividad del puerto: que el control de la mercancía lo hagan profesionales.

La nueva terminal conlleva la instalación de dos nuevas grúas portacontenedores Paccoco PostPanamax, así como la incorporación de tres transtainer -los primeros en el puerto de Alicante-, además de todo tipo de maquinaria de tipo spreader frontal telescópica, máquinas elevadoras y camiones. En un principio, la nueva terminal ha empe-

zado su actividad con buques de contenedores y rolones, si bien se prevé que también operen en breve en sus muelles buques de mercancía general y graneleros.



Zona norte



LA frase

“En la Tierra hay suficiente para satisfacer las necesidades de todos, pero no tanto como para satisfacer la avaricia de algunos.”

Mahatma Gandhi

CONCIENCIA SINDICAL

Lucha en la jungla cantábrica

Trabajo duro para que los puertos donde Coordinadora no tiene la mayoría funcionen según el sistema portuario español

Iñaki Prieto, coordinador de la Zona Norte, está realizando junto a otros compañeros de la Zona y de otros puertos de España una dura y laboriosa tarea de concienciación sindical en todos los puertos gallegos y del Cantábrico, que funcionan en la práctica al margen del sistema portuario español, de sus normativas y de sus derechos laborales. La situación general en el Norte, exceptuando los puertos en los que Coordinadora tiene la mayoría de la representación sindical (Bilbao, Avilés y Gijón), es, según algunos compañeros, comparable a Cartagena. Sobre todo por el enorme número de eventuales que trabajan en los puertos. En varios enclaves, especialmente en determinadas operativas, el número de intrusos supera con creces al de profesionales. Hablamos de puertos como La Coruña, Villagarcía de Arousa o Santander. Parece que algunas empresas siguen la estrategia de dejar envejecer la plantilla y, en lugar de realizar ingresos, contratan a eventuales que en algu-



nos casos llevan años trabajando cobrando muy por debajo de lo que marcan los convenios, sin que se respeten los acuerdos sectoriales y demás normativas. Se ha llegado incluso a que los intrusos manejen grúas y carguen barcos.

De momento, los compañeros de Coordinadora

están haciendo una labor de hormiga, visitando a los trabajadores para explicarles a los trabajadores que en el resto de puertos españoles las condiciones laborales, formativas, retributivas y de prevención de riesgos, entre otros aspectos, son infinitamente mejores y acordes al marco normativo. A medio

plazo, y más allá del dudoso trabajo que están realizando los sindicatos que ostentan la mayoría en los enclaves que funcionan al margen del sistema portuario español, cabe preguntarse si determinados responsables de las autoridades portuarias y de las empresas no acabarán temiendo algún tipo

de represión por, de momento, presunto incumplimiento de las normativas y leyes portuarias españolas. También cabe preguntarse por qué algunas empresas no respetan en determinados enclaves lo que se pacta y se cumple a nivel estatal. Un primer paso para remediar esta situación es que, al menos se cumpla la ley del 86 y que, como mínimo, las labores básicas las realicen profesionales. Es también imperioso que se realicen ingresos en las Sociedades de Estiba o APIE -llegado el caso- para reducir y acabar desactivando las plantillas paralelas de intrusos.

Aparte del deseo de Coordinadora de extender los derechos de los estibadores a todos los rincones de España, es obvio que el funcionamiento de estos enclaves puede suponer un perjuicio muy importante para Bilbao, Avilés y Gijón, por la competencia desleal que sufren. Más teniendo en cuenta las ampliaciones que experimentan algunos de estos puertos que pueden provocar una sobreoferta en la Zona Norte.

BILBAO

Arranca la negociación para renovar el convenio

Las conversaciones se desarrollan en un marco dominado por los cambios derivados de las fusiones de empresas

Bilbao está experimentando un proceso de concentración empresarial que aparte de cambiar las caras de los interlocutores con los que tienen que negociar los estibadores puede comportar algunas complicaciones. El caso es que de las once empresas que había en Bilbao hace apenas un par de años, hay ahora siete, de las cuales dos son los gigantes

ATM y Bergé. Los compañeros tienen presente que se trata de empresas con mucho poder y que van a emplear a un número muy grande de estibadores, algunos como fijos de empresa. Y, ante todo, se quiere evitar que todo este proceso acabe perjudicando a la rotación de los trabajadores, cosa que podría dañar la unidad del colectivo y suponer

una merma en la capacitación y flexibilidad de la plantilla para ofrecer el mejor servicio ante las necesidades de los clientes del puerto en cada momento. Así, los compañeros vizcaínos acuden a la mesa de negociación con la intención de conseguir el mejor convenio posible, para el colectivo profesional y para toda la comunidad portuaria.



AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Tema central



¿SABÍAS QUE...

la homosexualidad y la bisexualidad son habituales en muchas especies del reino animal, especialmente en mamíferos y aves?

UN SECTOR CLAVE

Si el Sistema Portuario Español funciona, ¿por qué boicotearlo?

Los puertos españoles, uno de los pilares de nuestra economía, se cuentan entre los más competitivos del mundo. La profesionalidad es un factor clave.



Si un observador neutral, pongamos que un cliente extranjero, analiza los resultados que año tras año obtienen los puertos españoles y las empresas que en ellos operan, seguramente sentirá admiración y respeto por la productividad y por los resultados que cosechan, aunque, como casi todo, puedan ser mejorables.

Si este observador neutral es un buen analista verá que estos buenos resultados sólo son posibles si se cuenta con profesionales formados, que aporten valor añadido, porque una plantilla de calidad es básica para ser productivo y, por tanto, competitivo en un mundo cada vez más globalizado.

Puede ser que este observador sienta curiosidad por conocer los detalles de cómo se organiza a nivel laboral un sistema portuario tan exitoso como el nuestro. Así descubrirá que, efectivamente, los estibadores españoles son un colectivo enormemente preparado, que recicla sus conocimientos para adaptarse a

la innovación y a los avances tecnológicos y que trabajan las 24 horas de casi todos los días del año. Verá que los estibadores están más que formados en el manejo de todo tipo de maquinaria y de procesos complejos que permiten mover y distribuir con agilidad y eficiencia toneladas y toneladas de mercancías de todo tipo, provenientes de cualquier parte del planeta y con destino a cualquier lugar del globo.

Es decir, los clientes que estudian si los puertos españoles reúnen las condiciones para ser una de las escalas en sus líneas marítimas saben que sus barcos serán atendidos a cualquier hora de cualquier día. Y descubrirán otra de las razones que explican el buen funcionamiento de los puertos españoles: la disponibilidad de los estibadores portuarios.

Quizá nuestro exigente "Sherlock Holmes" piense que todo esto no es suficiente para explicar los buenos resultados de los puertos españoles. Entonces mirará ha-

cia el tejido empresarial que desempeña distintas funciones para que la máquina del comercio marítimo funcione. Verá que, como en casi todos los países del mundo, la globalización ha traído gigantes internacionales pero también observará que se mantiene, y con una razonable buena salud, un buen grupo de empresas españolas serias y solventes que en muchos casos

Puertos del Estado bloquea pactos, elabora leyes en secreto y ataca a los trabajadores con una obsesión enfermiza

llevan décadas trabajando en los muelles dando un servicio óptimo.

Para escudriñar las entrañas del sector y su interés operativo, nuestro amigo profundiza en los costes de la estiba y, después de sorprenderse del precio del suelo portuario y la desastrosa gestión e inseguridad jurídica de las tasas portuarias, concluye

que el coste laboral de la estiba es competitivo y que, además, el IV Acuerdo Sectorial congela y pone las bases para su disminución.

Una vez analizadas estas fuerzas productivas, las empresas y los trabajadores, podrá también observar cómo se relacionan. Es posible que así dé con la piedra filosofal del milagro portuario español: las empresas y los trabajadores ponen el interés común y la competitividad de los puertos por encima de rencillas, tópicos y posiciones dogmáticas. Las empresas y los trabajadores de los puertos españoles dialogan, pactan y, sobre todo, cumplen sus acuerdos. Así es como toda la comunidad portuaria sale beneficiada, y, por ende, la economía española dispone de una pieza clave que funciona casi a la perfección.

Lo que este observador no podrá comprender, el hecho inexplicable, la rareza endémica, la encontrará cuando lea la prensa especializada y descubra que Puertos del Estado —el ente público que de-

bería asegurar que empresas y trabajadores hablan, pactan y hacen funcionar la máquina portuaria— boicotea los pactos, elabora leyes portuarias en secreto y ataca con una obsesión enfermiza a un colectivo profesional altamente cualificado y productivo. Aumentará su sorpresa cuando caiga en la cuenta que ese ente público actúa bajo una presidencia desorientada en lo político, con rencor sindical, sin apoyos parlamentarios y con una incapacidad política y de gestión caracterizada por el "lamento", la desconfianza de los operadores portuarios y el ataque a todo lo que se mueve. Su lema: Volver al pasado. Lo más probable es que nuestro interesado "explorador" vuelva a su tierra con la sensación de haber descubierto una interesante posibilidad de negocio pero que puede ser estropeada por razones incomprensibles. Naturalmente recordará ese tópico de la época franquista, que a este paso nunca nos quitaremos de encima: ciertamente, *Spain is different!*



LA frase

“La vergüenza de confesar el primer error hace cometer muchos otros.”

Jean de La Fontaine



EL dato

Una de cada cuatro mujeres mexicanas ha sufrido abusos a manos de su pareja y el 82% de ellas opta por no denunciar por considerarlo inútil y peligroso.



EFEMÉRIDES

25 de octubre de 1979 Cataluña y el País Vasco votan en referéndum los primeros estatutos de autonomía, aprobándolos con una amplia mayoría.

UN SECTOR CLAVE

Los estibadores no son caros...

Al contrario de la imagen que difunden algunos sectores empeñados en desprestigiar la imagen del estibador portuario, la remuneración del colectivo no es excesiva ni encarece los productos de forma perceptible. El gasto por tareas de estiba y desestiba tiene una incidencia irrisoria en el precio final de los productos, como puede verse en los gráficos de esta página sobre el peso que los costes de la estiba tienen sobre una serie de productos generales. Los datos han sido obtenidos tomando como referencia el valor medio coste/tonelada correspondiente al año 2007 en los tres puertos más caros de España.

...y la máquina funciona

Los análisis del sector portuario demuestran que es uno de los más productivos y rentables

No es difícil encontrar estudios de reconocidos analistas económicos que certifican las espectaculares cifras de productividad y crecimiento que registran las actividades portuarias a pesar de la poca estabilidad que aporta el modelo de gestión de Puertos del Estado. Por ejemplo, la primera empresa española dedicada a realizar análisis sectoriales, DBK, publicó el 23 de septiembre el análisis *Servicios Portuarios*, en el que se detalla que el sector de servicios portuarios prevé crecimientos del 5% en 2008 y del 3,5% en 2009, alcanzando en este último año la cifra aproximada de 4.125 millones de euros. Y eso a pesar de encontrarnos

en una severa crisis económica y financiera mundial. Al detallar las diferentes prestaciones de servicios, DBK señala que los de consignación se configuran como la principal línea de negocio de las empresas del sector, con una facturación de 1.760 millones de euros en 2007, es decir, el 46% del total y con un crecimiento del 5% respecto a 2006. En segundo lugar, y pisándole los talones, encontramos a los servicios de estiba y desestiba, aportando el 44% de la facturación total. Los ingresos en este segmento fueron de 1.670 millones de euros en 2007, un 8% más que en 2006, cuando se facturaron 1.545 millones de euros. Después

viene el servicio de remolque (260 millones de euros de facturación en 2007; 7% del mercado en ese año) y otros servicios que engloban la recogida de residuos y amarre y desamarre (algo más de 100 millones de facturación en 2007; 3% del mercado en el año pasado). El informe añade que las empresas concesionarias de terminales de contenedores alcanzaron en 2007 una facturación de 945 millones de euros tras alcanzar una tasa de crecimiento anual del 13% en el periodo 2004-2007. La cifra de negocio del resto de terminales marítimas alcanzó los 250 millones de euros en 2007. Aparte de estas cifras, es sabido el interés de muchas

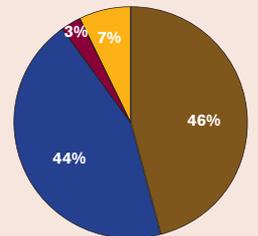
Influencia de la estiba sobre el precio de productos



Fuente: Funespor

multinacionales extranjeras por instalarse en nuestros muelles o ampliar sus concesiones. Más aún, no son pocos los países que envían comisiones parlamentarias o de expertos a España para investigar nuestro sistema y ver cómo pueden adaptarlo en sus puertos. ¿Por qué tendrá entonces tanto empeño nuestra administración en cambiar el modelo a espaldas de las fuerzas productivas que tan bien lo han hecho hasta ahora?

Facturación total de servicios



Fuente: DBK





LA frase

“Sólo hay una regla para todos los políticos del mundo: no digas el poder lo que decías en la oposición.”

John Galsworthy



¿SABÍAS QUE...

Damasco, capital de Siria, es la ciudad más antigua que ha estado habitada ininterrumpidamente?



EFEMÉRIDES

3 de noviembre de 1957
Lanzamiento del Sputnik 2 con la perra Laika a bordo, que murió en el experimento.

A CONTRACORRIENTE

Puertos del Estado vs. Comunidad Portuaria

Alarma de muchos sectores de la actividad portuaria ante la política del ente público

Los estibadores no son el único grupo de la comunidad portuaria crítico con la política y la actitud con la que actúa el ente público Puertos del Estado. Aparte de otros colectivos profesionales, también muchas voces del sector empresarial han criticado la gestión y los modos del ente que preside Mariano Navas. Las últimas y más reiterativas quejas, de empresarios y profesionales, tienen que ver con el secretismo con el que Puertos del Estado está elaborando el borrador

de la nueva Ley de Puertos. Pero la piel del ente público es de las duras, porque apenas ha avanzado del texto que se parecerá mucho al proyecto de ley que presentó en la legislatura anterior y que no salió adelante por falta de apoyos parlamentarios. Pero además de las quejas por el unilateralismo con el que el ente público zurce la nueva ley, empresarios y de otros colectivos dejan entrever un profundo malestar de fondo con Puertos del Estado.

Amarradores

Guillermo Trueba, presidente de Cemesa, una empresa española que lleva décadas trabajando en nuestros puertos prestando servicios de amarre y desamarre y de carga y descarga de maletas de buques de pasaje además de servicios auxiliares a consignatarios, tampoco está muy satisfecho con el papel de Puertos del Estado.

El 9 de octubre, en la inauguración de cuatro nuevas lanchas de amarre de esta empresa para el puerto de Barcelona, Trueba acusó directamente a Puertos del Estado "de ir contra los servicios técnico-náuticos de los puertos", especificando lo siguiente: "Antes, Puertos del Estado quería meter en vereda a los estibadores y no lo consiguió y ahora va a por nosotros". El empresario añadió que el ente que preside Mariano Navas "se equivoca de medio a medio porque los servicios técnico-náuticos representan menos del cuatro por ciento de los costes que tiene un barco en el puerto". Tanto Trueba como Jordi Valls, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, afirmaron en el acto de inauguración que resulta crucial tener empresas competitivas, si bien Trueba hizo una importante matización: "Esto no quiere decir precios bajos, sino el equilibrio entre precios y excelencia en el servicio".

Y para dar un servicio con excelencia es imprescindible

seguir contando con empresas y trabajadores cualificados y hacerlos partícipes de las iniciativas legislativas que afectan a los puertos. Quizá Puertos del Estado sí podría haber previsto e intervenido a tiempo en uno de los problemas que afrontan ahora los puertos y que también señaló el presidente de Cemesa. Trueba lanzó un mensaje a las empresas constructoras, o "del ladrillo" —como las identificó—, a las que acusa de "entrar en el sector pensando que esto era jaja y ahora que van mal dadas intentan salir".

"Antes, los puertos del Estado quería meter en vereda a los estibadores y no lo consiguió y ahora va a por nosotros"

Pero parece que Puertos del Estado está más preocupado en perseguir y boicotear las actividades de los colectivos que llevan años trabajando por los puertos y haciendo que se cuenten entre los más competitivos del mundo en lugar de controlar quiénes quieren entrar en el negocio portuario y con qué fin. Los que ahora se quieren ir, ¿perseguían que los puertos funcionen o una rápida operación especuladora? ¿Hubo alguien en Puertos del Estado que llegara a preguntárselo?

Anesco



Xavier Vidal, en primer plano, firmando el IV Acuerdo Sectorial.

Una de las voces más críticas con el ente público es la de Xavier Vidal, presidente de la patronal Anesco, que agrupa a las empresas estibadoras y consignatarias españolas. Como bien es sabido, el principal punto de desencuentro entre Anesco y el ente público es la impugnación que este último mantiene respecto al IV Acuerdo Sectorial que la patronal firmó con Coordinadora, CIG y LAB. En este conflicto, que se arrastra desde hace tiempo, la patronal, al igual que Coordinadora, no ha dejado de reivindicar el derecho de los actores portuarios productivos (empresas y trabajadores) a entenderse y pactar el marco normativo que atañe a las tareas que desempeñan. En una ponencia que el propio Xavier Vidal realizó el 8 de octubre en Barcelona, en el ámbito de una rueda de conferencias organizada por el Círculo de Infraestructuras junto a la Cátedra Iler de la Universidad Politécnica de Cataluña, reiteró lo que es obvio aunque Puertos del Estado no quiera verlo: que el IV Acuerdo Sectorial apuesta por la mejora de la productividad en los puertos españoles. Vidal recordó que los trabajadores y empresarios españoles ya son mayores de edad: "La productividad de los puertos españoles no deja nada que desear a los puertos europeos. Diría que es incluso mejor que en algunos enclaves como Felixstowe o Rotterdam".

Y también abordó sin tapujos las cuestiones que suelen utilizar como arma quienes quieren destruir al colectivo profesional de la estiba, como las supuestas altas remuneraciones. "Trabajamos 361 días al año las 24 horas del día", sentenció Vidal, sin llegar a entrar en la peligrosidad de la

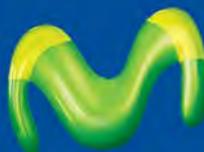
"Sería inasumible cubrir con trabajadores fijos la disponibilidad de mano de obra cualificada que requieren los puertos"

profesión de estibador. Por otro lado, ensalzó la eficiencia del sistema de contratación actual en la profesión de la estiba, ya que debido a la disponibilidad que requieren los puertos de mano de obra cualificada, "sería inasumible intentar cubrir con trabajadores fijos todas las jornadas, como está ocurriendo en Felixstowe". Asimismo recordó que los costes de la estiba no están fuera de mercado a nivel europeo. "La

clave es ser productivo. Cuanta más productividad tengamos, más rentables serán las operaciones", concluyó Vidal. Y a nadie se le escapa, excepto a Puertos del Estado, que contar con trabajadores formados y cualificados es la clave de esa productividad. Si no fuera así, ¿por qué iban a firmar las empresas el IV Acuerdo Sectorial con los profesionales de la estiba? Quizá fue por esta razón por la que Vidal reclamó por enésima vez que el ministerio de Trabajo publique "cuanto antes" el texto, dándole oficialidad a través del BOE.

Por otro lado, el presidente de Anesco volvió a denunciar el secretismo con el que Puertos del Estado está elaborando la nueva ley de puertos y reclamó el derecho de Anesco a participar en el proceso. Recordó además que el texto debería dar estabilidad al marco normativo portuario y acercar el sistema portuario español al de nuestros vecinos europeos, con un modelo "donde la administración no participe en los pools".

Telefonica



movistar



Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



**Edificio SOFITESA
instalación empresas ZEC**



Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org

Prevención & formación

FORMACIÓN

JORNADAS DE FORMACIÓN SINDICAL ZONA NORTE - 30 y 31 de Octubre de 2008

Con los objetivos de facilitar información sobre los diversos aspectos del marco legal y convencional de la estiba en los puertos del estado español, analizar la situación de Coordinadora en la Zona Norte y fortalecer los lazos y la comunicación entre los miembros de Coordinadora asistentes, se celebraron las Jornadas de Formación Sindical de la Zona Norte el pasado 30 y 31 de Octubre.

Los asistentes pudieron valorar el papel de Coordinadora en el ámbito internacional, discutir estrategias que faciliten la ampliación de la organización e intercambiar experiencias que permitan afrontar los objetivos del sindicato.

Las Jornadas fueron inauguradas por Xabier Vidal, Presidente de ANESCO, Luis Gabiola, Director de Opera-

ciones y Desarrollo Comercial de la Autoridad Portuaria del Puerto de Bilbao, Antolín Goya, Coordinador General de Coordinadora y del IDC y el actual Coordinador de la Zona Norte, Iñaki Prieto.

En la ponencia sobre legislación intervinieron los dos asesores legales de Coordinadora José Alberto Díaz y Vidal Aragonés, hablando sobre principios y estatutos de Coordinadora e IDC.

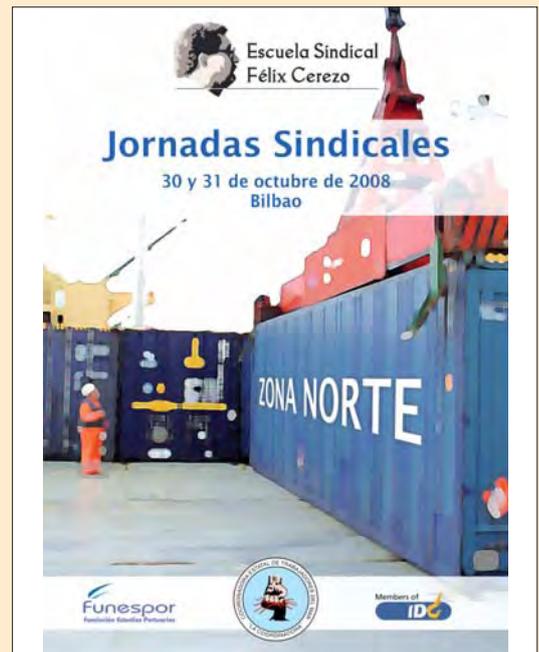
El análisis sindical del sector de la estiba en Europa y en el estado español estuvo a cargo del Coordinador General Antolín Goya y Juan Madrid, Director de Marketing y Comercial de la Autoridad Portuaria de Barcelona, desmenuzó las Tendencias del sector de la estiba a escala mundial.

El momento de mayor participación fue el de trabajo en grupo para aplicar

el método de análisis DAFO sobre la zona norte de Coordinadora. El sistema fue presentado por Víctor M. Díaz, Profesor de la Universidad de La Laguna y dio paso, al final, a una mesa redonda y un intenso debate entre los presentes.

La clausura de las jornadas estuvo a cargo de José María Egurrola, Vicepresidente de la Asamblea de Empresas Estibadoras de ANESCO.

Estas jornadas se inscriben en un largo ciclo formativo, dirigido por Funespor, donde participan distintos representantes de Coordinadora, como miembros de comités de empresa, delegados de personal, delegados sindicales, delegados de prevención u otros dirigentes sindicales que desarrollan su actividad en la zona portuaria correspondiente, en este caso la Zona Norte.



PREVENCIÓN

ATROPELLOS, GOLPES Y CHOQUES CON O CONTRA VEHICULOS

Lesiones causadas por golpes y atropellos producidos por máquinas y vehículos que intervienen en la operativa. Este riesgo tiene lugar cuando coinciden simultáneamente, vehículos, máquinas y personas.

Medidas Preventivas:

Para evitar el riesgo de atropello, golpes y choques con o contra vehículos, debemos tener en cuenta lo siguiente:

Todos los trabajadores deben prestar atención a los medios mecánicos y vehículos que estén circulando en la zona de trabajo del buque, percibiéndose de su presencia y manteniéndose alejado de los mismos siempre que les sea posible.

Los especialistas deben retirar los elementos de trincaje antes de la llegada de la plataforma que se va a estibar, el oficial manipulante debe

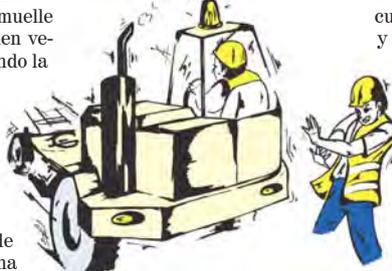
tener la zona donde va a estibar la plataforma libre de obstáculos y de personas.

Se debe utilizar en todo momento la ropa reflectante y casco de seguridad cuando se este trabajando en el muelle por zonas donde circulen vehículos, sobre todo cuando la iluminación es escasa.

Todos los trabajadores que estén, en la zona de trabajo de los medios mecánicos deben fijarse que el oficial manipulante esta advertido de la cercanía a la máquina o vehículo de los mismos, evitando aproximarse por la parte trasera ya que el oficial manipulante no tiene visibilidad.

No se debe transitar por las rampas del buque ya que es el lugar por donde se desplazan vehículos y plataformas para ser estibados y desestibados, corriéndose un riesgo impor-

tante de ser atropellado. Para realizar el traslado por el interior del buque se utilizarán los accesos de este, destinados para el tránsito de personas.



Se debe garantizar una correcta iluminación de la zona de trabajo, sobre todo durante la jornada nocturna.

Cuando se permanezca en la rampa de acceso al buque se ha de estar colocado de lado, sin dar la espalda ni a la entrada ni a la salida de vehículos y en una zona por donde

no circulen vehículos.

El tránsito de vehículos durante las maniobras de entrada y salida del buque se debe hacer de una forma regulada, evitando un acumulo de vehículos en la rampa de entrada y salida del buque, así como en las rampas de comunicación entre cubiertas.

Los especialistas y en general cualquier miembro de la mano, cuando decidan reunirse para tratar temas de la operativa, deben hacerlo en un lugar seguro, evitando situarse en zonas de circulación de vehículos.

Todos los trabajadores deben detenerse en los cruces y en las puertas de acceso del buque a las distintas cubiertas, observando que no hay vehículos o máquinas circulando antes de invadir la zona de circulación de los mismos.

Extremar la precaución cuando se transite por la zona

de circulación de maquinaria y vehículos ya que estos pueden superar el límite de velocidad, en algunas zonas, sobre todo en la zona de carga y descarga y de forma general en todo el muelle.

Todos los trabajadores portuarios deben evitar situarse en la zona de la rampa de comunicación entre cubiertas, sobre todo cuando se esta estibando una plataforma por la misma, ya que existe riesgo de que la misma se desenganche de la quinta rueda del maffi y atropelle a un trabajador que se encuentre en la rampa.

Todos los trabajadores deben evitar situarse en la zona de la rampa de comunicación entre cubiertas, sobre todo cuando se esta estibando una plataforma por la misma, ya que existe riesgo de que la misma se desenganche de la quinta rueda del maffi y atropelle a un trabajador que se encuentre en la rampa.

Internacional



EL dato

El Mediterráneo representa menos del 1% de los océanos mundiales, pero es el hogar del 9% de la biodiversidad marina -unas 10.000 especies-. Así lo afirma Greenpeace, que pide más protección para el mar y denuncia al puerto de Cartagena, el único que niega la entrada a sus barcos "de forma sistemática y arbitraria".

ARGENTINA

Victoria sindical tras la intervención del IDC

Los portuarios bonaerenses consiguen que se respeten sus derechos después de meses de lucha

Los compañeros argentinos de los sindicatos SUTAP (Sindicato Único de Trabajadores de Administraciones Portuarias) y APDFA (Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos) han logrado un pacto con la Subsecretaría de Actividades Portuarias (SAP), dependiente del Ministerio de Asuntos Agrarios y Producción de la provincia de Buenos Aires, en el que han conseguido muchas de sus reivindicaciones y el compromiso de entablar mesas de negociación para las demás. Curiosamente, la SAP convocó la reunión en la que aceptó la mayor parte de las demandas obreras para el día 18 de septiembre, justo un día antes de que una delegación de representantes de la Autoridad Portuaria de Buenos Aires visitara el puerto de Barcelona. Los estibadores catalanes tenían previsto



Una de la manifestaciones de los portuarios.

recibirles con una acción de protesta y entregándoles una queja formal del IDC (Consejo Internacional de Estibadores), pero al final no fue necesario.

De hecho, el sindicato mundial de portuarios ya había enviado con anterioridad varias cartas de apoyo a los compañeros bonaerenses y documentos de protesta ante las autoridades argentinas

competentes en materia de puertos. En una de ellas el IDC llegó a declarar personas no gratas a María Elisa Catani (asesora de gabinete de la Ministra de Asuntos Agrarios y Producción de la provincia de Buenos Aires) y a Santiago Herrera (director provincial de Gestión Portuaria).

Y es que cuando se anunció la visita a Barcelona de la

delegación argentina hacía ya muchos meses que los trabajadores bonaerenses libraban una dura batalla por el cumplimiento de sus derechos básicos y la mejora de sus condiciones laborales. La falta de soluciones llegó a provocar huelgas que han supuesto un duro desgaste para un buen número de colectivos profesionales vinculados a los puertos, desde estibadores hasta camioneros, pasando por trabajadores del ferrocarril. Más aún, y aparte de los atropellos a sus derechos, a principios de septiembre los compañeros de las organizaciones SUTAP y APDFA llegaron a denunciar intimidaciones y presiones como respuesta a sus movilizaciones.

Entre las reivindicaciones de los sindicatos se encontraban cuestiones tan elementales como "el cumplimiento irrestrictivo de los convenios

colectivos de trabajo vigentes" -incluyendo aspectos de remuneración-, así como el compromiso para renovarlo. Además, y entre otras peticiones, los trabajadores exigían "un programa integral de capacitación y desarrollo para el personal portuario", el suministro "de equipamiento informático, ropa de trabajo y medios de comunicación al personal destacado en las zonas de operativas" y demás material que permita realizar el trabajo con eficiencia y seguridad, así como la actualización de los baremos y las variables que influyen en las remuneraciones.

En definitiva, este pacto demuestra que los trabajadores de todo el mundo tienen en la internalización sindical una gran herramienta de lucha para frenar y contrarrestar la pérdida de derechos que está provocando la globalización económica de corte neoliberal.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Se aprueba el 'Acuerdo Marco' estadounidense

El sindicato ILWU firma un pacto que cubrirá durante 6 años a 25.000 trabajadores de 29 puertos

Tras varios meses de negociación, los compañeros del sindicato ILWU (International Longshore and Warehouse Union) llegaron a finales del mes de julio a un acuerdo preliminar con la asociación de empresas navieras y operadoras de terminales PMA (Pacific Maritime Association). Se trata de un pacto que los estadounidenses llaman *contract* y que bien puede traducirse por lo que en España conocemos como Acuerdo Marco, ya que regula las relaciones y las condiciones laborales en los puertos durante 6 años y debe ser respetado y aplicado por empresas y trabajadores de 29 puertos diseminados por toda la Costa Oeste

estadounidense.

El pacto firmado entre representantes sindicales y empresariales está, en el momento de editar la presente revista, a punto de ser ratificado por ambas partes. En concreto, la ILWU y su comisión de negociación sometieron el acuerdo a un caucus, a una asamblea de todos los delegados de la ILWU, en San Francisco, el 21 de agosto, donde lo ratificaron por unanimidad. Pese a lo rotundo del resultado, el pacto aún no es oficial, ya que después de la citada asamblea los delegados han enviado el texto a todos sus afiliados para que puedan analizarlo y cuestionarlo antes de votar a favor o en contra en cada una de

las elecciones que se están celebrando en los distintos puertos, si bien todo apunta a que efectivamente será ratificado por las bases.

Este *contract* "se adapta a las necesidades de la industria y de los trabajadores, potenciando la competitividad de la Costa Oeste y el tipo de trabajo que necesitan los trabajadores y la comunidad", según afirman la ILWU y la PMA en un comunicado conjunto. En concreto, "cubre todos los aspectos de salud, seguridad, jurisdicción, pensiones, condiciones laborales y salarios", según Greg Mitre, delegado de la ILWU. El IDC felicitó a los compañeros estadounidenses "por haber conseguido todos los objetivos a través de una negociación ejemplar" y recordó su apoyo con estas palabras: "Estaremos aquí para cualquier cosa que necesitéis".

FRANCIA

Tensa negociación

El sindicato francés Fédération Nationale des Ports et Docks CGT sigue calificando de "aberrante" la Ley de Reforma Portuaria aprobada recientemente. A pesar de esta oposición frontal a la nueva legislación, los estibadores franceses se encuentran inmersos en la negociación de los nuevos Acuerdos Marco.

La CGT constata que ya existe un principio de acuerdo en algunos aspectos, como la flexibilidad en la aplicación de la nueva Ley, adaptándola en cada puerto; o el mantenimiento de la contratación de personal a largo plazo. Además, las partes están bastante cercanas en temas como el respeto a los empleos y a sus trabajos asignados, el mantenimiento de la antigüedad, el derecho a volver a trabajar en el puerto -en caso de cese del contrato- en un plazo de 3 años y otras garantías en caso de despido.

Por contra, el pacto está aún lejos por temas como el reconocimiento oficial de que el suyo es un trabajo penoso y peligroso -y que ésto se traduzca en un sistema de jubilación anticipada-, o por la redacción del nuevo Convenio Colectivo, en el que los portuarios quieren incluir a quienes ejercen "tareas de manutención, explotación y mantenimiento de las herramientas de trabajo".

En este contexto, la CGT pide a sus afiliados que suavicen las movilizaciones mientras dure la negociación, declarándose "decidida a que el Acuerdo Marco responda a las expectativas de los asalariados". Por contra, advierte al gobierno y a las organizaciones patronales "de los movimientos sociales y las fuertes reacciones de los trabajadores que podrían producirse si no hay una salida satisfactoria a las reivindicaciones fundamentales".



HOLDING M. CONDEMINAS

PRESIDENCIA Y DIRECCIÓN GENERAL Edificio Condeminas

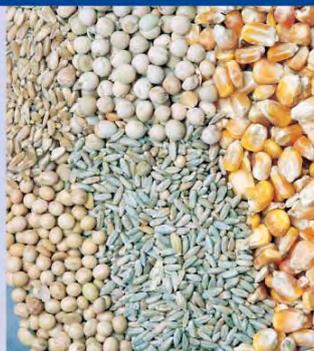
Paseo Colón nº 11, 3º 1º
08002 BARCELONA
Tel. 93 310 20 20 / 93 295 45 80
Fax 93 319 76 41 / 93 319 81 89
gerencia@ergransa.es

SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA

- Muelle propio: 241 mts/l.
- Muelle calado: 41 pies (12,5 mts).
- Silos verticales (productos agroalimentarios fluyentes) capacidad 145.000 tons.
- Silos horizontales (productos agroalimentarios no fluyentes) 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 37 16
Fax 93 442 20 28
www.ergransa.es



ERGRANSA

SILOS CONDEMINAS



30 aniversario



LA frase

“Los hombres engañan más que las mujeres; las mujeres, mejor.”
Joaquín Sabina

Celebración del 30 Aniversario de Coordinadora

Coordinadora no nació de un día para otro. Se gestó durante varios meses a partir de la unión progresiva de distintas agrupaciones de trabajadores portuarios de varios puertos de España durante los años 1978 y 1979. Para celebrar como se merece la conmemoración del nacimiento de Coordinadora, se han aprobado distintos actos que ya han empezado a celebrarse y que continuarán desarrollándose a lo largo de 2009. Aquí os dejamos una pequeña muestra de algunos actos ya celebrados...

BARCELONA



Payasos y dibujos de 'los peques'

Los compañeros de Barcelona organizaron una gran fiesta dedicada a los pequeños de la comunidad portuaria. En la sede del sindicato, en Sant Pere, y coincidiendo con la Fiesta Mayor del barrio portuario y marinero de la Barce-

loneta, un auténtico enjambre de niños y niñas disfrutó como nunca con un estibador (Israel Marín) y una estibadora (Sílvia Puig) que aquella tarde mostraron sus mejores artes como payaso y payasa. Después del gran recibimiento

que ambos hicieron a niños y niñas y a sus padres y madres, los pequeños pudieron concentrarse en un concurso de pintura dedicado a los 30 años de Coordinadora. Todos merecieron el premio final: una buena merendona.

COORDINADORA

Logotipo del 30 Aniversario:



Una de las actividades principales realizadas ha sido el concurso donde se ha elegido el logo del 30 aniversario.

El ganador, por votación de un jurado, ha sido Oscar Asensio, un estibador del puerto de Valencia.

COORDINADORA

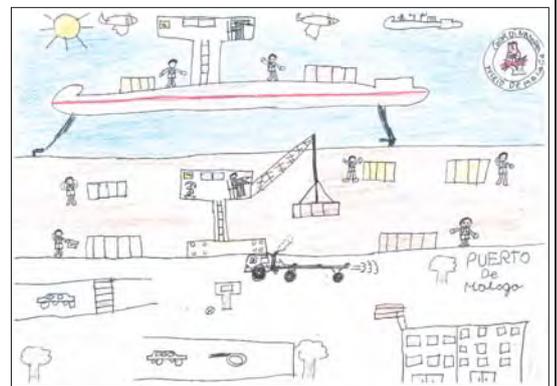
Finalistas del concurso de pintura infantil:

Otro de los actos más concurridos de este 30 aniversario, ha sido el concurso de pintura infantil para los hijos/as de estibadores portuarios, en el que han participado 42 niños y niñas de los puertos de Barcelona, Málaga y Tenerife.

Los tres finalistas que resultaron seleccionados por el jurado son:

- Ganador y primer finalista: **Sergio Miguel Cosano García**, del puerto de Málaga de 10 años.
- Segundo finalista: **Sergio Mellado Martín**, del Puerto de Tenerife de 8 años.
- Tercer finalista: **Paola Viera Lanchazo**, también del Puerto de Málaga, y tiene 4 años.

Y para dar más relevancia al esfuerzo artístico de los pequeños, los tres dibujos finalistas serán el motivo de la tarjeta de felicitación de Navidad que coordinadora enviará este año.



Sergio Miguel Cosano García



Sergio Mellado Martín



Paola Viera Lanchazo

MÁLAGA

Torneo de fútbol

Varios puertos enviaron a Málaga una selección de los mejores futbolistas que tienen entre sus plantillas. Valen-

cia fue el equipo campeón, y cuentan que arrasó con todos los trofeos, con autoridad, demostrando la calidad con la

que los cracks chés juegan al fútbol. Los demás equipos ya se entrenan duro, soñando con darse el gusto de la revancha.



Los campeones de Valencia



El equipo de Malaga



El equipo de Algeciras



El equipo de Barcelona



Los equipos de Bilbao i Malaga



El equipo de Castellon

CONECTANDO ALGECIRAS CON EL MUNDO



APM TERMINALS ALGECIRAS
Muelle Juan Carlos I s/n
11207 Algeciras
Tel. 956671900
Fax 956671907
alrapmtcom@apmterminals.com

 **APM TERMINALS**

www.apmterminals.com

Safety for Life 

Más allá de los puertos



EFEMÉRIDES
1 de noviembre de 1755
 Un pavoroso terremoto destruye la ciudad de Lisboa, causando unas 32.000 víctimas.

DESFACHATEZ NEOLIBERAL

60 años de la Declaración Universal de los Derechos Humanos



Mediante 30 artículos quedó constituida la mayor declaración de intenciones sobre la justicia universal. Aunque el texto no obligaba a los países firmantes a su cumplimiento y estos derechos se pisotean en demasiadas ocasiones, ha llegado a ser el ideal más extendido y reivindicado del planeta.

El 10 de diciembre de 1948, hace 60 años, la Asamblea General de la ONU, formada entonces por 58 países y reunida en París, daba su visto bueno, con 48 votos a favor, 8 abstenciones y dos ausencias, al documento principal de reconocimiento de los Derechos Humanos en el mundo, la Declaración Universal de los Derechos del Hombre. Este año 2008, se celebra en todo el mundo su 60 aniversario realizando diversos actos, entre los que destacan los que la ONU ha celebrado en París, donde se firmó el texto, y en Nueva York, donde tiene su sede la organización.

Inmediatamente después del fin de la Segunda Guerra Mundial, los políticos, diplomáticos, activistas y, sobre todo, la población general, deseaban prevenir que una guerra tal volviera a suceder, lo que significaba atacar, tanto sus causas, como sus consecuencias. Pusieron su empeño en asegurarse de que nunca más hubiera otro Holocausto, y que todas las personas, especialmente las pobres, las hambrientas y las desplazadas, tuvieran en el

futuro estructuras para apoyarlas y marcos legales internacionales para protegerlas. Por primera vez, se reconocieron todos los derechos humanos como pertenecientes en forma inherente a todas las personas, y no como dones conferidos magnánimamente, o negados, dependiendo del capricho de los regímenes gobernantes.

La pretensión universal y a largo plazo de esta declaración queda mejor ilustrada en sus propias palabras: "Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos... Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona... Todos son iguales ante la ley". Además de otros derechos específicos que van del derecho a no ser torturado, esclavizado, o detenido arbitrariamente, pasando por el derecho a la libertad de opinión, de expresión y religión, e incluyendo una serie de derechos sociales, económicos y culturales clave, tales como el derecho a la educación, el derecho a la salud y el derecho a igual salario por trabajo igual. Todas las personas, enuncia

la Declaración, tienen estos derechos "sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole...".

Hoy en día, los principios establecidos en la Declaración se ven reflejados en las Constituciones y leyes de más de 90 países. Mecanismos internacionales y nacionales específicos, incluyendo a la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos y el Consejo de Derechos Humanos, con sus expertos independientes, han sido establecidos para promover, proteger y continuar desarrollando los derechos humanos. En todo el mundo, un número creciente de periodistas, organizaciones no gubernamentales y otros entes de la sociedad civil, ejercen mayor y más efectiva vigilancia sobre la adopción de los derechos humanos, por parte de sus gobiernos. La llegada del Internet implica que aquéllos que quieren abusar de sus ciudadanos a puertas cerradas, se encuentran con que les es mucho más difícil hacerlo, y aquéllos que desean expo-



ner dichos abusos, pueden hacerlo con mayor facilidad. Sin embargo, existe el riesgo específico de que, conforme se desarrolla la crisis financiera actual, los individuos y las comunidades más pobres y más marginalizadas del mundo, podrían enfrentarse a una situación aún más grave que la que viven actualmen-

te. La pobreza es tanto causa como resultado de violaciones a los derechos humanos, y habrá que ser extremadamente vigilantes durante los próximos meses para asegurar que programas de desarrollo y redes de seguridad social se mantengan o mejoren, para que los efectos de la crisis no resulten desastrosos.

INCOMPETENCIA ATÓMICA

Energía nuclear... ¿una chapuza?

Hace tiempo que ciertos sectores mantienen una potente campaña en pro de la energía nuclear. Básicamente, son dos los factores que juegan a su favor: la gran capacidad de generación de electricidad sin emitir gases de efecto invernadero y el agotamiento de los combustibles fósiles. Pero esta propaganda suele ocultar el enorme riesgo para cualquier tipo de vida que conlleva un accidente o

ataque, el hecho de que España tiene que importar el 100% del uranio -que además es muy caro, tóxico y escaso- o el eterno problema de los residuos, radioactivos durante decenas de miles de años.

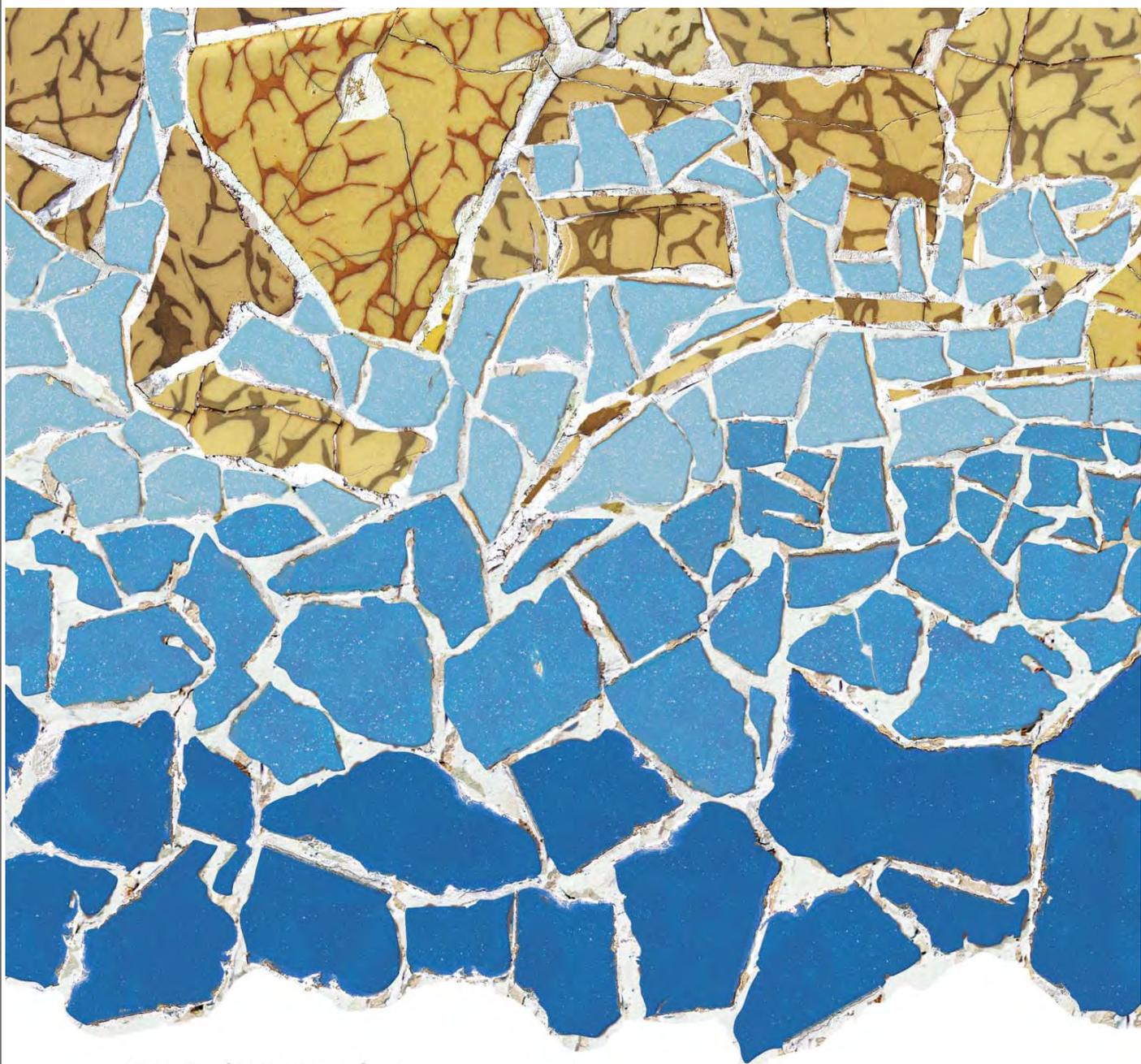
REACTORES DE FERIA

En nuestro país, la colección de incidencias y despropósitos que están registrando las ocho centrales (siete de Endesa e Iberdrola

y una de Unión Fenosa) no contribuye mucho a la promoción de la energía nuclear. Las vecinas Vandellòs II y Ascó, ambas controladas por Endesa e Iberdrola, son las campeonas en incidencias, incumplimiento de normativas y ocultación de información. Destaca, por ejemplo, la fuga de partículas radioactivas que se produjo en Ascó a finales de 2007. Sus responsables la ocultaron

durante meses, permitiendo que camiones con chatarra contaminada circularan por las carreteras, que sus trabajadores continuaran acudiendo a la central y que incluso un grupo de escolares visitara la planta. Después de eso, y entre otros sucesos, Vandellòs II sufrió un incendio y se descubrió que Ascó incumplía la normativa de protección contra incendios. Muchos señalan como causa

principal de las incidencias a la reducción de plantilla y a los recortes de los gastos de mantenimiento, pero las multinacionales de la Energía ya le han dicho al Consejo de Seguridad Nuclear que no van a hacer ni una inversión más de las ya planificadas. ¿Será por si luego faltan fondos para publicitar lo mucho que se preocupan por el planeta en el que vivirán "los hijos de nuestros hijos"?



Port de Barcelona

Tan singular como nuestra ciudad



El Port de Barcelona no es un puerto cualquiera: es un puerto tan abierto, puntero y singular como nuestra ciudad. Porque ofrece **los más modernos servicios**. Porque **avanza** cada día más, **encajando con sumo cuidado las nuevas piezas que exige su creciente actividad**. Porque está totalmente **integrado en la ciudad**.

Y todo ello hace que sea un puerto muy especial. Un puerto competitivo que se ha convertido en referente mundial: por su **calidad**, por su **seguridad**, por su apuesta por las nuevas tecnologías y por su **extraordinaria capacidad**. Y es que tratándose de Barcelona, no podía ser de otra manera.

Miscelánea



¿SABÍAS QUE...

la Gran Mancha Roja de Júpiter es un enorme remolino? Dura desde hace 300 años, provoca vientos de 400km/h y es tan grande como para englobar 2 veces y media a la Tierra.

CONVALIDACIÓN

Títulos de FP para quien tenga experiencia y conocimientos

El gobierno quiere aprobar a finales de año esta medida que permitirá cualificar como técnicos a profesionales que no acabaron los estudios

Los currantes que por una razón u otra no hayan cursado los estudios de Formación Profesional (FP) pero que tengan entre 21 y 55 años y acrediten una experiencia laboral mínima de tres años de los últimos diez podrán optar a los títulos de técnico que otorga la FP. Con esta acreditación se busca que los trabajadores puedan avalar su cualificación profesional y tener más opciones para promocionar su carrera. La medida se orienta a perfiles como los de fontaneros, peones de la construcción, cocineros, pintores y muchos otros que dejaron los estudios prematuramente pero que han aprendido la profesión trabajando.

Hay que tener muy presente que el título no se regalará y que las pruebas pueden ser muy rigurosas. Así, aparte de acreditar la experiencia, se prevé que los profesionales su-

peren un examen práctico que deberá convencer a un grupo de expertos o tribunal de perfil académico y laboral.

Esta otra forma de conseguir el diploma de técnico se ajusta al programa actual de las titulaciones de FP, que organizan sus contenidos en módulos. Cada uno de ellos está enfocado a proporcionar unos determinados conocimientos, habilidades y aptitudes. En consecuencia, la prueba prevé que los profesionales puedan comprobar a qué nivel o módulos se pueden equiparar sus conocimientos y aptitudes. Si en el momento de examinarse el profesional no alcanza el nivel que engloba a todos los necesarios módulos para obtener un determinado título de técnico, sí que se le otorgará un certificado en el que se detallará qué aspectos domina. Con ese documento el trabaja-

dor será consciente de aquello que le falta, prepararse y volver a examinarse sólo de los conocimientos y/o habilidades que en la prueba anterior no superó. Este certificado parcial será, además, acumulable, por lo que se podría acabar consiguiendo el título de técnico que otorga la FP después de haber sumado varios diplomas parciales.

Es preciso puntualizar que el Gobierno está sometiendo la propuesta a debate entre los grupos parlamentarios, las comunidades autónomas y los agentes sociales, por lo que este protocolo puede sufrir cambios sustanciales hasta su aprobación definitiva. La medida se inscribe en el marco de un plan de reforma de la FP para dotarla de calidad, hacerla más atractiva y mejorar las capacidades y competitividad de la población activa española.

DERECHOS LABORALES

La UE plantea un mínimo de 18 semanas de baja por maternidad

La medida recomienda que las mujeres reciban durante ese tiempo su salario mensual completo

La Comisión Europea propuso el 4 de octubre ampliar el tiempo mínimo que los países miembros tienen que conceder a sus ciudadanas en concepto de baja por maternidad. De aprobarse, la baja mínima pasaría a durar de 14 a 18 semanas. Actualmente, en España este mínimo está fijado en 16 semanas, por lo que las futuras madres españolas podrían disponer de 2 semanas más. En cuanto a la retribución que las mujeres reciben durante ese periodo, la Comisión quiere que, como regla general, sigan cobrando el sueldo mensual completo, aunque este aspecto no es obligatorio y los países miembros podrán fijar límites siempre que la retribución final no sea inferior a la que se recibe mediante la baja por enfermedad. Hoy la duración de la baja por maternidad varía entre las 14 semanas de países como Alemania a las 28 semanas de las que dis-

frutan las
m a d r e s
cheacas.



SALUD

Nuevo fármaco contra el cáncer de ovario

La trabectedina, una sustancia con la que se trata un cáncer poco común, el sarcoma de tejidos blandos, podría servir también para otro cáncer mucho más frecuente, el de ovario. Así se anunció en el Congreso Europeo de Oncología Médica, celebrado a mediados de septiembre en Estocolmo, a partir de los buenos resultados obtenidos por la investigación Oval-321, que realizó pruebas a 672 pacientes de 124 hospitales.

Parece que la trabectedina puede combatir con eficacia el cáncer de ovario en mujeres que han recaído tras recibir otros tratamientos previos, reduciendo el riesgo de muerte y sin efectos tóxicos sorprendentes. Si la Agencia Europea del Medicamento lo aprueba, el medicamento podría estar disponible a mediados de 2009. La trabectedina se sintetiza a partir de un animal invertebrado marino de aspecto gelatinoso.

COCINA

Ingredientes

1 conejo de 1kg y ½
30 castañas
1 vasito de aceite de oliva y 2
cucharadas más
½ kg de setas variadas
1 cebolla
1 cucharada de harina
1 manojo de hierbas aromáticas

1 vaso de vino blanco seco
1 vaso de caldo
Sal
Pimienta

- Para la picada:
2 dientes de ajo
20g de piñones



B

Elaboración

- Hacer una incisión en las castañas, escaldarlas durante cinco minutos y pelarlas. Cocerlas en agua hirviendo salada veinte minutos, escurrirlas y reservarlas.
- Trocear el conejo y dorarlo en una cacerola con el aceite. Cuando empiece a tomar color, añadir la cebolla cortada en trozos y, pasados cuatro minutos, las hierbas aromáticas. Rehogarlo todo junto durante unos cinco minutos.
- Espolvorear con la harina, remover bien y cocer unos tres minutos más. Rociar con el vino,

dejar evaporar unos minutos y seguidamente regar con el caldo. A media cocción, retirar el conejo y pasar la salsa por el colador chino. Desgrasarla e introducirla de nuevo en la cacerola con el conejo y las castañas.

4. Limpiar las setas y saltearlas en una sartén con las cucharadas de aceite. Incorporarlas a la cacerola donde está el conejo y dejar cocer veinte minutos.

5. Al finalizar la cocción, añadir una picada hecha con los dos dientes de ajo y los piñones. Comprobar el punto de sazón, rectificar si es necesario y... ¡A comer!

PARA 4 PERSONAS / DIFICULTAD Media / COCCIÓN 1 h y 10 min. / COSTE Medio

Cultura



El Mirón



EFEMÉRIDES

24 de octubre de 1929

Crash en la Bolsa de Nueva York. Jornada conocida como Jueves Negro, a la que seguiría un Lunes Negro y un Martes Negro, que detonaron la crisis del Crack del 29 y la Gran Depresión.



Breves

SANTA CRUZ DE TENERIFE

20 de noviembre
KURT ELLING

El Auditorio de Tenerife acoge a un músico que se ha convertido en todo un referente del jazz & blues vocal masculino. Quien lo escucha queda impresionado por la calidad y singularidad de su voz y elegancia de los temas. Tiene el mérito de haber conseguido nominaciones para los premios Grammy en todos los discos que ha publicado.

BBB

BARCELONA

2 de diciembre
ALTER BRIDGE

La banda de rock y metal alternativo actuará en la Sala Bikini de la capital catalana, si bien también visitará Madrid y Bilbao. Se trata de un grupo muy nuevo pero compuesto por músicos con mucha experiencia: Mark Tremonti, Scott Phillips y Brian Marshall (antiguos integrantes de Creed, grupo que vendió más de 30 millones de discos) a los que se ha sumado Myles Kennedy, ex vocalista de Mayfield Four.

BBB

VALENCIA

12 de diciembre
ASIAN DUB FOUNDATION

Este grupo británico, que hace música muy bailable y nacida de la mezcla de estilos como el punk, dub, reggae, hip-hop y pop, con una aportación singular de sonidos étnicos. Actuarán en el Heineken Greenspace de la ciudad del Turia presentando su último trabajo, Tank, aunque a buen seguro que deleitarán al público con temas de sus discos anteriores.

BBB

BILBAO

Hasta el 17 de diciembre
DANTZALDIA 2008

El Palacio Euskalduna, el Museo Guggenheim y la Fundación Aretoa son los escenarios escogidos para presentar al público vasco siete espectáculos de danza de gran calidad, a cargo de cuatro compañías y dos artistas de reconocido prestigio internacional. Dantzaldia está dedicada este año a las nuevas tendencias en danza y escena procedente de Gran Bretaña.

BBB

MÁLAGA

Hasta el 1 de marzo
EXPOSICIÓN DE MAX ERNST

El Museo Picasso muestra esta exposición desde septiembre y hasta marzo. La creación de Max Ernst, atractiva e inquietante, es una de las aportaciones más significativas al surrealismo. La exposición, formada por pinturas, esculturas, dibujos, grabados y libros ilustrados, revela la desbordante imaginación de Ernst al crear espacios insólitos habitados por criaturas fantásticas.

El juego del matrimonio

Año: 2008

Director: Ira Sachs

País: EEUU

Género: Drama

Reparto: Chris Cooper, Anabel Kershaw, Pierce Brosnan, Patricia Clarkson, Rachel McAdams, Shella Paterson, David Richmond-Peck, Erin Boyes.

Harry lleva décadas de feliz matrimonio junto a Pat, pero ahora está pensando en dejarla para poder estar con su amante, la joven y encantadora Kay. Antes de nada, Harry traza un plan: asesinar a su querida esposa para evitar que sufra con el abandono. Mientras él ultima los detalles para matar a Pat, las personas que le rodean también tratan de lograr sus objetivos sin escrúpulos. Por ejemplo, Richard, el mejor amigo de Harry, intentará seducir a Kay cuando menos se lo espere. El juego del Matrimonio (Married life) es un drama romántico ambientado en los años 40 donde el suspense, el humor negro y el amor se combinan en un cóctel imprevisible. Es una película hecha a la manera del Hollywood de los 40 y 50, en ambientación y en la maduración de la historia. El film corrobora que Sachs es un amante confeso del cine clásico y de la novela negra. El crítico Roberto Piorno la considera "una ventana a la hipocresía crónica del matrimonio, a la falacia de los contratos amorosos y a la naturaleza del amor, que no es sino una manera de quererse a sí mismo proyectando en otras personas".



El rey de la montaña

Año: 2007

Director: Gonzalo López-Gallego

Guión: Javier Gullón,

Gonzalo López-Gallego

País: España

Género: Thriller

Reparto: Leonardo Sbaraglia, María Valverde, Pablo Menasanch, Francisco Ojmo, Manuel Sánchez Ramos.

Quim va conduciendo en busca de su ex novia pero se pierde y queda atrapado en un laberinto de caminos. No tiene cobertura en el móvil y decide salir para encontrar ayuda. De repente, una enigmática figura le dispara con un rifle. Huyendo de aquel desconocido se encuentra con una chica llamada Bea, que también está perdida. Sólo saldrán con vida de ese paraje tan inhóspito si permanecen unidos. Los protagonistas intercambian estereotipos. Bea es el personaje valiente y Quim, el indefenso. Bea lleva la responsabilidad de las decisiones mientras Quim se abandona a la parálisis del miedo, poniendo por delante sus intereses individualistas y cobardes. Ella es la heroína, quien se sacrifica por el objetivo común. La película es un notable film de suspense que explora territorios casi inéditos en el cine español como thriller psicológico en campo abierto, con un camino lleno de preguntas sin respuestas y trasladando una sensación de terrorífica indefensión, con personajes que escapan, sin saber de qué ni hacia dónde. Una realidad demencial resolverá el enigma...



Qué leer

SALVADOR MACIP. Destino, Barcelona, 2008.

Inmortales y perfectos

¿Cuándo podremos curar el cáncer? ¿Ya es posible clonar a seres humanos? ¿Y crear vida en un laboratorio? ¿Para qué sirven las células madre? ¿Lograremos detener el envejecimiento? Salvador Macip, doctor en medicina e investigador que ha desarrollado su trabajo en Barcelona, Nueva York y Leicester (Reino Unido) explica en este libro los últimos avances de la medicina con un estilo ameno y divulgativo. No falta tampoco una sorprendente previsión del modo en que



la nueva medicina cambiará radicalmente nuestras vidas hasta convertirnos en seres totalmente sanos, perfectos y quién sabe si inmortales. En definitiva, esta obra gira alrededor de temas que antaño daban vida a la literatura de ciencia ficción, como la prolongación de la vida, la juventud eterna, la curación del cáncer, la clonación... Todo ello dando a conocer las verdades y los mitos de la medicina de un futuro que cada vez es más presente.

REYES MONFORTE. Temas de Hoy, Madrid, 2007.

Un burka por amor

La novela narra la historia real de una española que sufrió el régimen talibán. La génesis del libro empieza una noche, en la que María Galea se puso en contacto con el programa de Reyes Monforte en Punto Radio. Su voz llegaba clara desde Afganistán pidiendo ayuda y relatando su increíble historia: había conocido en Londres a un afgano del que se había enamorado hasta el punto de casarse, convertirse al islam y seguirle hasta su país de origen donde había tenido que acatar



las estrictas leyes del régimen talibán. Con el comienzo de la guerra ambos habían quedado atrapados en aquel remoto país, sin dinero ni documentación, y en unas pésimas condiciones de vida que no impidieron a María dar a luz a dos hijos. Su tercer embarazo y la preocupación por la seguridad de su familia la empujaron a buscar ayuda para salir del país, algo que consiguió gracias a un empresario mallorquín que se conmovió escuchando sus palabras a través del programa.



Logística integrada marítimo portuaria



Grupo Mestre

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, 8 Grúas Móviles para manipulado de siderúrgicos, 11 Transtainer hasta 5 alturas, 30 Reach Stacker y maquinaria diversa. Aquí encontrará un gran espacio a la medida de sus necesidades, un espacio unido a cualquier lugar del mundo.

Edificio Tercat
Muelle Príncipe de España s/n
Puerto de Barcelona
08039 Barcelona
www.grupomestre.com

Tercat Administración
Tel. 93 298 64 00
Fax 93 298 64 01
terminal.catalunya@tercat.es
www.tercat.es

Tercat Contenedores
Tel. 93 223 41 37
Fax 93 223 43 04
contenedores@tercat.es

Tercat Siderúrgicos
Tel. 93 223 84 61
Fax 93 223 84 64
siderurgicos@tercat.es

«La calidad de nuestro
servicio, su mejor aval»



Terminal Catalunya S.A.
Terminal Portuaria de Carga y Descarga