



# LA ESTIBA anuario 2009



BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE TRABAJADORES DEL MAR





LA ESTIBA **anuario2009**

# Sumario

## 1 Información estadística del sector

- 1.1 Tráficos de mercancías en España 7
- 1.2 Terminales de contenedores 10
- 1.3 Tráfico de contenedores en los puertos europeos 11
- 1.4 Representación sindical 12

## 2 Modificación de la Ley de Puertos

- 2.1 Crónica del proceso de modificación de la Ley de Puertos 48/2003 17
- 2.2 Cronología de la Ley de Puertos 21
- 2.3 Relación de noticias publicadas en los medios del sector 23

## 3 Conversión de SE a APIE

- 3.1 Crónica del proceso de conversión de las SE a APIE 29
- 3.2 Relación de noticias publicadas en los medios del sector 32



## 4 Negociación colectiva en los puertos

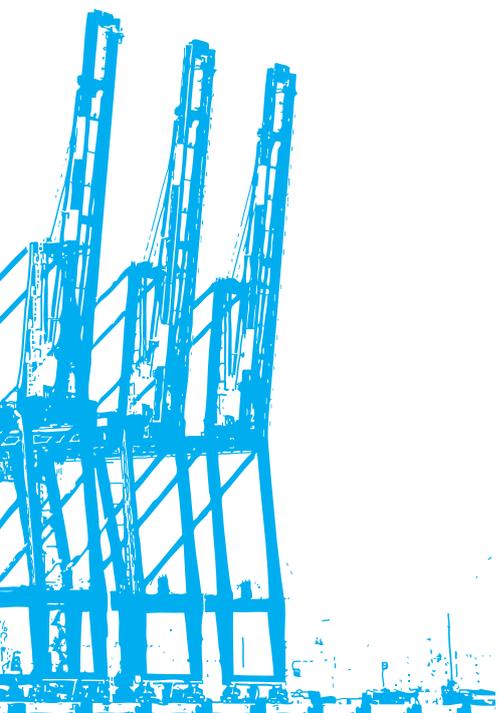
- 4.1 Crónica del proceso de negociación del Acuerdo y las impugnaciones. 35
- 4.2 Cronología del IV Acuerdo 40
- 4.3 Relación de noticias publicadas en los medios del sector 41
- 4.4 Convenio colectivo del Puerto de Algeciras 45

## 5 Actividad organizativa en 2009

- 5.1 Reuniones y asambleas de CEEP 49
  - 5.1.1 II Congreso CEEP 49
    - a. Elección de Coordinador General 49
    - b. Entrega de insignias de oro 49
    - c. Presentación de la canción del estibador portuario 51
  - 5.1.1 Reuniones de Zonas 52
- 5.2 FTP 54
  - 5.2.1 Objetivos de la Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos 54
  - 5.2.2 Reuniones de la FTP 55
  - 5.2.3 Principios de la FTP 56
- 5.3 Actividades sociales 57
  - 5.3.1 Organizadas en todo el Estado 57
    - a. Concurso de pintura infantil 57
    - b. Concurso de fotografía portuaria 58
    - c. Exposición itinerante del 30 aniversario 60
  - 5.3.1 Organizadas por puertos 61
- 5.4 Formación 64
  - 5.4.1 Curso de Negociación Colectiva 64
  - 5.4.1 Curso de PRL (a distancia/on-line) 64
- 5.5 Información 65
  - 5.5.1 Edición digital de La Estiba 65
  - 5.5.2 Centro de Documentación de Coordinadora 65
  - 5.5.3 Agenda en la web de Coordinadora 66
  - 5.5.4 Libro conmemorativo del 30 Aniversario de Coordinadora 67
  - 5.5.5 Video de la profesión del estibador portuario 67

## 6 Evolución de IDC

- 6.1 Afiliados a IDC, por zonas y en total 69
- 6.2 Reuniones que han habido en el año 2009 72
- 6.3 Manifestaciones y encuentros 2008-2009 73
- 6.4 Acontecimientos relevantes desde el comienzo hasta el año 2009 77





# Presentación

Con este anuario complementamos la información transmitida a los afiliados a través de la revista digital La Estiba. El cambio de la edición en papel por la digital, a principios de 2009, ha supuesto un cierto déficit informativo hacia aquellos afiliados que aun no han comunicado su correo electrónico o carecen de él, pero a su vez nos ha permitido aumentar la periodicidad debido a la reducción de costes.

El anuario que os presentamos recoge los temas más destacados del año 2009 y los enlaza, según los casos, con los antecedentes anteriores, como la negociación del IV Acuerdo Marco, que ha estado estrechamente relacionado con la transformación de las sociedades de estiba y la negociación de la reforma de la Ley de Puertos.

Empieza con un apartado estadístico sobre tráficos portuarios y datos sobre nuestra capacidad de representación sindical en todos los puertos del Estado; sigue con resúmenes sobre Ley de Puertos, APIEs y negociación colectiva; y termina con un extenso dossier sobre nuestras relaciones internacionales a través de IDC.

En estas páginas encontrareis una ordenada crónica de los conflictos que se han sucedido durante los últimos años, con el objetivo de ayudar a reflexionar sobre las actuaciones realizadas y valorar con un poco de perspectiva las decisiones tomadas.

Seguramente, la gran variedad de agresiones sufridas por el colectivo, a veces de manera casi paralela unas a otras, nos han acorralado con la presión del coto plazo y no nos han dejado mucho tiempo para pensar con tranquilidad. Esa tensión impide ver el camino recorrido e incluso consigue difuminar lo que en realidad son verdaderas victorias en una maraña de acontecimientos, generando frustración o desilusión injustificadamente.

Es saludable dedicar unas horas para leer este anuario y adquirir conciencia de lo que hemos sido capaces de resistir y conseguir. La historia nunca es perfecta, se construye tanto con fallos como con aciertos, lo importante es que aprendamos de ellos y podamos seguir siendo protagonistas de la nuestra.



# Información estadística del sector



## 1.1 Tráficos de mercancías en España

A pesar de la diversidad de tráficos existentes en los puertos de titularidad estatal, centraremos nuestra atención en los que

tienen más relevancia desde el punto de vista de la estiba portuaria, esto es, en los contenedores, graneles sólidos y tráfico Ro-Ro.

Distribución del tráfico de contenedores 2009 (Por Autoridad Portuaria)

Bahía de Algeciras	26%
Barcelona	15%
Bilbao	4%
Las Palmas	9%
Valencia	31%
Resto	15%



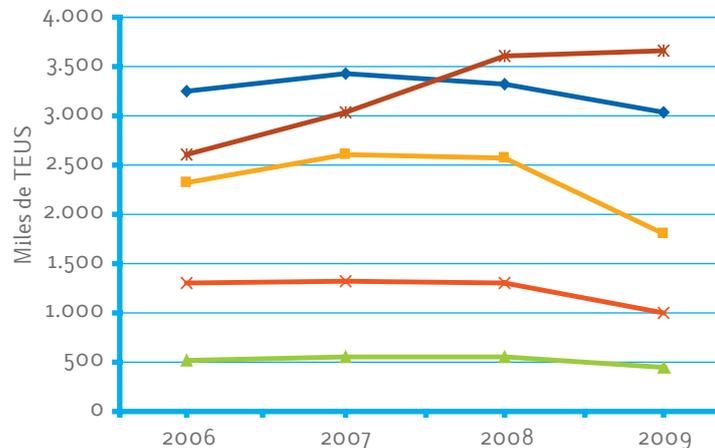
Fuente: Puertos del Estado

Como se puede observar en el diagrama anterior, en el Año 2009, el 85 % del tráfico de contenedores se concentró en cinco Autoridades Portuarias. Cabe destacar a

los puertos de la A. P. de Valencia y la A. P. de Algeciras, líderes indiscutibles en este tipo de tráficos, que aglutinan el 57 % de los TEU's movidos en los puertos españoles.

### Evolución del tráfico de contenedores por Autoridad Portuaria

- Bahía de Algeciras
- Barcelona
- Bilbao
- Las Palmas
- Valencia



Fuente: Puertos del Estado

En la gráfica anterior podemos ver la evolución que han experimentado los principales puertos españoles de contenedores en los últimos cuatro años.

Como se puede observar, el 2008 se convirtió en el punto de inflexión en la disminución de este tipo de tráfico. Si comparamos los datos del año 2009 con los del 2008, podemos observar que el mayor de-

scenso se produjo en la A. P. de Barcelona (29 %), seguido de los puertos de la A. P. de Las Palmas (23 %), A. P. de Bilbao (20 %) y A. P. de la Bahía de Algeciras (8 %). En la A. P. de Valencia se mantuvo la tendencia alcista de los años anteriores, aunque con un crecimiento menor (1,44 %), llegando por primera vez a desbancar a la A. P. de la Bahía de Algeciras en cuanto a número de TEUS totales.

### Distribución del tráfico de graneles sólidos 2009 (Por Autoridad Portuaria)

Barcelona	4,95%
Bilbao	4,83%
Cartagena	4,57%
Ferrol-San Cibrao	11,69%
Gijón	15,71%
Huelva	5,41%
Tarragona	12,40%
Resto	40,44%

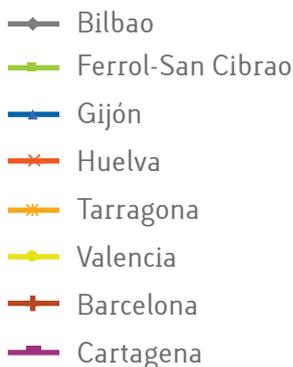


Fuente: Puertos del Estado

En este caso, el 60 % del tráfico de graneles sólidos se concentra únicamente en siete Autoridades Portuarias, desta-

cando las de la fachada Norte, que entre las tres concentran el 32 % del tráfico total en España.

### Evolución del tráfico de graneles sólidos por Autoridad Portuaria



Fuente: Puertos del Estado

El ejercicio 2009 termina con la misma tendencia a la baja que marcó el año anterior. La A. P. de Gijón mantiene el liderazgo de los años anteriores pero experimenta una de las principales caídas (26 %). La segunda posición le corresponde a la A. P. de Tarragona, como en años precedentes, pero como en el caso anterior experimenta una fuerte caída (20 %). La A. P. de Ferrol, único de las analizadas que experimentó un aumento

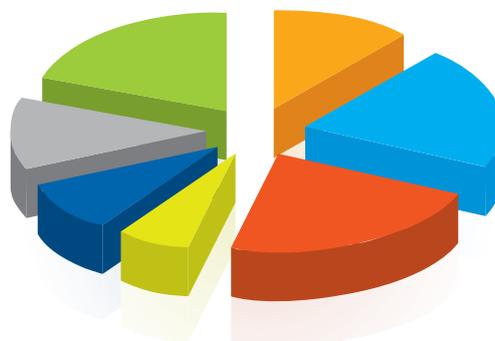
en este tipo de tráfico en el ejercicio 2008, mantiene la tercera posición y experimenta el menor descenso de los registrados (5 %).

Las siguientes posiciones están ocupadas por la A. P. de Huelva (descenso del 34%), A. P. de Barcelona (crecimiento del 12%), A. P. de Bilbao (descenso de 27%), A. P. de Cartagena (descenso del 22%) y A. P. de Valencia (descenso del 31%).

### Distribución del tráfico Ro-Ro 2009 (Por Autoridad Portuaria)

Bahía de Algeciras	11,28%
Baleares	20,76%
Barcelona	21,91%
Las Palmas	5,97%
Santa Cruz de Tenerife	8,57%
Valencia	11,77%
Resto	19,75%

Fuente: Puertos del Estado



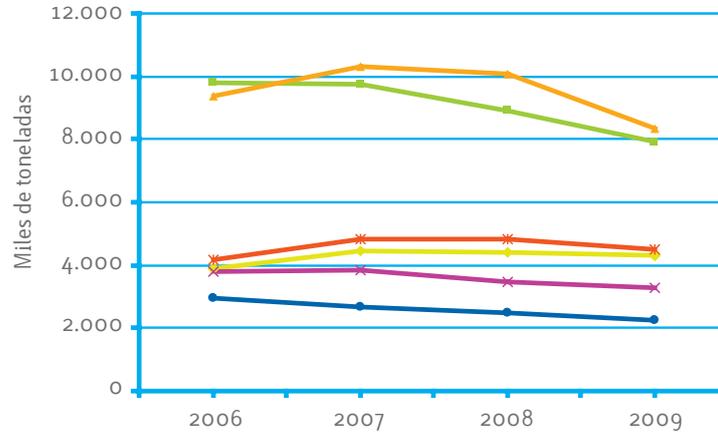
El grueso de las toneladas movidas mediante el tráfico Ro-Ro se reparte entre seis Autoridades Portuarias, que ostentan el 80 % de este tipo

de tráfico. Especial peso tienen los puertos de la Zona Catalana-Balear, que aglutinan el 42 % de las toneladas movidas en 2009.

### Evolución del tráfico Ro-Ro por Autoridad Portuaria



Fuente: Puertos del Estado



Al igual que ocurre en los tráficos anteriores, el ejercicio 2009 se ha cerrado con una disminución del tráfico Ro-Ro. La A. P. de Barcelona, que ostenta el primer lugar en cuanto a número de toneladas movidas, experimentó un descenso del 17 %, el mayor de entre los puertos analizados. La segunda posición la ocupan los

puertos de la A. P. de Baleares, con un descenso del 11 % respecto al ejercicio anterior. Las siguientes posiciones quedan ocupadas por los puertos de la A. P. de Valencia (descenso del 7 %), A. P. de Algeciras (descenso del 2,6 %), A. P. de Tenerife (descenso del 6,3 %) y A. P. de Las Palmas (descenso del 8 %).

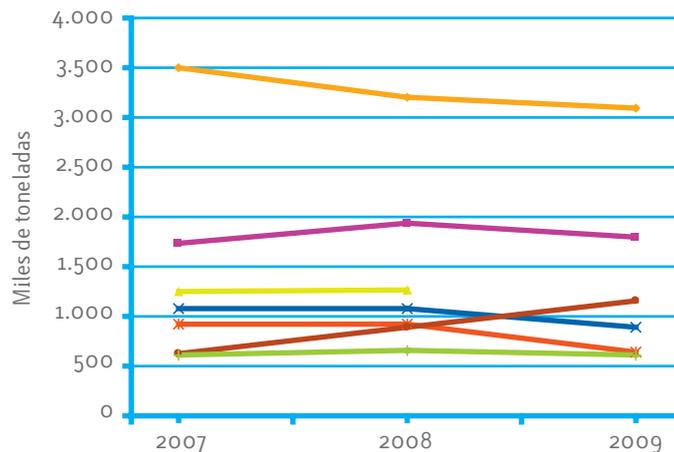
## Terminales de contenedores

# 1.2

### Evolución del tráfico de contenedores en las principales terminales



Fuente: Diario del Puerto



A falta de conocer los datos correspondientes a TCB en el último año, las primeras posiciones siempre han sido ocupadas por las terminales arriba indicadas, manteniéndose prácticamente el mismo orden de posición, salvo en el

último ejercicio, en el que MSC-Valencia ha experimentado, al contrario que sus rivales, un aumento en el número de toneladas movidas que le ha llevado a posicionarse en el tercer lugar, en lugar de su habitual sexto lugar.

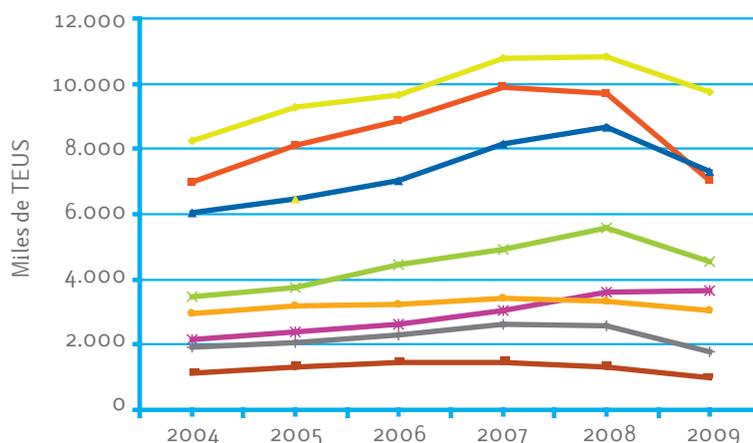
En consonancia con la evolución del tráfico de contenedores en los últimos años, las principales terminales han experimentado un descenso en el número de toneladas movidas. Los mayores descensos se han producido en OPCSA (Las Palmas), con un 31%, y TERCAT (Barcelona), con un 17 %. Les siguen Marítima Valenciana, con un 7%, TCV (Valencia),

con un 6 %, y APM-Algeciras, con un 3 %.

Como se apuntó en un principio, la única Terminal analizada que ha experimentado un aumento en el número de toneladas movidas, ha sido MSC-Valencia, que ha visto incrementada su actividad un 29 % en el último ejercicio.

## 1.3 Tráfico de contenedores en los puertos europeos

Evolución del tráfico de contenedores en puertos europeos



Fuente: ESPO

El puerto de Rotterdam continúa con su dominio de los últimos años, a pesar del descenso experimentado en relación con los años anteriores, concretamente un 10 %. La segunda posición la ocupa el puerto de Amberes, que experimenta una disminución en su tráfico del 15 %. El puerto de Hamburgo pierde la posición de los años anteriores y pasa a ocupar el tercer puesto, cerrando el ejercicio con una disminución del 27% en el número de TEU's movidos.

Con una marcada diferencia con respecto

a los anteriores y ocupando el cuarto y el quinto lugar respectivamente, se sitúan los puertos de Bremen, que experimentó una disminución de tráfico del 18 %, y Valencia, que finalizó el ejercicio con un aumento del 1,4 % en su tráfico de contenedores.

En posiciones más altas encontramos al resto de puertos españoles, incluidos en esta gráfica a modo de referencia comparativa, y que presentan las variaciones de tráfico indicadas en apartados anteriores.

## Representación sindical 1.4

En este año 2009 se ha consolidado totalmente el cambio generacional en Coordinadora. Ha sido reelegido el Coordinador General Antolín Goya y todas las elecciones sindicales en los últimos años han colocado a compañeros jóvenes en los comités de empresa así como también a los responsables de las cinco zonas en que se organiza el sindicato. Los convenios han sido negociados con las plantillas renovadas y el protagonismo de esta nueva generación en los conflictos ha permitido acumular una estimable experiencia.

Seguimos practicando un sindicalismo basado en la participación de todos los

trabajadores y trabajadoras portuarios en las asambleas y en el esfuerzo de diversas comisiones de trabajo. Este modelo de organización nos permite mantener año tras año una representación superior al 80% en el conjunto de los puertos españoles y una afiliación por encima del 70%.

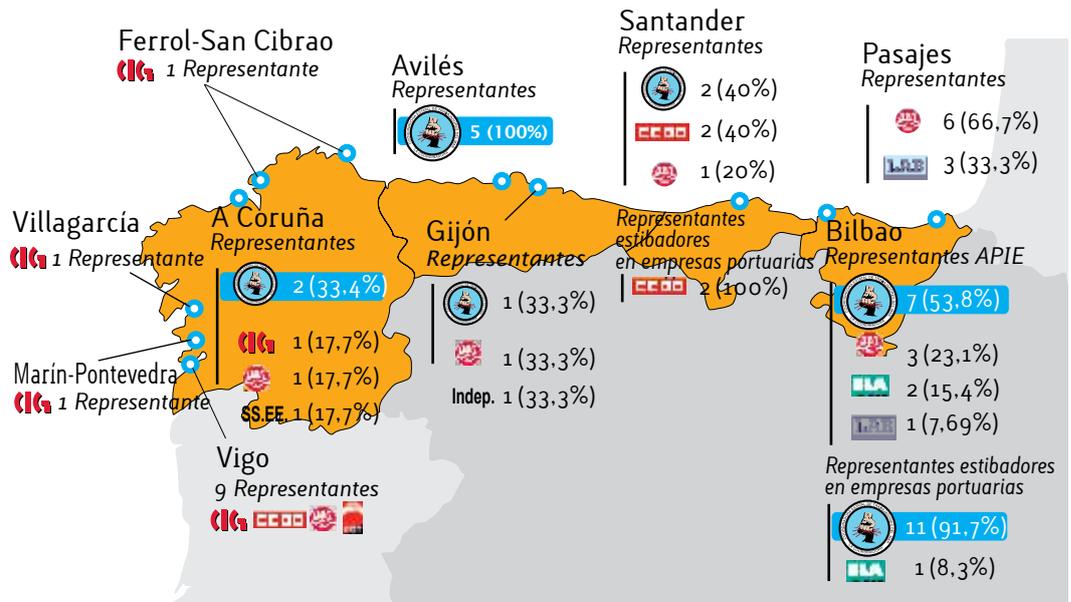
Esta posición mayoritaria nos ha permitido ser los principales interlocutores sociales en los puertos y liderar el diálogo social con la Administración Pública (Puertos del Estado, Gobierno, Comunidades Autónomas, Unión Europea) y con las Empresas portuarias y sus organizaciones nacionales y locales.

Pie de foto



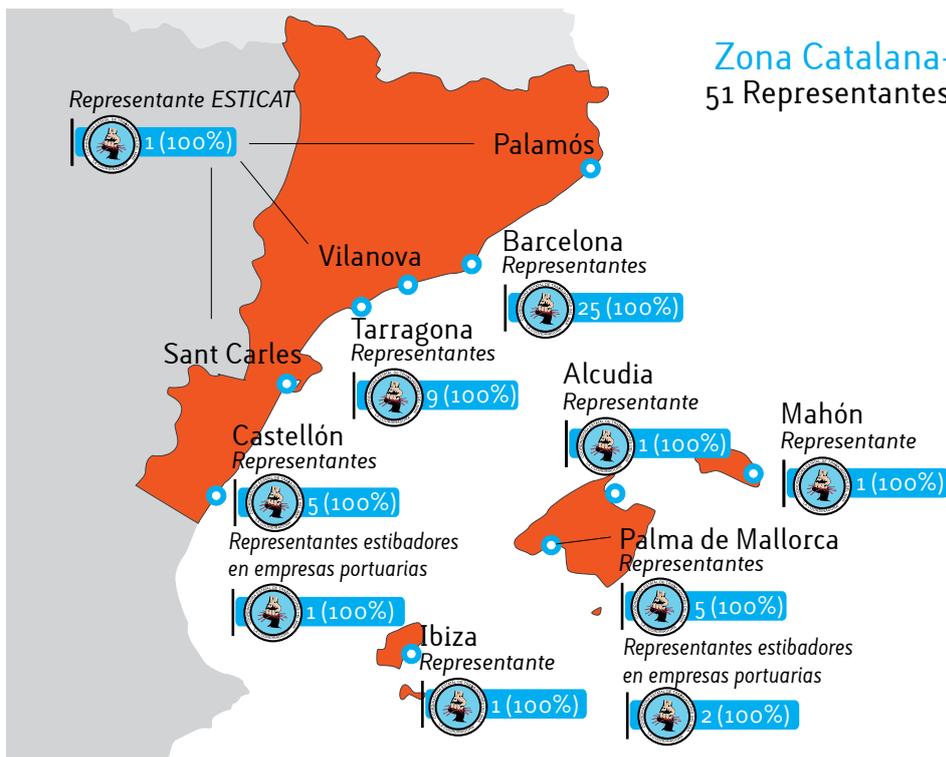
### Zona Norte

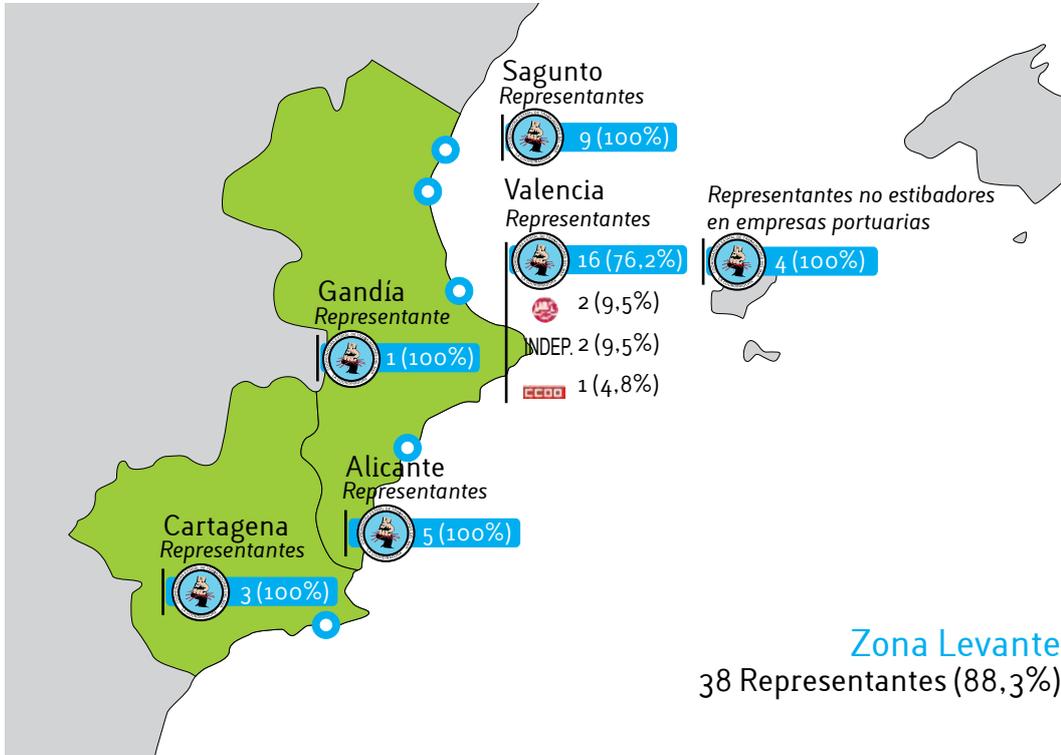
28 Representantes (42,4%)



### Zona Catalana-Balear

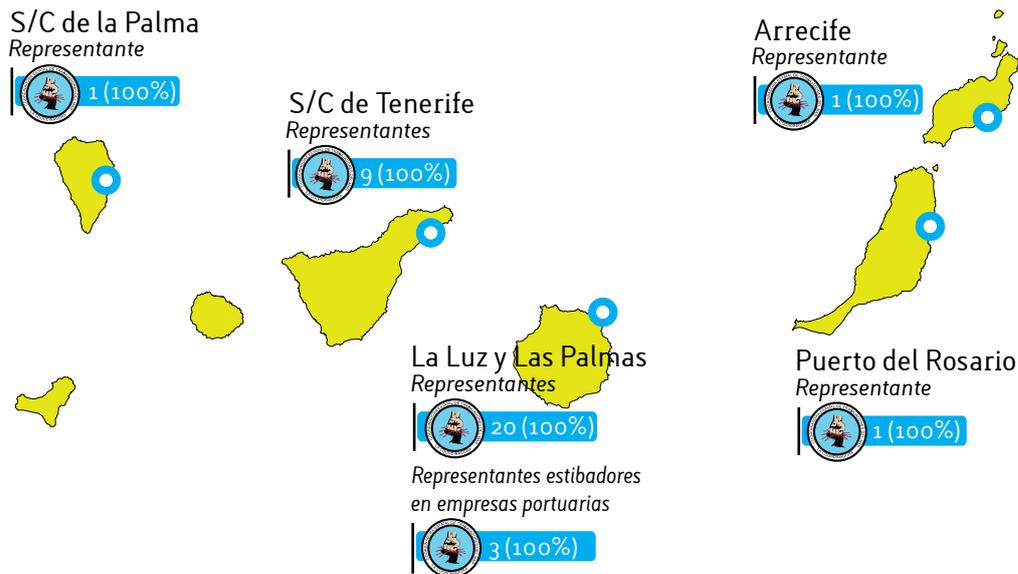
51 Representantes (100%)





## Zona Canaria

35 representantes (100%)





# Modificación de la Ley de Puertos



## 2.1 Crónica del proceso de modificación de la Ley de Puertos 48/2003

### Antecedentes

La Ley de Puertos 48/2003, elaborada por el gobierno del Partido Popular obligaba a que las Sociedades de Estiba (con mayoría del estado) se convirtiesen en APIES (sin participación pública). Coordinadora se opuso a eso en su momento, pero sólo consiguió modificar un poco la nueva normativa, intentando salvar la unidad del colectivo y el sistema de contratación común a todas las empresas estibadoras. El cambio de partido en el gobierno el año 2004 retrasó muchísimo esa conversión y el PSOE intentó cambiar la Ley, pero no consiguió las mayorías necesarias. Ese fracaso legislativo dejaba el sistema portuario en una especie de limbo legal, donde la ley vigente no se cumplía pero su renovación tampoco se realizaba.

El año 2007 y en medio de esa situación Coordinadora negoció y acordó con la pa-

tronal Anesco un nuevo convenio estatal (IV Acuerdo Marco) con la clara voluntad de mantener la estabilidad en el sector y poder responder así a los retos que la globalización introducía en el transporte marítimo. Pero los responsables de Puertos del Estado no quisieron sumarse a ese acuerdo y lo boicotearon de todas las maneras que pudieron: lo impugnaron, impidieron que el Ministerio de Trabajo lo ratificara y consiguieron la intervención de la Comisión Nacional de la Competencia.

Ante esa actitud destructiva, sumada a las dificultades de la crisis y la globalización, Coordinadora exigió, junto con Anesco, el cumplimiento de la Ley 48/2003 y las SE más importantes se fueron convirtiendo en APIE durante el 2008. De esa manera, los dirigentes de Puertos del Estado perdían su capacidad de entorpecer las relaciones laborales entre estibadores y empresas del sector.

## El proceso de modificación de Ley de Puertos durante 2009

A principios de 2009 y con los efectos de la crisis sacudiendo los puertos, el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) y la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento, dirigidos por Mariano Navas y Fernando Palao respectivamente, continúan con sus intervenciones que pretenden debilitar la fuerza sindical de Coordinadora pero que también perjudican al sistema portuario en su conjunto.

Sin dejar de sabotear el Acuerdo Marco, intentan de nuevo la modificación de la Ley de Puertos vigente. Sus intenciones son dividir el colectivo de trabajadores fuertemente organizados repartiéndolos entre un sinnúmero de empresas, pero sin tener en cuenta que esto desequilibra un sistema muy arraigado, que ha funcionado hasta el momento con excelentes resultados.

Puertos del Estado hace público el anteproyecto a finales de diciembre de 2008, casi en navidad, advirtiendo que daba un plazo de 20 días para presentar alegaciones. El plazo terminaba el 14 de enero de 2009 pero Coordinadora consigue presentar las suyas. Los responsables del sindicato intentan también realizar reuniones con los dirigentes del Organismo Público para explicar y debatir esas alegaciones, pero ni Puertos del Estado ni la Ministra de Fomento de ese momento acceden. Las otras asociaciones profesionales y empresariales del sector que intentan intervenir tampoco lo consiguen.

Tras varias acciones de protesta, el 5 de febrero, Coordinadora consigue reunirse con Puertos del Estado para explicar su oposición al borrador de la Ley. Poco

después, el 12 de febrero, la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarios de Buques (ANESCO) también se reúne con Puertos del Estado.

ANESCO valora que la administración no debería imponer a las empresas estibadoras ningún porcentaje de contratación de personal propio y que debería cumplir con la conversión de las sociedades de estiba en APIES según la Ley vigente hasta ese momento. No obstante, Mariano Navas (Presidente de Puertos del Estado) rechaza eliminar el porcentaje mínimo de contratación fija en las empresas estibadoras. Coordinadora quiere mantener el modelo de 'personal común y rotatorio' a todas las empresas, y garantizar los convenios colectivos que se han acordado hasta ahora.

Mientras Coordinadora intenta el diálogo, la caída de tráfico en los puertos españoles provoca que comiencen a darse los primeros ERES en Apies y Sociedades de Estiba.

A pesar de esas reuniones, Mariano Navas declara que en el Consejo de Ministros del día 20 de febrero se prevé aprobar la nueva Ley de Puertos "lo antes posible" y niega que las reuniones mantenidas con Coordinadora y Anesco sean negociaciones. Según él son meros trámites.

Pero la previsión del Consejo de Ministros falla y se pospone la discusión del Proyecto de Ley semana tras semana. Coordinadora, al ver esto y que la reunión prometida nunca llega, decide plantear un preaviso de huelga en la entrega y recepción para los días 23 y 24 de marzo, por la falta de consenso y de diálogo en el proceso legislativo del Proyecto de Ley de Modificación de la Ley de Puertos.

Finalmente, el viernes 27 de marzo, en el Consejo de Ministros, se aprueba el proyecto de modificación pero no aparecen con-



Pie de foto

templadas las reivindicaciones más importantes del sector. Así, el Proyecto de Ley, a pesar de la oposición de patronal y sindicatos, apuesta por mantener el doble modelo Sociedades de Estiba y Apies; establece que las actividades complementarias dejan de ser servicios portuarios; facilita que empresas no estibadoras manipulen mercancías en las autopistas del mar; exige un mínimo del 25% de estibadores contratados directamente por las empresas; etc.

Ante estos planteamientos, Coordinadora pide debatir la reforma con los dos principales grupos políticos en la Comisión de Fomento del Congreso de Diputados y consigue reunirse con el Grupo Popular y, un día más tarde, con el Grupo Socialista. La conclusión es que, a pesar de las prisas de Mariano Navas, el Proyecto de Ley se encuentra en una situación muy delicada. Por

un lado, al Grupo Socialista le faltan apoyos entre sus socios más habituales. Por otro lado, la posición del Grupo Parlamentario Popular es contraria a varios de los planteamientos del proyecto.

A mediados de abril, el Ministerio de Fomento sufre cambios en todo su nivel directivo. La ministra, Magdalena Álvarez, es sustituida por José Blanco y éste destituye a Fernando Palao y Mariano Navas de sus cargos. A causa de estos cambios, se suceden reuniones y prórrogas y llega la temporada vacacional en el Congreso de Diputados sin que se debata el Proyecto de Ley de modificación de la Ley de Puertos 48/2003.

Paralelamente, la Comisión de Infraestructuras, el organismo encargado de valorar la incidencia de la competencia, emite un dictamen destacando algunos aspectos del

proyecto de Ley que no son constitucionales y el nuevo ministro de Fomento, José Blanco inicia conversaciones con el Partido Popular para tratar de desbloquear la tramitación de la Ley en el Congreso. La intención de Blanco es alcanzar un consenso primero con los populares y ampliarlo posteriormente a las demás fuerzas políticas.

Finalmente, la Ley de Puertos llega en septiembre a la comisión de Fomento del Congreso, donde están representados todos los grupos políticos. Coordinadora se reúne con todos ellos con el objetivo de transmitir su posición sobre el anteproyecto de Ley.

Finalmente se inicia el debate entre todos los protagonistas del sector. El tema de las tasas produce importantes divergencias ya que mientras unos prefieren un sistema

flexible alegando que esto dotará de mayor competitividad a los puertos facilitando la atracción de nuevos tráficos; otros prefieren un modelo único para asegurar una competencia igualitaria entre todos los puertos. Defendiendo la primera postura con uñas y dientes se encuentran algunas Autoridades Portuarias que consideran que de este modo aumentarán las inversiones en los puertos españoles.

Por otro lado también hay diferencias en el tema de las concesiones portuarias. Mientras las empresas concesionarias solicitan tener mayor poder de decisión en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias; las Autoridades Portuarias piden simplificar la tramitación de concesiones, permisos de remodelación y una mayor flexibilidad para poder revisar condiciones.

## Los relevos en el Ministerio de Fomento

El viernes 17 de abril se aprueba en el Congreso de Ministros el nuevo organigrama del Ministerio de Fomento elaborado por José Blanco, recientemente nombrado Ministro de Fomento tras las elecciones de marzo de 2008. En él se designa a Concepción Gutiérrez como nueva secretaria de Estado de Transporte, por lo que Fernando Palao deja su cargo siete meses después de su nombramiento de la mano de Magdalena Álvarez. Blanco además reala otros cambios en el Ministerio. Entre ellos, destaca el nombramiento de Víctor Morlán como secretario de Estado de Infraestructuras en substitución de Josefina Cruz.

Otro cambio significativo es la reducción de tres a dos secretarías de Estado desmontando el organigrama diseñado por Álvarez. En ese organigrama el Ministerio estaba formado por las secretarías de Pl-

anificación, Infraestructuras y Transporte. Tras las modificaciones de Blanco, el ministerio cuenta ahora con la Secretaría de Infraestructuras, que absorbe las competencias de Planificación, y la Secretaría de Transportes. Esta última fue creada al mismo tiempo que se nombró a Palao como secretario de Estado, ya que hasta la fecha se trataba de una Secretaría General.

Por otro lado, el nuevo ministro de Fomento nombra a Fernando González Laxe como presidente de la OPPE para que dirija la política portuaria. El primer tema con los que tiene que lidiar el nuevo presidente de la OPPE es el polémico Proyecto de Modificación de la Ley de Puertos de 2003. Todo indica que una de sus prioridades es reunirse con todos los implicados para conocer la situación de primera mano, a diferencia de Navas que había evitado hacerlo en todo momento.

Respecto al modelo de las empresas que gestionan el personal estibador, tanto las Autoridades Portuarias, empresas estibadoras concesionarias, navieras y representantes de los trabajadores apuestan por un modelo único; desechando así la propuesta del primer borrador de que conviviesen Sociedades de Estiba y Apies. Pero no hay acuerdo en qué tipo debe ser.

Por un lado, UGT y CCOO apuestan por unas Sociedades de Estiba con poder de decisión por parte de las administraciones. Por otro, Coordinadora y Anesco, defienden que las propias empresas estibadoras decidan qué tipo de empresa quieren. Aunque el poder de influencia de las Autoridades Portuarias en estos órganos queda por definir.

Otro de los puntos conflictivos es el cupo del 25% de contratación directa al que tanto Anesco como Coordinadora son contrarios ya que limita el “derecho de negociación entre trabajadores y empresarios”.

Una vez expuestas todas las posturas, sólo faltaba la presentación de enmiendas que pese a las previsiones iniciales, se alargaba. Las vacaciones navideñas se interponían y hacían que el plazo de presentación pasara a situarse en la primera semana hábil del nuevo periodo de sesiones, es decir, a principios del mes de febrero de 2010. Así las cosas, tras las comparecencias, y con las proposiciones del sector recogidas por las formaciones políticas, el periodo de negociaciones quedaba abierto para poder redactar finalmente la Ley de Puertos que según las previsiones de entonces no se aprobaría hasta mayo de 2010.

## 2.2 Cronología de la Ley de Puertos

**Diciembre de 2008** Puertos del Estado presenta el anteproyecto de Ley dando un plazo de 20 días para presentar las alegaciones.

Pie de foto



**14 de enero de 2009** Coordinadora presenta sus alegaciones y el plazo termina.

**5 de febrero de 2009** Tras varias negativas por parte de Puertos del Estado y de una serie de acciones de protesta, Coordinadora consigue reunirse con el Organismo Público para explicar su posición.

**12 de febrero de 2009** ANESCO se reúne con Puertos del Estado.

**20 de febrero de 2009** Mariano Navas, presidente de Puertos del Estado, declara en el congreso que quiere aprobar la nueva Ley de Puertos cuanto antes.

**Febrero-Marzo de 2009** La aprobación del Proyecto de Ley se retrasa.

**23 y 24 de marzo de 2009** Coordinadora, ante una reunión con Puertos del Estado que no acaba de llegar, convoca una huelga de dos días.

**27 de marzo de 2009** El consejo de ministros aprueba el anteproyecto de Ley de Puertos sin las observaciones de la patronal ni sindicatos.

**30 de marzo de 2009** Coordinadora acude a una reunión con el Grupo Parlamentario Popular para comentar el anteproyecto pero no tienen el texto definitivo.

**31 de marzo de 2009** Coordinadora se reúne con el Grupo Parlamentario Socialista y realizan un análisis genérico de la primera parte del texto.

**17 de abril de 2009** Magdalena Álvarez es sustituida como ministra de Fomento. José Blanco toma el relevo y destituye a Fer-

nando Palao como secretario de Estado de Transporte a favor de Concepción Gutiérrez y a Mariano Navas como presidente de la OPPE nombrando titular a Fernando González Laxe.

**11 de junio de 2009** Antolín Goya es reelegido Coordinador General de Coordinadora.

**15 de junio de 2009** Coordinadora se reúne con González Laxe. Ambas partes se muestran de acuerdo en la necesidad de fijar un solo modelo de estiba en el sistema portuario.

**16 de junio de 2009** González Laxe se reúne con el director general de Anave para tratar el tema de las tasas y subvenciones del proyecto de Ley.

**23 de Junio de 2009** Anesco se reúne con Concepción Gutiérrez para exponer sus opiniones.

Pie de foto



**24 de junio de 2009** Vacaciones parlamentarias.

**Septiembre de 2009** Coordinadora se reúne con todos los grupos parlamentarios con el objetivo de transmitir su posición sobre el anteproyecto de Ley.

**Octubre de 2009** CIU y ERC presentan enmiendas contra el proyecto de Ley. Dichas enmiendas pese a contar con el apoyo de PNB y BNG son rechazadas.

**14 de octubre de 2009** Fernando González Laxe se reúne con los responsables de las 28 Autoridades Portuarias para hablar sobre la tramitación del proyecto de Ley.

**Noviembre de 2009** Los grupos parlamentarios socialista y popular llegan a un acuer-

do con el que se podrá modificar el proyecto de Ley.

**17 de noviembre de 2009** Vence el plazo de presentación de enmiendas al articulado del proyecto de Ley. Debido al debate parlamentario de los Presupuestos Generales del Estado se amplía hasta el 24 de noviembre.

**2 de diciembre de 2009** Se celebra una Comisión de Fomento Informativa en el Congreso de los Diputados sobre el Proyecto de Modificación de la Ley de Puertos de 2003. A la misma acuden todas las Autoridades Portuarias, Coordinadora, UGT, CCOO, Anesco, Anave, etc. Una vez expuestas todas las posturas sólo falta la presentación de enmiendas que pese a las previsiones iniciales, se alarga hasta el 2 de febrero.

## 2.3 Relación de noticias publicadas en los medios del sector

### Enero de 2009

Coordinadora tacha de “disparate” la convivencia entre APIEs y Sociedades. (Veintepies. 02/01/2009)

Anave reclamará medidas legales para afrontar la pérdida de bonificaciones. (El Vigía. 06/01/2009)

Anesco cree que el modelo de estiba de la Ley de Puertos desestabiliza al sector. (El Vigía. 16/01/2009)

Puertos del Estado se reúne con UGT para debatir el borrador de la Ley. (El Vigía. 19/01/2009)

ANAVE asegura que la reducción de bonificaciones del Anteproyecto penalizaría algunos tráficos. (Veintepies. 26/01/2009)

OPPE y Coordinadora se reúnen el 5 de febrero para intentar acercar posturas en la nueva Ley. (Veintepies. 29/01/2009)

Magdalena Álvarez cree que la nueva Ley de Puertos estará lista en este trimestre. (El Vigía. 30/01/2009)

### Febrero de 2009

Coordinadora y OPPE deciden abrir un proceso de diálogo sobre la nueva Ley. (Veintepies. 06/02/2009)



Pie de foto



Pie de foto

Navas acepta abrir un diálogo con Coordinadora sobre la Ley de Puertos. (El Vigía. 06/02/2009)

Coordinadora considera un “error” que OPPE cerrara el proceso de diálogo. (Veintepies. 13/02/09)

Coordinadora estudia presentar un preaviso de huelga esta semana. (Veintepies. 23/02/2009)

Coordinadora presenta el preaviso de huelga pero se reunirá con PSOE y PP. (El Vigía. 25/02/2009)

## Marzo de 2009

PSOE y Coordinadora aplazan su reunión hasta que el proyecto de Ley de Puertos esté aprobado. (El Vigía. 03/03/2009)

La Comisión Paritaria insta a Fomento a abrir un proceso de diálogo sobre la Ley de Puertos. (Veintepies. 11/03/2009)

El Anteproyecto de Ley de Puertos vuelve a quedar fuera de la agenda del Gobierno. (Veintepies. 16/03/2009)

Los estibadores de Barcelona preparan la huelga del 23 y 24 de marzo. (Veintepies. 20/03/2009)

El anteproyecto de Ley de Puertos marcará las futuras actuaciones de Coordinadora. (El Vigía. 24/03/2009)

El puerto de Valencia vuelve a la normalidad tras dos días de huelga. (Veintepies. 26/03/2009)

El Consejo de Ministros remite el Proyecto de Ley de Puertos al Congreso. (El Vigía. 27/03/2009)

Aprobada la Ley de Puertos. (Veintepies. 30/03/2009)

Coordinadora mantiene los primeros contactos parlamentarios sobre la Ley. (El Vigía. 31/03/2009)

## Abril de 2009

Anesco considera que el Proyecto de Ley ignora la mayoría de sus alegaciones. (El Vigía. 02/04/2009)



Pie de foto

Los puertos muestran cautela respecto al Proyecto de Ley ante sus posibles cambios. (El Vigía. 06/04/2009)

Zapatero confirma que “en semanas la Ley de Puertos llegará al Congreso”. (El Vigía. 12/05/2009)

El PSOE no descarta negociar para que el Proyecto de Ley salga adelante. (El Vigía. 06/04/2009)

Coordinadora advierte del parón en el debate sobre la nueva Ley de Puertos. (Veintepies. 26/05/2009)

José Blanco, nuevo Ministro de Fomento. (Veintepies. 08/04/2009)

Blanco anuncia que su Ministerio “impulsará” la nueva Ley de Puertos. (Veintepies. 28/05/2009)

La CNC alerta que el Proyecto de Ley de puertos no avanza en la liberalización. (El Vigía. 14/04/2009)

El Gobierno nombra a Fernando González Laxe presidente de OPPE. (Veintepies. 04/05/2009)

El Consejo de Ministros confirma a Morlán y Gutiérrez en las secretarías de Estado. (El Vigía. 17/04/2009)

Blanco pide expresamente al PP su apoyo para sacar adelante la Ley de Puertos. (El Vigía. 26/05/2009)

La CNC cree que la Ley de Puertos distorsionaría la competencia. (Veintepies. 21/04/2009)

Zapatero confirma que “en semanas la Ley de Puertos llegará al Congreso”. (El Vigía. 12/05/2009)

## Mayo de 2009

El Gobierno nombra a Fernando González Laxe presidente de OPPE. (Veintepies. 04/05/2009)

Coordinadora advierte del parón en el debate sobre la nueva Ley de Puertos. (Veintepies. 26/05/2009)

Blanco pide expresamente al PP su apoyo para sacar adelante la Ley de Puertos. (El Vigía. 26/05/2009)

Blanco anuncia que su Ministerio “impulsará” la nueva Ley de Puertos. (Veintepies. 28/05/2009)

## Junio de 2009

Los puertos españoles critican que la Ley actual impide ayudar a salir de la crisis. (El Vigía. 04/06/2009)

Laxe apuesta por un único modelo de estiba en la nueva Ley de Puertos. (El Vigía. 15/06/2009)

González Laxe y Goya reactivan el diálogo OPPE-Coordinadora y volverán a verse en julio. (Diario del Puerto. 16/06/2009)

“Visitar la sede de OPPE es un avance. De lo que se trataba era de normalizar las relaciones”. (Veintepies. 16/06/2009)

El PP acuerda no presentar una enmienda a la totalidad del proyecto de Ley de Puertos. (Veintepies. 18/06/2009)

Anave se reunió con altos cargos de Fomento para analizar la Ley de Puertos. (Diario del Puerto. 22/06/2009)

Fomento reclama a PSOE y PP consenso para sacar adelante la Ley de Puertos. (El Vigía. 25/06/2009)

Fomento inicia conversaciones con el Grupo Popular para desbloquear la Ley de Puertos. (El Vigía. 30/06/2009)

## Julio de 2009

Laxe ofrece a Coordinadora y Anesco abrir una mesa de consenso en septiembre. (El Vigía. 09/07/2009)

## Septiembre de 2009

Coordinadora espera que Laxe convoque la mesa sobre la Ley de Puertos a final de mes. (El Vigía. 01/09/2009)

Goya: “En momentos como este, lo que el

sector necesita es estabilidad”. (Veintepies. 07/09/2009)

Los sindicatos rechazan mayor liberalización en el sector de la estiba como reclama la CEOE. (El Vigía. 09/09/2009)

Coordinadora y Anesco reiteran una salida negociada al IV Acuerdo Marco. (El Vigía. 16/09/2009)

CiU no presentará enmiendas a la totalidad en el debate de la Ley de Puertos. (El Vigía. 22/09/2009)

PSOE y PP estudian pactar el texto de la Ley de Puertos en las próximas semanas. (El Vigía. 25/09/2009)

El plazo de presentación de enmiendas a la Ley de Puertos se vuelve a ampliar hoy. (El Vigía. 29/09/2009)

## Octubre de 2009

CiU presentará enmienda a la totalidad a la Ley de Puertos. (El Vigía. 06/10/2009)

“El acuerdo abre la puerta a un texto que da estabilidad al sistema portuario”. (Veintepies. 14/10/2009)

Laxe reúne en Madrid a los presidentes de los puertos para fijar posturas ante la nueva Ley. (El Vigía. 14/10/2009)

Ley de Puertos: un pacto sin “cabos sueltos”. (El Diario del Puerto. 14/10/2009)

Blanco defiende en el Congreso una Ley de Puertos que sea “duradera y definitiva”. (Diario del Puerto. 16/10/2009)

El proyecto de Ley de Puertos supera las enmiendas a la totalidad de CiU y ERC. (El Vigía. 16/10/2009)

Coordinadora quiere clarificar el papel de las AAPP en el nuevo modelo portuario. (Veintepies. 29/10/2009)

### Noviembre de 2009

“La nueva Ley recoge el compromiso de OPPE por el medio ambiente”. (Veintepies. 03/11/2009)

El debate de presupuestos ralentiza la tramitación de la nueva Ley de Puertos. (El Vigía. 10/11/2009)

De la Encina: “Es la primera vez que la comunidad portuaria tendrá voz en el Congreso”. (El Vigía. 27/11/2009)

### Diciembre de 2009

La Ley de Puertos da un nuevo paso. (Veintepies. 02/12/2009)

Anesco presentará el recurso contra la sanción de Competencia el día 30. (El Vigía. 04/12/2009)

El sector portuario conquista el Congreso. (Veintepies. 04/12/09)

Las terminales portuarias exigen más bonificaciones en la nueva Ley. (El Vigía. 04/12/2009)

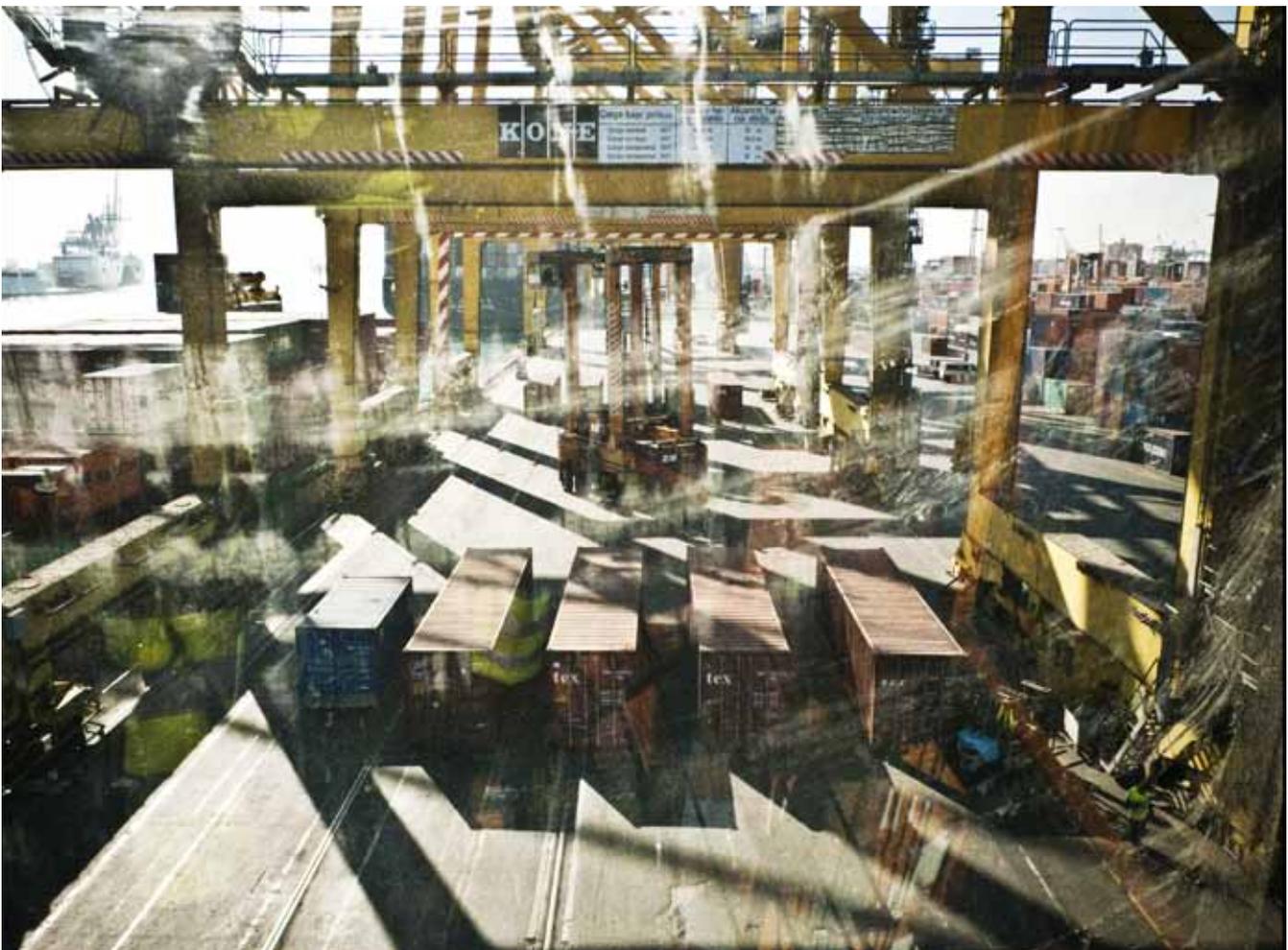
Goya cree que el 25% de relación laboral común desaparecerá de la Ley. (El Vigía. 21/12/2009)

“Los puertos no son un factor determinante”. (Veintepies. 22/12/2009)

Pospuesto al 2 de febrero el plazo de presentación de enmiendas al Proyecto de Ley de Puertos. (Diario del Puerto. 23/12/2009)

Pie de foto





# Conversión de SE a APIE



## 3.1 Crónica del proceso de conversión de las SE a APIE

Las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE) son un nuevo modelo de empresa en sustitución de las Sociedades de Estiba (SE) que se impuso en la Ley de Puertos 48/2003 por parte del gobierno del Partido Popular que por entonces se encontraba en el poder. Estas APIE deberían haberse constituido un año después de aprobarse la Ley, sin embargo esto no se ha empezado a cumplir hasta 2008, por lo que durante mucho tiempo las Autoridades Portuarias han estado fuera de la ley en este tema.

El principal cambio en relación a las Sociedades de Estiba es que, en las APIE, las Autoridades Portuarias (AAPP), supeditadas a Puertos del Estado, dejan de tener el control que mantienen sobre las sociedades de estiba (que era de un 51% sobre el total). Cabe destacar que, en las Sociedades de Estiba, las AAPP no hacen ninguna aportación económica a pesar de detentar ese porcentaje de participación. Su financiación va a cargo de las empresas privadas que tienen la

concesión de los muelles y que son las encargadas de la contratación de los estibadores.

A pesar de que la Ley 48/2003 no fue del agrado de Coordinadora, finalmente tras una larga lucha y negociación con el gobierno del PP se reformularon alguno de los artículos que perjudicaban a los estibadores. Tras estas negociaciones, la Ley fue aprobada y la conversión en APIE podía empezar a realizarse. Sin embargo, a pesar de que el plazo inicial se estableció en febrero de 2005, el cambio no se produjo. El principal motivo de este incumplimiento fue la poca voluntad política del nuevo gobierno del PSOE surgido de las elecciones generales celebradas en marzo de 2004.

Desde el principio, el nuevo gobierno y en especial Mariano Navas, el entonces presidente de Puertos del Estado, se mostró contrario al desarrollo de la Ley, a pesar de estar en plena vigencia, y anunció su reforma. Dicha transformación se demoró hasta que, al lle-

gar la fecha fijada, al Gobierno no le quedó otra opción que aprobar una prórroga de 18 meses para la aplicación de la Ley, estableciendo así el 21 de agosto de 2006 como nueva fecha límite. El 21 de agosto de 2006 llegó, se sobrepasó y aún así no se produjo la transformación haciendo que en los puertos se produjera una situación totalmente ilegal.

La reforma de la Ley planteada en ese momento no prosperó y, paralelamente, en Julio de 2007, Anesco, Coordinadora, CIG y LAB firmaron el IV Acuerdo Marco de la Estiba basándose en el marco legal establecido por la Ley de Puertos 48/2003 y con el que se intentaba dar estabilidad al sector, además de impulsar la capacidad de negociación colectiva de cada puerto individualmente.

Este IV Acuerdo Marco tuvo bastantes opositores ya en el mismo momento de ser firmado. El principal fue Puertos del Es-

tado, que había intentado impedir su negociación negándose a asistir a las reuniones porque esa firma reducía su control en el ámbito de la estiba. Para evitar su aplicación, Puertos del Estado, impugnó el IV Acuerdo Marco alegando que Anesco no contaba con la mayoría suficiente en las SE para firmar un acuerdo sectorial.

Con esta jugada, Puertos del Estado aprovechaba su propio incumplimiento de no constituir las APIE para impugnar un acuerdo muy elaborado entre las empresas y los trabajadores. Según Puertos del Estado, su impugnación se veía motivada únicamente porque quien contrata a los estibadores son las sociedades de estiba y el control de estas sociedades lo tiene Puertos del Estado a través de las Autoridades Portuarias, no Anesco.

Esta situación indignó a Coordinadora que, a principios de 2008, convocó una semana de huelga en todos los puertos es-

Pie de foto



pañoles del 14 al 20 de enero para forzar la conversión de las SE. Las Autoridades Portuarias se apresuraron entonces a demandar más tiempo a Coordinadora para poder constituir las APIE y, aunque las AAPP habían retrasado esa decisión indefinidamente, Coordinadora volvió a demostrar su capacidad de diálogo y aceptó aplazar la huelga un mes para que las Autoridades Portuarias tuvieran un margen de acción.

Finalmente, un día antes de la huelga, Coordinadora decide desconvocarla al ver que la mayoría de puertos españoles, sobre todo los más importantes como Algeciras, Valencia o Barcelona, empezaron el proceso de transformación. Este cambio implicó la integración de 5.232 estibadores en las APIE, lo que representaba más del 80% de los portuarios.

• BOLETÍN DE LA COORDINADORA • ESTATAL DE TRABAJADORES DEL MAR •

# LA ESTIBA

EPOCA V • NÚMERO 6 • INVERNO 2007-08

TEMA DEL MES

## La asamblea decide ir a la huelga en febrero

La asamblea celebrada el 9 de enero en Madrid, decide que sólo se salvarán de la huelga aquellos puertos que hayan constituido las APIE antes del 15 de febrero

**MADRID.** La Coordinadora estatal de Estibadores decide el 9 de enero en una asamblea celebrada en Madrid, la decisión de ir a huelga en febrero. La asamblea, convocada por la Coordinadora estatal de Estibadores, decide que sólo se salvarán de la huelga aquellos puertos que hayan constituido las APIE antes del 15 de febrero.

Los 48/2007 regirán, y se dispondrá de un mes para que se realice la transformación en APIE. Si no se logra, se convocará la huelga.

Con esta decisión, Coordinadora decide aplazar la huelga un mes para que las Autoridades Portuarias tengan un margen de acción.

Además, la paralización de Puertos del Estado en el marco del IV Acuerdo Sectorial, firmado el mes pasado entre la patronal y el sector, se mantendrá.

Antes de la asamblea, Coordinadora, CDS y UAB, hace más de un año, que desde la negociación se está persiguiendo el cumplimiento de la negociación laboral normal en vez de la huelga. En agosto, se celebró una asamblea con esta intención.

Además de la huelga, Coordinadora emprenderá acciones legales contra las Autoridades Portuarias que no cumplan la Ley y el convenio colectivo que se negocia con la Comisión Mixta de Puertos del Estado, para hacer efectiva su capacidad de mediación y conciliación, en vez de imponer y solucionar los conflictos de trabajadores y empresas.

Como resultado de la negociación con el Acuerdo firmado, Coordinadora sólo reconoce como válido el seguimiento de este pacto si la Comisión Portuaria, que se reúne con la misma periodicidad mensual que la Mixta anterior, pero en Puertos del Estado, aunque la mayoría de las APIE puede dar salida a las necesidades más importantes que han motivado esta huelga, en momentos previos que no sólo con eso se acaban los problemas portuarios.

Cabe recordar que las negociaciones de Coordinadora, se resumen en dos puntos:

1. Cumplimiento integral de la Ley de Puertos 48/2003, que incluye la formación de las APIE en todos los puertos.
2. Que se evite el reconocimiento de la peligrosidad, presencia y toxicidad de todas las líneas que desempeñan los trabajadores portuarios, también en las compañías privadas.

En definitiva, Coordinadora no está más que respetando la legislación y la legalidad vigente.

**ZONA NOROCCIDENTAL 04**  
 Avilés  
 APIE impuesta por la deuda

**ZONA LEVANTE 05**  
 Cartagena  
 El modelo catalán preferido por Pileta

**ZONA CANARIA 06**  
 Gran Canaria  
 Sólo aceptan ingresar a través de la Compañía Portuaria

**ZONA SUR 08**  
 Málaga  
 Manos a la Molienda

**ZONA CATALUNDA-BALEAR 09**  
 Barcelona  
 Proposición de huelga

Pie de foto

Pie de foto



## Relación de noticias publicadas en los medios del sector

# 3.2

### Febrero de 2008

#### Las empresas toman el control total de la estiba en 19 puertos españoles

Las empresas estibadoras han tomado el control accionarial total de 19 puertos españoles, entre los que figuran doce de las veinte sociedades de mayor tráfico del sistema portuario español. El sindicato Coordinadora decidió el pasado de 13 de febrero desconvocar la huelga a petición de la patronal Anesco.

Transporte XXI. 15/02/2008

#### La Apie de Barcelona definirá hoy sus principales objetivos

Esta mañana tendrá lugar la primera reunión del Consejo de Administración de la nueva Agrupación Portuaria de Interés Económico (Apie).

El Vigía. 27/02/2008

Pie de foto



## Marzo de 2008

### La contratación de la sociedad de estiba de Sagunto crece más de un 20% en enero de 2008

La APIE del Puerto de Sagunto, en su primera reunión tras su constitución formal el pasado 14 de febrero, analizó los resultados de la Sociedad de Estiba correspondientes al mes de enero.

Diario del Puerto. 04/03/2008

## Abril de 2008

### APIEs, año cero...

Estudio sobre las sociedades de estiba y de-estiba 1999-2006.

El negocio de la estiba en España está en pleno cambio de ciclo. De la titularidad pública en los pools de trabajadores a la privada. El mandato de la Ley de Puertos de 2003 era claro y diáfano y tras el fracaso de la contrar-reforma emprendida en 2004 por el equipo socialista del Ministerio de Fomento, no queda otro remedio que aplicarla en su integridad.

Transporte XXI. 01/04/2008

## Mayo de 2008

### La deuda impide el pleno

Todos los puertos canarios han creado sus APIE excepto el de Las Palmas, que antes debe solucionar la deuda que arrastra desde hace años. Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Puerto del Rosario (Fuerteventura) y Arrecife (Lanzarote) han culminado ya el proceso de transformación de las antiguas sociedades de estiba en las actuales APIE.

La Estiba. Mayo 2008

### Sólo faltan las islas

La Autoridad Portuaria Baleares está a la espera de algo inédito para crear las APIE: que Puertos del Estado dé el visto bueno a los estatutos.

La Estiba. Mayo 2008

### Falta la oveja negra

Cartagena, una vez más, es el único puerto de la Zona que ni tiene APIE ni intenciones de crearla.

La Estiba. Mayo 2008

### Sólo un puerto con APIE

Sólo Bilbao ha culminado el proceso de transformación de la antigua Sociedad de Estiba, que ya es una APIE con todas las de la ley. Del resto de los puertos de la Zona Norte, parece que es Avilés el enclave que está más cerca de constituir su APIE.

La Estiba. Mayo 2008

### A vueltas con los estatutos

El reparto de poder entre las empresas ralentiza la creación de los puertos que aún no han constituido la APIE. Los puertos más grandes de la Zona Sur hace ya bastante tiempo que tienen sus APIE totalmente constituidas y legalizadas.

La Estiba. Mayo 2008



# Negociación colectiva en los puertos



## 4.1 Crónica del proceso de negociación del Acuerdo y las impugnaciones

El 26 de Julio de 2007, Anesco, LAB, CIG y Coordinadora se reunieron en Madrid para realizar la firma del IV Acuerdo Marco, con siete años y medio de vigencia y más de 1 ó 2 de prórroga hasta negociar el siguiente acuerdo. El marco legal de este acuerdo estaba presidido por la Ley de Puertos 48/2003 que, en su momento, fue aprobada por el gobierno de Aznar.

Paralelamente, esa Ley estaba siendo objeto de un proceso de reforma por parte del gobierno del PSOE. El intento anterior de modificación ya fracasó y éste parecía que iba a ser igual de conflictivo. El IV Acuerdo Marco, por tanto, era la única herramienta para intentar que el sector tuviese un marco estable que no limitase, sino que impulsase la capacidad de negociación colectiva de cada puerto.

Tras tres años de negociaciones y trabajo entre todas las partes implicadas, se firmó el IV Acuerdo Marco de obligado cumplimien-

to para cualquiera que realizara labores de estiba. Este tipo de acuerdos vinculan a empresas estibadoras y aquellas que sin serlo realizan labores portuarias. Las actividades portuarias que se rigen bajo este acuerdo son las labores de estiba, desestiba, carga y descarga de buques (incluso de carga rodada) y el transporte horizontal dentro de la terminal. Así su aplicación se extiende a todos los puertos comerciales sean o no de interés general, dejándoles la libertad para que consensúen sus propias decisiones. Además el IV Acuerdo mantiene en vigor las funciones de la Comisión Mixta anterior que ahora pasa a llamarse “Comisión Paritaria y de Interpretación del IV Acuerdo Marco”.

El 1 de agosto del mismo año, el Sector Estatal de Puertos, Aduanas y Consignatarias de la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de la Unión General de Trabajadores (TCM-UGT) presentó ante la Dirección General de Trabajo del

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, y en concreto del Departamento de Convenios Colectivos, una impugnación contra el convenio. Según TCM-UGT, el IV Acuerdo Marco no es legal. Los principales puntos que TCM-UGT alega para que sea rehusado son que establece una doble escala salarial y que Anesco no tiene la representatividad suficiente como para firmarlo en nombre de todas las empresas que suministran personal a las empresas estibadoras, ya que las Sociedades de Estiba están participadas mayoritariamente por Puertos del Estado.

Las impugnaciones de CCOO, de la Autoridad Portuaria de Gijón, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, del presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena, de la European Bulk Handling Installation y de Puertos del Estado no se hicieron esperar.

No obstante, las firmas del primer, segundo y tercer Acuerdo Marco, años atrás, muestran que, tanto Puertos del Estado como el resto de las organizaciones, reconocieron en esos momentos a Anesco como habilitada para negociar, por lo que sus objeciones de ahora son una incongruencia.

Paralelamente, cuando en agosto se hizo público el IV Acuerdo Marco, la Dirección General de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) decide abrir una investigación de oficio para averiguar su legitimidad. Para ello, la CNC pide a Anesco, Coordinadora y Puertos del Estado información sobre las negociaciones llevadas y sobre el propio Acuerdo.

En septiembre de 2007, Puertos del Estado presionó hasta conseguir que algunas autoridades portuarias firmasen un documento de apoyo a la impugnación presentada por Puertos del Estado contra el IV Acuerdo Marco. Sin embargo, una semana después, algunas AP matizaron que este documento no suponía impugnar el acuerdo individu-

almente como autoridad portuaria. Los cinco primeros puertos españoles de tráfico de mercancías (Algeciras, Barcelona, Valencia, Bilbao y Tarragona) señalaron la necesidad de reflexionar sobre la idoneidad de esta medida y remitirla al consejo de administración de cada enclave.

En octubre, las asociaciones de empresas estibadoras de Barcelona y de Valencia mandan un comunicado de apoyo y adhesión a la firma del IV Acuerdo. Las asociaciones homólogas de Algeciras, Málaga y Santa Cruz de Tenerife hacen lo mismo. Son estas empresas las que financian el 100% de la estiba portuaria y por eso se posicionan y reivindican elegir qué tipo de acuerdo marco quieren.

Meses más tarde, el 3 de diciembre de 2007, la CNC emite un expediente sancionador por prácticas restrictivas de la competencia contra las asociaciones que han firmado el Acuerdo. Por supuesto, Puertos del Estado se declara parte interesada.

Ante esta situación y para que el IV Acuerdo Marco sea aceptado, Coordinadora responde amenazando con ir a una huelga del 14 al 20 enero del año siguiente (2008) para que se produzca la transformación de las Sociedades de Estiba en APIE, tal y como marcaba la ley desde agosto de 2006. Pero, a petición de algunas autoridades portuarias que se comprometieron a hacer todo lo posible por transformar las Sociedades de Estiba en APIE, Coordinadora decide retrasar la huelga hasta febrero. Llegado ese plazo, se ha conseguido la transformación de las SE más importantes y el 83,3% de los estibadores están integrados en APIE.

CCOO y UGT, por su parte, convocan una huelga en protesta por la creación de las APIE. Sin embargo, el seguimiento de dicha huelga fue casi nulo dada la poca afiliación de estos sindicatos en los mayores puertos.

En su momento, Puertos del Estado, inicia otro ataque y anuncia una modificación del coeficiente reductor para determinar la edad de jubilación de los estibadores. Pretende que algunas de las actividades que realizan los trabajadores portuarios no computen para reducir la edad de jubilación. Ante este hecho, la comisión paritaria del IV Acuerdo Marco solicitó entrevistas con los responsables públicos para intentar solucionar el entuerto.

En septiembre de 2008, Anesco vota en asamblea el cambio de sus estatutos para poder integrar a las nuevas APIE en su estructura organizativa. De este modo, la patronal incorpora las empresas que ya cuentan con el 100% del capital y consiguen que su legitimidad para firmar acuerdos de sector sea indiscutible. Superado el problema de la legitimidad, tanto Coordinadora como Anesco siguen adelante con su defensa del Acuerdo ante la nula

disposición al dialogo de Puertos del Estado.

Para que no haya dudas, los firmantes del IV Acuerdo Marco realizan algunas modificaciones y lo vuelven firmar a mediados de septiembre. ELA, CC.OO. y UGT siguen sin firmarlo. Anesco, por su parte, reclama la publicación del Acuerdo y una evaluación y conocimiento de la futura Ley de Puertos para lograr tranquilizar el ambiente definitivamente. De igual manera, Coordinadora reclama que, ya que se ha resuelto el principal punto problemático del IV Acuerdo Marco, el Ministerio de Trabajo publique el texto en el Boletín Oficial del Estado (BOE) en un plazo máximo de un mes y medio o dos meses. De lo contrario, Coordinadora se muestra dispuesta a llevar el tema a los tribunales.

En octubre de 2008, la Dirección General de Trabajo cede a las presiones de Puertos

Pie de foto





Pie de foto

del Estado y decide presentar una demanda ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, que convoca un juicio para el 22 de enero de 2009. Por este motivo, la comisión paritaria del Acuerdo se reúne el 17 de noviembre 2008 en Madrid para estudiar la situación. A pesar de creer en la validez del IV Acuerdo, los firmantes deciden que acatarán la decisión del juez a pesar de que el IV Acuerdo Marco en esos momentos ya se estuviera aplicando.

En enero de 2009, el magistrado de la Audiencia Nacional encargado de estudiar todas las alegaciones presentadas al convenio decide posponer el juicio hasta el 5 de mayo de ese año. El principal motivo de dicho aplazamiento es que tanto Sesticarsa (la sociedad de estiba de Cartagena) como UGT presentaron sendas demandas que no se habían acumulado al proceso judicial ni se habían trasladado a las partes implicadas para su conocimiento.

Coordinadora convoca un paro de 12 horas para las tareas complementarias los días 23 y 24 de marzo. Anesco y Coordinadora elaboran un documento conjunto y lo envían al Ministerio de Fomento y al Grupo parlamentario Socialista pidiendo que se abra un proceso de negociación y que se escuche al sector.

Un mes más tarde, a mediados de abril y tras las elecciones generales, se realiza una reestructuración del Ministerio de Fomento y José Blanco sustituye a Magdalena Álvarez. Al tomar posesión de su cargo, Blanco destituye a Mariano Navas y a Fernando Palao. De este modo, nombra a Fernando González Laxe como nuevo presidente de la OPPE y a Concepción Gutiérrez como nueva secretaria de Estado de Transporte. Tanto Coordinadora como Anesco se congratulan de dichos cambios ya que esperan que tengan mayor predisposición a negociar.

El 5 de mayo de 2009, día en que se tenía que celebrar el juicio, tras las primeras deliberaciones el tribunal decide aplazar de nuevo la vista. El motivo del aplazamiento fue la no comparecencia de los representantes de la Autoridad Portuaria de Gijón y del sindicato LAB. En cualquier caso, las partes implicadas pudieron intercambiar impresiones. Por su parte, la Dirección General de Trabajo ofreció a los firmantes un pacto para dejar de lado las denuncias y declarar que el IV Acuerdo sea firmado con carácter extraestatutario.

El 20 de mayo se celebró en Madrid una nueva Comisión Paritaria del IV Acuerdo Marco con la participación de Anesco y Coordinadora en la que se rechaza esa propuesta. Al mismo tiempo, Coordinadora solicita de forma inminente un encuentro con el nuevo presidente de Puerto del Estado, Fernando González Laxe, para conocer su posición en este proceso y volver a invitar al organismo público a que se integre en la mesa de negociación del IV Acuerdo.

Pero las malas noticias no tardan en llegar, el 9 de junio, se emite la sentencia de la Audiencia Nacional que deslegitima de nuevo a la patronal Anesco en la negociación con el resto de firmantes del IV Acuerdo Marco. Según la sentencia, en España existen más de un millar de empresas dedicadas a tareas complementarias de la estiba por lo que la representatividad de Anesco no era suficiente. Algo totalmente incierto para los firmantes y, en especial, para Anesco que agrupa aproximadamente dos centenares de empresas estibadoras. Tanto Anesco como Coordinadora recurren la sentencia ante el Tribunal Supremo en el plazo de diez días que marca la ley. Según Antolín Goya, la causa de esta sentencia ha sido que las autoridades portuarias “emitieron y entregaron a Puertos del Estado certificaciones confundiendo el ámbito funcional del IV Acuerdo con ‘todas’ las actividades que se realizan en los puertos”.

El 8 de julio de 2009, Anesco y Coordinadora se reúnen con Fernando González Laxe con el objetivo de hablar de la Ley de Puertos y de la sentencia del IV Acuerdo Marco. En la reunión se plantea a González Laxe el problema de la legitimación de las partes y aclarar el entuerto, tanto de cara al recurso como de cara a futuros acuerdos. Para ello, proponen al organismo público que se incorpore en la mesa de negociación del IV Acuerdo Marco. González Laxe, por su parte, ofrece la posibilidad de abrir esa mesa de negociación a partir de septiembre y que en ella participen todas las partes implicadas para poder llegar a un acuerdo satisfactorio para todos.

Cabe destacar que, en aquellos puertos en los que Coordinadora contaba con la mayoría sindical y las empresas asociadas a Anesco poseían el control de las APIE, el IV Acuerdo Marco se estaba aplicando sin problemas, excluyendo los artículos declarados fuera de derecho.

Cuando todo parecía encaminado a resolverse, la Comisión Nacional de la Competencia, que desde 2007 había entrado de oficio en el caso, hizo público el 30 de septiembre de 2009 que abría un expediente sancionador a Anesco y a los sindicatos Coordinadora, CIG y LAB por un presunto acuerdo anticompetitivo que dificultaba el acceso a la prestación de servicios portuarios complementarios a empresas no estibadoras, al incumplir el Artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia. Además la CNC impuso sanciones de más de un millón de euros en total a Anesco, Coordinadora, CIG y LAB.

El año finaliza como una película de suspense. Tanto Anesco como Coordinadora, tras una reunión celebrada en noviembre en Bilbao con representantes de la CNC y de otros sindicatos, presentaron sus recursos en diciembre de 2009, quedando a la espera de una resolución definitiva por parte de la CNC.

## Cronología del IV Acuerdo

# 4.2

**26 de Julio 2007** Después de varias negativas por parte de Puertos del Estado en la renovación del convenio estatal, Anesco y Coordinadora firman el IV Acuerdo Marco del sector de la Estiba. ELA, UGT y CCOO deciden no firmarlo al considerarlo lesivo para los trabajadores.

**Julio - Diciembre 2007** ELA, UGT, CCOO y Puertos del Estado lo impugnan bajo el argumento de falta de representatividad de las partes y consiguen retrasar su publicación oficial. Por otro lado, la Dirección de Investigación de la CNC entra de oficio en el caso.

**Enero - Julio de 2008** Tanto Anesco como Coordinadora se reúnen en varias ocasiones con la secretaria general de Empleo, Maravillas Rojo, para explicarle sus razones.

**Septiembre de 2008** Coordinadora anuncia su predisposición a modificar alguno de los puntos del IV Acuerdo Marco pero Puertos del Estado no cede en su impugnación. Por su parte, Anesco reclama a las autoridades laborales que publiquen el IV Acuerdo Marco.

**10 de septiembre de 2008** Se vuelve a redactar el acuerdo contemplando la incorporación de las Apie a la patronal. Anesco, Coordinadora, CIG y LAB rubrican el acuerdo por segunda vez. ELA, CCOO y UGT siguen sin firmar.

**Octubre de 2008** A pesar de esos cambios, la Dirección General de Trabajo decide presentar una demanda ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional.

Pie de foto



**Noviembre de 2008** La comisión paritaria del IV Acuerdo Marco se reúne el 18 de noviembre para analizar la situación ya que con la incorporación de las Apie pensaban que sería suficiente.

**Mayo de 2009** La abogada del Estado sugiere a los firmantes del IV Acuerdo Marco realizar una solución extraestatutaria al conflicto, renunciando así a la aplicación del convenio en todo el sector. Anesco y Coordinadora rechazan la propuesta de la Dirección General de Trabajo.

**Junio de 2009** La Audiencia Nacional deslegitima a Anesco en la firma del IV Acuerdo Marco.

**Julio de 2009** Anesco y Coordinadora ofrecen a Puertos del Estado sentarse en una mesa negociadora sobre el IV Acuerdo Marco.

**Septiembre de 2009** A finales de mes, Competencia abre un expediente sancionador a los cuatro firmantes del IV Acuerdo Marco.

**Enero de 2010** La Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional retira la multa impuesta por la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) aunque el proceso contra los firmantes sigue abierto.

## 4.3 Relación de noticias publicadas en los medios del sector

### Enero de 2009

**Puertos del Estado convoca a Coordinadora y Anesco para principios de febrero.**

La vista de la Audiencia Nacional por el IV Acuerdo Marco se suspende hasta el 5 de mayo. (El Vigía. 22/01/2009)

**Coordinadora reclama reunirse con Navas y remite más de 5.000 telegramas a Fomento.**

El sindicato paralizó la mayoría de los puertos españoles durante dos horas para celebrar asambleas informativas con sus afiliados. Esta mañana se celebra la vista en la Audiencia Nacional que enfrenta las posiciones de Puertos del Estado y Coordinadora y Anesco, sobre la vigencia del IV Acuerdo Marco de la Estiba. (El Vigía. 22/01/2009)

### Marzo de 2009

**Anesco solicita desconvocar la huelga del 23 y 24 de marzo pero Coordinadora no lo acepta.**

La comisión paritaria del IV Acuerdo Marco decidió ayer enviar a Fomento y PSOE una solicitud de negociación directa con el sector. (El Vigía. 10/03/2009)

**“Seguimos dispuestos a negociar con Puertos del Estado, pese a su actitud”.**

Sobre el estado de negociación del IV acuerdo Marco, el representante de Coordinadora cree que “Anesco está en una situación de asombro”. (El Vigía. 18/03/2009)

## Mayo de 2008

**Coordinadora rechaza en firme una solución extraestatutaria al IV Acuerdo Marco de la estiba.**

Para Coordinadora esta es una opción que no es “ni valorable”. (El Vigía. 07/05/2009)

**Coordinadora se reunirá con PSOE y PP antes de hacerlo con González Laxe.**

El IV Acuerdo Marco es uno de los temas que Coordinadora abordará en su encuentro con el presidente de Puertos del Estado. (El Vigía. 15/05/2009)

**Anesco rechaza la ‘solución extraestatutaria’ porque cuestiona su legitimidad como patronal.**

Javier Vidal, presidente de Anesco, espera que el conflicto del IV Acuerdo Marco se solucionara en el juicio del próximo día 27. (El Vigía. 20/05/2009)

**Coordinadora espera una “rápida resolución” judicial sobre el IV Acuerdo.**

El proceso sobre la validez o no del IV Acuerdo Marco quedaba ayer visto para sentencia, tras el último juicio celebrado en la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional. (Veintepies. 28/05/2009)

## Junio de 2008

**El presidente de OPPE y el coordinador general de Coordinadora se reunirán el 15 de junio.** (Diario del Puerto. 08/06/2009)

**La Audiencia Nacional deslegitima a Anesco en la firma del IV Acuerdo Marco.**

Anesco y Coordinadora recurrirán la sentencia ante el Tribunal Supremo en un plazo no superior a los diez días que marca la ley vigente. (El Vigía 10/06/2009)

**La Audiencia niega la representatividad de ANESCO y Coordinadora para suscribir el IV Acuerdo Marco.** (Diario del Puerto. 11/06/2009)

**Los expedientes de regulación y la reelección de Goya cierran el Congreso de Coordinadora.** Antolín Goya califica de “irresponsabilidad” la actitud de las autoridades portuarias al entregar certificaciones a Puertos del Estado que confunden el ámbito funcional del IV Acuerdo Marco con la totalidad de las actividades realizadas en los puertos. (El Vigía. 11/06/2009)

**“No todos estamos igual, pero nos tenemos que implicar todos para salir de ésta”.**

El coordinador general del sindicato mayoritario de la estiba se pronunció ayer acerca de la sentencia de la Audiencia Nacional que impugna el IV Acuerdo Marco. (Veintepies. 12/06/2009)

**Laxe apuesta por un único modelo de estiba en la nueva Ley de Puertos.**

Durante la reunión es evidente que el conflicto del IV Acuerdo Marco de la Estiba fue otro tema abordado.

El Vigía. 15/06/2009

**“Visitar la sede de OPPE es un avance. De lo que se trataba era de normalizar las relaciones”.**

Así se refería Antolín Goya a su reciente encuentro con el presidente de OPPE, Fernando González Laxe, en Madrid. La Ley de Puertos -ahora en trámite parlamentario, tras aprobarla el Consejo de Ministros- y el IV Acuerdo Marco -que regula la profesión de la estiba- fueron los principales ejes del encuentro entre ambos dirigentes. (Veintepies. 17/06/2009)

**CC.OO. valora positivamente la sentencia contra el IV Acuerdo Marco.**

Para el sindicato, se revaloriza el papel negociador de los Comités de Empresa y de los sindicatos de clase para firmar Acuerdos Marcos. (El Vigía. 18/06/2009)

**Anesco y Coordinadora debatirán la próxima semana sobre el IV Acuerdo.**

El presidente de la patronal Anesco, Xabier Vidal se reunió el pasado martes con el presi-

dente de Puertos del Estado, González Laxe. (El Vigía. 23/06/2009)

## Julio de 2008

**Anesco y Coordinadora pedirán el día 8 a Laxe concreción sobre el modelo de Estiba.**

Durante la reunión prevista ese día también ofrecerán la posibilidad de abrir una nueva mesa de negociación para el Acuerdo Marco. (El Vigía. 02/07/2009)

**Anesco y Coordinadora ofrecen a Laxe incorporarse a la mesa del IV Acuerdo.** (El Vigía. 07/07/2009)

**Laxe ofrece a Coordinadora y Anesco abrir una mesa de consenso en septiembre.**

El propósito de González Laxe es integrar en la misma a partidos políticos y el mayor número de grupos afectados por la nueva Ley de Puertos. (El Vigía. 09/07/2009)

## Septiembre de 2008

**Coordinadora esperará a que se aclare el modelo de estiba para buscar salida al Acuerdo Marco.**

El sindicato de estiba Coordinadora tiene pre-

visto aguardar a que se aclare el modelo de estiba en el marco de la tramitación del Proyecto de Ley de Modificación de la Ley de Puertos de 2003. (Diario del Puerto. 07/09/2009)

**Coordinadora y Anesco retoman hoy el diálogo sobre el IV Acuerdo en Bilbao.**

Ambas partes permanecen a la espera que en la futura Ley de Puertos se disipen las dudas surgidas con el doble modelo de estiba. (El Vigía. 14/09/2009)

**Coordinadora y Anesco reiteran una salida negociada al IV Acuerdo Marco.**

Coordinadora continúa su ronda de contactos políticos para negociar la Ley de Puertos, en octubre se reunirá con Rafael Simancas. (El Vigía. 16/09/2009)

## Octubre de 2008

**Competencia abre un expediente sancionador a los cuatro firmantes del IV Acuerdo Marco.**

Anesco tendrá que hacer frente a una multa de 901.518,16 euros, mientras que la sanción a Coordinadora será de 168.000 euros. (El Vigía. 01/10/2009)

**ANESCO opta por la prudencia mientras Coordinadora habla de multa "inadmisible".**

Pie de foto





Pie de foto

Aturdidos aún por la dureza de las sanciones acordadas por la Comisión Nacional de Competencia (CNC), los firmantes del IV Acuerdo Marco iniciaron ayer los trabajos para analizar la resolución y decidir las acciones a emprender. (Diario del Puerto 02/10/2009)

#### El IV Acuerdo Marco de la estiba portuaria.

La Comisión Nacional de la Competencia sancionará a las organizaciones firmantes del IV Acuerdo Marco en el sector de la estiba portuaria, dando la razón a la UGT. (Veintepies. 02/10/2009)

#### Anesco, Coordinadora y CIG anuncian recurso ante “el atropello” de Competencia.

La patronal celebrará el próximo jueves un comité ejecutivo en el que se tomará la decisión de dar respuesta a la sentencia de la CNC. (El Vigía. 02/10/2009)

#### “La resolución atenta contra la libertad negociadora de empresas y sindicatos”.

El secretario general de Coordinadora afirma que “es la primera vez en muchos años que la Comisión Nacional de la Competencia sancio-

na un acuerdo entre empresas y trabajadores”. (Veintepies. 02/10/2009)

#### OPPE se limita a recordar que su labor es “facilitar el buen funcionamiento de todos los operadores”.

El Organismo Público Puertos del Estado, parte esencial en todo el proceso seguido contra el IV Acuerdo Marco, tanto por la vía de la Dirección General de Trabajo como por la de la Comisión Nacional de Competencia (CNC), prefirió ayer no valorar la resolución de la CNC y se limitó a recordar su papel en el mundo portuario. (Diario del Puerto. 05/10/2009)

#### Coordinadora considera que en la resolución de la CNC se han vulnerado derechos fundamentales.

Coordinadora decidió ayer recurrir la resolución de la Comisión Nacional de Competencia (CNC). (Diario del Puerto. 08/10/2009)

#### ANESCO asegura que la sanción de la CNC “distorsiona las normas de competencia”.

El Comité Ejecutivo de Estibadoras de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO) se

reunió ayer en Madrid para analizar con detalle la resolución de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC). (Diario del Puerto. 09/10/2009)

## Noviembre de 2008

**Antolín Goya: Para nosotros el IV Acuerdo ha supuesto mucho y lo vamos a pelear hasta el final.** (Diario del Puerto. 4/11/2009)

**Sindicatos y Anesco analizarán en una jornada el IV Acuerdo Marco de la Estiba.**

El Museo Marítimo Ría de Bilbao acogerá el próximo 1 de diciembre una cita profesional que reunirá a representantes de Anesco y de los principales sindicatos de estibadores con objeto de confrontar sus distintas visiones sobre el IV Acuerdo Marco de la Estiba. (Diario del Puerto. 24/11/2009)

**El IV Acuerdo Marco de la estiba, a debate en Bilbao.**

Los firmantes del IV Acuerdo Marco acudirán a una jornada sobre el sector de la estiba en España, organizado por el Instituto Vasco de Logística y las firmas IFTEM y MASER. (Ventiepies. 25/11/2009)

## Diciembre de 2008

**Anesco presentará el recurso contra la sanción de Competencia el día 30.**

La asociación celebró ayer su asamblea general en Madrid donde debatió la tramitación de la nueva Ley de Puertos. (El Vigía. 04/12/2009)

**Goya cree que el 25% de relación laboral común desaparecerá de la Ley.**

El sindicato estibador está preparando contra la sanción impuesta por la Comisión Nacional de la Competencia. (El Vigía. 21/12/2009)

# 4.4

## Convenio colectivo del Puerto de Algeciras

Coordinadora, CCOO y UGT, Anesco (APM Terminals), Apemar y MarApie (antigua Sestibalsa), firmaron el pasado 19 de diciembre de 2008 un acuerdo colectivo que, con una vigencia de diez años, dotaba de estabilidad, disponibilidad y paz social al primer puerto de España. El presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA,) Manuel Morón, tras la firma del documento, destacó que las partes firmantes han realizado un importante ejercicio de responsabilidad y generosidad, “algo de lo que la Comunidad Portuaria debe sentirse orgullosa”.

El acuerdo afecta a 1.230 trabajadores fijos de la empresa y de forma más indirecta a unos 450 eventuales. Los representantes de los trabajadores consiguieron durante la negociación que la firma danesa se comprometiese a garantizar un aumento salarial anual del 2%, sin el IPC, hasta el 2017. Además, según indicaba el preacuerdo existía la posibilidad inicial de un aumento en la paga de marzo de un 1,5% a partir de 2009 y del 0,625% a partir de 2010, así como, un aumento del 0,625% en la paga de octubre. Otra de las cosas que recoge es un total de horas anuales que ascien-

den a 2.000, incluidas las extraordinarias, además de abonar todas las jornadas de inactividad, incluidos, los sábados, domingos y festivos, siempre y cuando el trabajador esté disponible. En cuanto a este asunto, en el acuerdo se garantiza la disponibilidad del 66% de la plantilla activa tanto de capataces como de portainers.

Pero uno de los compromisos adquiridos ha dado más adelante fuertes dolores de cabeza a los estibadores: Maersk se comprometió a establecer un movimiento anual de tres millones de contenedores en la terminal APM Maersk. No obstante, la crisis económica y la consiguiente caída de volúmenes que experimentó la naviera hicieron que, según Maersk, este compromiso fuera muy difícil de cumplir. De este

modo, tras conseguir su parte del acuerdo casi por los pelos al finalizar el ejercicio de 2009, en marzo de 2010, la naviera anunció su intención de desviar 500.000 TEUs del puerto de Algeciras a la terminal de TangerMed a partir del mes de mayo reduciendo la actividad en la terminal APM en un 25%.

La compañía justificó su decisión con la posibilidad de rebajar el precio final del contenedor en un 20% si trasladaba su actividad al puerto tangerino, construido con mayoría de capital europeo y en el que predomina el establecimiento de las multinacionales norte europeas. Además de un mayor coste de las tasas portuarias a este lado del Estrecho, se une la notable diferencia de los costes de personal.

Pie de foto



Tras el anuncio, se inició una ronda de reuniones entre los trabajadores de APM, la empresa, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y Coordinadora. Tal fue la preocupación que generó esta inesperada decisión que hasta el alcalde de Algeciras, Tomás Herrera, se comprometió a mediar para que no se produjera ningún desvío hasta que la empresa no realizase un estudio sobre la mejor manera de reducir costes en el puerto algecireño. Por su parte, Marapie afirmó que lo que Maersk debería hacer es invertir en la terminal de Algeciras para actualizar la tecnología utilizada en la dársena algecireña lo que haría que aumentase su competitividad.

Sin embargo, las reuniones no dieron los frutos esperados y Maersk hizo caso omiso a las peticiones de sus interlocutores y a

los consejos dados por Marapie, por lo que, finalmente, en mayo de 2010, ha procedido al anunciado desvío de los tráficós a la terminal de TangerMed.

A pesar de eso, los primeros datos obtenidos tras haberse iniciado los desvíos parecen indicar que estos no se han hecho notar en el puerto de Algeciras. De momento, desde que comenzó la derivación de tráficós a Tánger, la terminal del puerto andaluz ha trabajado una media de 40.000 movimientos semanales. Aunque no hay que cantar victoria ya que los efectos pueden empezar a notarse más adelante. Por lo pronto, las previsiones de tráficós han empezado a modificarse y la estiba algecireña vive pendiente de las posibles repercusiones de la decisión tomada por Maersk.

Pie de foto





# Actividad organizativa en 2009



## 5.1 Reuniones y asambleas

### 5.1.1 II Congreso CEEP

#### Elección de Coordinador General

El II Congreso de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios (CEEP) se celebró los días 10 y 11 de junio de 2009, en el auditorio del World Trade Center de Barcelona. En dicho congreso estaba previsto elegir al nuevo Coordinador General la CEEP. Antolín Goya fue reelegido por mayoría absoluta y ostentará el cargo durante los próximos cuatro años. Del mismo modo, este congreso fue uno de los actos principales de celebración del 30 aniversario del sindicato.

Por otro lado, el congreso sirvió para analizar los efectos que la crisis económica global actual ha tenido en el sector portuario y para buscar la manera de dar estabilidad a la profesión ante las situaciones adversas como esta. Cada uno de los representantes presentes tomó la palabra para hacer un resumen de cómo la crisis afectaba a su puerto y de cuales son las medidas que se pretendían tomar.

Sin embargo, el tema más discutido fue la sentencia dictada por la Audiencia Nacional que impugna el IV Acuerdo Sectorial firmado por la CEEP y la patronal. Ante esto, Goya expresó la intención de la CEEP de recurrir dicha sentencia, reclamar que las Autoridades Portuarias cumplan con su misión y limar asperezas con la Dirección General de Trabajo. Al respecto de la sentencia, mostró su malestar ante la posición de los sindicatos CCOO y UGT por dicha impugnación.

#### Entrega de insignias de oro

Además de celebrar el aniversario de Coordinadora, también se homenajeó a cuatro estibadores históricos otorgándoles la insignia de oro del sindicato a modo de reconocimiento por su labor. Estas insignias se entregan desde 1994 y, desde entonces, más de 25 portuarios europeos han sido distinguidos por su dedicación a la estiba.

Fecha	Galardonados	Puerto	Lugar de entrega
29/09/1994	Isaac Velado Vítores Juan Palau Lucía Félix Cerezo del Rey	Bilbao Valencia Barcelona	Barcelona
06/1997	José Giménez Roa Miguel Mata Córdoba	Cádiz Algeciras	Algeciras
03/05/1998	Remigio Vélez Rodríguez	Las Palmas	Las Palmas
22/09/1999	Manolo Hernández Perdomo Joan Flores Absera	Las Palmas Tarragona	Tarragona
27/06/2000	Amancio Pezzolo Francisco Ramos Vargas	Génova Tenerife	Tenerife
14/11/2002	Antonio Esteban García	Ibiza	Palma de Mallorca
24/06/2003	Gilbert Natalini	Marsella	Marsella
20/10/2004	Pepe Sanz	Valencia	Valencia
12/05/2005	Enrique González Araña	Las Palmas	Málaga
29/11/2005	Julián García González	Barcelona	Tenerife
28/03/2007	Joaquín Carrasco Guillermo Moya Pepe Marrero Fernando Pérez Manuel Martí	Málaga Tenerife Las Palmas Tenerife Valencia	Castellón
22/05/2008	Paco Cruzado Francesc Gallissà Roige	Algeciras Barcelona	Algeciras
11/07/2009	Santi Rovira Federico Landera Máximo Lázaro Carmelo Domínguez	Barcelona Bilbao Valencia Huelva	Barcelona

Pie de foto



## Presentación de la canción del estibador portuario

Durante el II Congreso de los Estibadores Portuarios en Barcelona se presentó la Canción de los Estibadores Portuarios, un tema

musical compuesto y escrito por Juan Carlos Martín que intenta llegar al espíritu del trabajo y la lucha del estibador portuario.

*Bajo cielos cegadores,  
entre ráfagas de mar,  
somos uno y somos miles,  
portadores de lealtad.*

*Nuestro aliento es la unidad.  
La mirada solidaria  
reflejo de identidad.*

*No importan las banderas,  
ni los mares que nos miran.  
Sabemos que en la lucha,  
ya solos, ya solos,  
ya solos no caminaremos nunca.*

*No importan las banderas,  
ni los mares que nos miran.  
Sabemos que en la lucha,  
ya solos, ya solos,  
ya solos no caminaremos nunca.*

Pie de foto



## Reuniones de Zonas 5.1.2

Durante 2009 se han realizado un total de nueve reuniones de Coordinación de Zonas en diferentes lugares de la geografía española. Madrid, Barcelona, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga y Bilbao fueron las ciudades que acogieron estas asambleas en las que se trataron diferentes temas que afectan a la estiba. Como no podía ser de otra manera, los temas más recurrentes en estas reuniones fueron la reforma de la Ley de Puertos 48/2003 y la celebración del II Congreso de Coordinadora.

La primera reunión de zona se celebró en Madrid el 15 de enero de 2009. A esta reunión acudieron un total de 27 puertos para realizar un análisis del Anteproyecto de modificación de la Ley 48/2003 y establecer un plan de trabajo con el que poder organizarse durante los meses venideros. De igual modo, se trató sobre la situación de las Sociedades de Estiba existentes y de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (Apie) que ya estaban establecidas o que quedaban por implantar. Igualmente se plantearon las posibles opciones que podía elegir Coordinadora en el caso de ganar o perder el juicio sobre el IV Acuerdo Marco.

Madrid fue también la ciudad anfitriona de la segunda reunión de Zonas. En este caso tuvo lugar el 10 de marzo y contó, como siempre, con la presencia del Coordinador General, Antolín Goya, y de los responsables de zona, a excepción del de Levante que no pudo asistir. También estuvieron presentes los representantes de los puertos de Tarragona y Tenerife. En este encuentro se volvió a discutir sobre el Proyecto de Ley del PSOE y se decidió presentar un preaviso de huelga ante la insistencia por parte de Puertos del Estado de enviar dicha reforma al Consejo de Ministros sin contar con la opinión de los estibadores. Por otro lado, se acordó convocar una reunión informativa para que todos los puertos que habían

tenido que acogerse a un ERE (Expediente de Regulación de Empleo) conozcan criterios de negociación.

El 18 de marzo, la Coordinación de Zonas se reunió esta vez en Barcelona. En el encuentro, los representantes de las zonas Norte, Catalana-Balear, Andaluza y Canaria, así como el Coordinador General ratificaron la convocatoria de huelga para los días 23 y 24 de ese mismo mes en protesta por la Ley de Puertos. El otro tema que se discutió fue el II Congreso de Coordinadora, conviniendo que tendría lugar en el World Trade Center de Barcelona los días 10 y 11 de junio. De este modo, se aprobó la convocatoria de la cita, así como otros aspectos relacionados con el congreso. A la reunión también acudió el puerto de La Coruña.

La siguiente Coordinación de Zonas tuvo lugar en Las Palmas de Gran Canaria el 1 de abril y contó con la asistencia de todos los representantes de zona, así como del Coordinador General y de los representantes de los puertos de Avilés, Fuerteventura, Lanzarote, La Palma y Tenerife. Se hizo un informe del estado de cada una de las zonas y de la repercusión que tuvo la huelga realizada los días 23 y 24 de mayo. Por otro lado, además de la próxima celebración del II Congreso de Coordinadora y decidir la entrega de las Insignias de Oro, también se informó de los ERE de algunos puertos asistentes, así como del conflicto que en aquellos momentos se vivía en el puerto de La Luz y de Las Palmas que esperaban la resolución de un expediente y de la posible intervención de la comisión mixta en el problema.

Todos los representantes de zona junto con el Coordinador General se reunieron por quinta vez el 29 de abril en Málaga, donde también acudieron representantes de los puertos de Málaga y Tenerife. En el comité se anali-



Pie de foto

zaron los cambios que se iban a realizar en el ministerio de Fomento, en concreto en la presidencia de Puertos del Estado, la comisión de Fomento y del grupo parlamentario de Infraestructuras del Parlamento. De nuevo, se volvió a informar sobre la Ley de Puertos, la presentación de enmiendas al proyecto y las negociaciones mantenidas con los diferentes grupos parlamentarios. Otro punto destacado de la reunión fue la situación del juicio sobre el IV Acuerdo Marco que durante esos días se realizaba en la Audiencia Nacional. Sobre la celebración del II Congreso de Coordinadora, se acordó otras entregas de insignia de oro a propuesta de la zona de Levante y Norte.

El 19 de mayo, en Madrid, tuvo lugar el nuevo encuentro del Comité de Zonas, al que volvieron acudir todos los representantes de zona y el Coordinador General. Se informó a los asistentes de la situación en la que se encontraba la Ley de Puertos, se realizó el repaso de la situación de cada zona y se acabaron de ultimar algunos detalles sobre la organización del II Congreso de Coordinadora. Además se debatieron varios puntos en los que la Comisión Paritaria debería intervenir para mejorar la vida en las dársenas españolas. Se recuerda a algunos puertos que exijan a su Autoridad Portuaria un informe sobre las labores

complementarias que interesa presentar ante el juicio del IV Acuerdo Marco.

Finalmente, el 10 de junio, se celebró en Barcelona el II Congreso de La Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios, por lo que no se realizó reunión del Comité de Zonas ese mes.

Tras el Congreso, la siguiente reunión del Comité de Coordinación de Zonas se celebró en Bilbao el 15 de septiembre. Asistió el reelegido Coordinador General y todos los responsables de zona, además de representantes de los puertos de La Coruña, Santander y Avilés. En este encuentro se planteó la intervención de la Comisión Paritaria en el futuro ERE que se iba a aplicar en el puerto de Bilbao. Del mismo modo, la organización asume su participación en la negociación del convenio colectivo del puerto de Santander y se plantean diferentes acciones para dar un empujón a la transformación de las sociedades de estiba a Apie. También se acordó remitir escritos de adhesión al IV Acuerdo Marco a todos los puertos para que empresas, asociaciones, sociedades y Apie lo suscriban.

La última reunión de Comité de Coordinación, celebrada el 7 de octubre en Madrid, contó con los responsables de zona, el



Pie de foto

Coordinador General y los representantes sindicales de Gijón, Tenerife, La Palma, Lanzarote, Fuerteventura, Sevilla, Málaga, Castellón, Palma, Mahón, Ibiza y Tarragona. Esta reunión se centró en la resolución emitida por la Comisión Nacional de la Competencia sobre el IV Acuerdo Marco, en la que se declaraba al convenio ilegal. Por este motivo, los asistentes acordaron presentar

un recurso a dicha resolución así como continuar manteniendo un diálogo abierto con todos los grupos parlamentarios. A pesar de la sentencia, Coordinadora no pierde los ánimos y se acuerda empezar a trabajar en el V Acuerdo Marco. En otro orden de cosas, por último, se pactó apoyar la campaña de afiliación a la nueva Federación de Trabajadores Portuarios.

## Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos

# 5.2

### Objetivos de la Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos

#### 5.2.1

La Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos (FETP) es una organización sindical democrática para la defensa de los intereses profesionales, económicos y sociales de los trabajadores y trabajadoras dedicados a actividades relacionadas con el transporte marítimo, pesca y navegación, tales como los amarradores, remolcadores, trabajadores no estibadores de las empresas estibadoras, consignatarios, transportistas, autoridades portuarias y administración pública, y en todas aquellas

actividades económicas que intervengan en el transporte marítimo.

“Dar una sola voz” a todos los trabajadores de todos los Puertos de España fue el objetivo con el que nació la FETP, que representa a los distintos sectores profesionales de la actividad portuaria a excepción de los estibadores. LA FETP propugna la unidad de todos los trabajadores y trabajadoras de los puertos como la herramienta más eficaz en defensa de nuestros intereses, sin hacer



Pie de foto

distinción por el colectivo profesional en el que estén integrados. La iniciativa trata en definitiva de sentar un precedente de unión de los diferentes colectivos laborales, desde el convencimiento de que de este modo se dará mejor solución a los mismos problemas que padece cada sector en los puertos de España y se evitará la dispersión y división que pretende la Administración y las Empresas.

La FETP se propone reforzar los lazos de solidaridad y coordinación entre los distintos colectivos de trabajadores y traba-

jadoras de los puertos, ya que sólo de este modo se conseguirán defender los convenios colectivos. Promueve el intercambio directo de información entre los diferentes colectivos asociados, así como fomenta las actividades culturales, deportivas y de ocio entre sus federados. Además, para facilitar aún más esta unión entre trabajadores del puerto, la FETP está integrada, junto a la Coordinadora Estatal de Estibadores, en la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, que aglutina a la totalidad de colectivos portuarios.

## 5.2.2 Reuniones de la FETP

La primera reunión de la Federación Estatal de Trabajadores Portuarios (FETP) tuvo lugar en Madrid el 2 de julio de 2009. En esta reunión se constituyó la FETP como tal. A dicho acto acudieron trabajadores dedicados al transporte marítimo, pesca y navegación procedentes de Barcelona, Valencia, Algeciras, Las Palmas, Tenerife y Bilbao, incluyendo desde los prácticos, amarradores y remolcadores, hasta el personal de las navieras, consignatarias, autoridades portuarias y de limpieza, entre otros.

Los 2 y 3 de noviembre tuvo lugar la primera Asamblea de la FETP celebrada en Valencia que contó con la presencia de más de 60 afiliados y representantes de Barcelona, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Castellón, Bilbao, Sagunto y Valencia. Además también asistieron varios responsables de zona de Coordinadora, así como el coordinador general, Antolín Goya. Los principales objetivos de esta primera asamblea eran las cuestiones relacionadas con la organización, el establecimiento de las diferentes áreas geográficas (zonas) y la

elección de sus responsables de zona; la elección de cargos administrativos; y la creación de un organigrama de la Federación.

La división de zonas resultante, muy parecida a la de Coordinadora, es la siguiente: Norte, Cataluña, Levante, Andalucía y Canarias. Por último, Ramón Viña fue elegido coordinador general de la Federación que,

en su nombramiento, reiteró la necesidad de que la FETP sea conocida y reconocida tanto por los trabajadores como por los empresarios del ámbito portuario. La asamblea fija el funcionamiento de la FETP bajo criterios asamblearios y de solidaridad mediante una estructura en la que está representado cada uno de los colectivos laborales.

### Principios de la FETP

### 5.2.3

La Federación Estatal de Trabajadores Portuarios (FETP) es una organización de clase, constituida por trabajadores y trabajadoras, unitaria, independiente, democrática, representativa, asamblearia e internacionalista:

**-Organización de clase:** Compuesta por personas cuya economía se basa, fundamentalmente, en la capacidad productiva de su trabajo personal. La defensa de los intereses de esos trabajadores, frente a los intereses antagónicos de quienes ostentan el poder sobre los medios de producción, no quedará reducida a los aspectos mera-

mente salariales, sino que el sindicato actuará como órgano de poder que equilibre y compense la debilidad de la clase trabajadora en el ejercicio de las libertades formales.

**-Unitaria:** Mediante la libre discusión, el análisis y la defensa de los intereses de los trabajadores, pretende construir la unidad respetando las diferencias por razón de ideología, religión o cualquier otro concepto.

**-Autónoma:** Con capacidad para decidir los propios objetivos, la forma de llevarlos a cabo, de organizarse y de adquirir compro-

Pie de foto



misos libremente, con total autonomía de cualquier fuerza externa.

**-Independiente:** Mantiene una total independencia orgánica del Estado, de los partidos políticos, o de cualquier otra entidad pública o privada. La independencia y autonomía no significa insolidaridad, al contrario, es fuente de los compromisos que, libre y conscientemente, pueda y quiera adquirir la organización, con otras organizaciones de clase igualmente autónomas.

**-Democrática:** Todos sus órganos de gestión y ejecución están elegidos democráticamente, participando todas las

personas y entidades afiliadas o confederadas en la elección y renovación de sus representantes.

**-Asamblearia:** Propugna que la asamblea, debidamente informada y en condiciones de consciente y libre participación, sea el órgano máximo de todas aquellas decisiones que afectan a los intereses generales de las personas afiliadas, y vincula a todos los órganos de la organización.

**-Internacionalista:** Considera que la liberación de los trabajadores precisa una actuación global basada en relaciones de solidaridad entre los trabajadores y trabajadoras de todos los pueblos del mundo.

## 5.3 Actividades sociales

### 5.3.1 Organizadas en todo el Estado

#### Concurso de pintura infantil

Coordinadora organizó otro año más el tradicional concurso de pintura infantil para elegir las imágenes que ilustraron las tarjetas de felicitación de Navidad 2009-2010. Más de 60 niños y niñas participaron en este concurso en el que demostraron sus habilidades artísticas.

Como viene siendo habitual, Coordinadora convocó a finales de 2009 su concurso de pintura infantil. Más de 60 niños y niñas de edades comprendidas entre los 5 meses y los 11 años participaron en el tradicional concurso que se organizó bajo el tema de "Navidad-solidaridad". Javier Suárez Montero, de 10 años (Tenerife); Nuria García Falomir, de 7 años (Castellón); y Guillem Cano



Pie de foto

Estanislaio, de 8 años (Valencia), fueron los ganadores de la pasada edición 2009.

Niños y niñas de Barcelona, Tenerife, Castellón, Lanzarote y Valencia enviaron sus dibujos a Funespor que remitió las obras a los encargados de elegir a los ganadores. El jurado, compuesto por los cabeceras de zona y el coordinador general, tuvo la difícil tarea de elegir a los ganadores puntuando con 3,



Pie de foto



Pie de foto

un 2 y un 1 sin saber a qué puerto pertenecían. Todos los miembros del jurado destacaron la alta calidad de los dibujos enviados.

Las ilustraciones ganadoras fueron el motivo de la tarjeta de felicitación de la Navidad 2009 de Coordinadora. Además, el primer galardonado recibió como premio una consola Nintendo Wii o un regalo equivalente. Por su parte, el segundo y el tercer premio, una Nintendo DS o un regalo del mismo valor. El resto de participantes recibieron un premio de un set de libros adaptados a su edad y un diploma acreditativo.

## Concurso de fotografía portuaria

Por primer año, Coordinadora convocó un concurso de fotografía bajo el lema “El puerto y el trabajo portuario”. Los ganadores del concurso obtuvieron cámaras fotográficas Nikon y material fotográfico variado. Coordinadora convocó el pasado diciembre un concurso de fotografía abierto a todo el mundo que tuviera relación con la estiba. El tema central del concurso fue “El puerto y el trabajo portuario” y se organizó en diferentes apartados: el principal, Mejor fotografía global, y otras cuatro categorías: operativas

Pie de foto





Pie de foto



Pie de foto



Pie de foto



Pie de foto

de estiba; otros trabajos de la comunidad portuaria; panorámicas del puerto; y artística. El jurado estuvo compuesto por los cinco responsables de zona; por Santiago Ríos Marrero, productor de cine, especialista del sector audiovisual; y Miquel Borrás, especialista en el sector de las comunicaciones.

De este modo, Juan Osorio Perera de Algeciras fue galardonado con el premio a la Mejor foto global por su fotografía “Remolcador Maersk” por la que recibió una cámara Nikon D3000 o material fotográfico equivalente. En la categoría I Mejor fotografía de operativas de estiba y desestiba, Enric Cirera Egea, estibador del puerto

de Barcelona, resultó ganador por su obra “Una carga muy bestia”. Cirera también fue el vencedor en la categoría III de mejor fotografía panorámica del puerto con ‘Una larga noche’.

Por su parte, el ganador de la categoría II a la Mejor fotografía de otros trabajos de la comunidad portuaria fue Francisco J. Herrero González de Valencia con “Antiincendios”. Por último, Sergio García, estibador del puerto de Barcelona, ha ganado la categoría IV a mejor fotografía artística con “Calles vacías”. Los ganadores de las cuatro categorías recibieron una cámara Nikon Coolpix L100 o material fotográfico equivalente.

### Exposición itinerante del 30 aniversario

Para celebrar su 30 aniversario, Coordinadora ha realizado una exposición en la que muestra su constitución y su evolución a lo largo de estas décadas. La exposición consta de diez paneles explicativos en los que se hace un repaso por los diferentes

frentes en los que ha tenido que batallar el sindicato, así como de los logros alcanzados durante todos estos años.

La exposición ha pasado por varios puertos españoles durante 2009 y parte de 2010. De este modo, en la Zona Canaria, la exposición pudo visitarse en los puertos de La Luz y Las Palmas, Tenerife, Fuerte-

Pie de foto



Pie de foto



ventura, Lanzarote y La Palma. En la Zona Levante, los valencianos tuvieron la oportunidad de visitar la exposición en el puerto de la capital. Por su parte, las ciudades catalanas de Barcelona, Palamós, Vilanova y la Geltrú y San Carles de la Rápita han acogido la exposición obteniendo

un gran éxito de afluencia. En la Zona Sur, la exposición pudo visitarse en, Algeciras, Málaga, Ceuta y Melilla. Por último, en la Zona Norte, la muestra de momento sólo se ha expuesto en Bilbao y está a la espera de ser trasladada a otros puertos de la zona.

### 5.3.2 Organizadas por puertos

Enero 2009 - Cádiz

#### Los Reyes Magos visitan el puerto

Como cada año, los Reyes Magos de Oriente visitaron el puerto de Cádiz para saludar a los hijos de los estibadores y recoger las cartas que estos habían escrito con todos los regalos que deseaban. En la fiesta, a la que acudieron más de 25 niños y niñas, actuó un mago que hizo las delicias de grandes y pequeños y se hizo entrega de chucherías y trofeos para los padres de los más pequeños.



Pie de foto

Pie de foto



Abril 2009 - Las Palmas de Gran Canaria

#### Nuevo bote de vela latina para los portuarios

Los estibadores de Las Palmas que forman el equipo de Vela Latina cuentan desde abril de 2009 con un nuevo bote con el que competir. Los portuarios de esta ciudad tienen una consolidada tradición con este deporte autóctono de Canarias y esperan alcanzar más triunfos con el nuevo bote que han construido expertos maestros de la vela latina.



Pie de foto

El equipo de los Estibadores Portuarios, fue el vencedor del Concurso Memorial de Vela Latina Canaria. La regata se disputó el sábado día 4 de abril de 2009 en la bahía de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. En ella participaron 16 botes que se enfrentaron a vientos del norte de fuerza 4 y mar con bastante ola.

Mayo 2009 - Cartagena

#### Fiesta solidaria con los compañeros cartagineses

El 1 de mayo, en Cartagena, se reunieron aproximadamente mil trabajadores de la estiba de diferentes puertos de la península para celebrar la Fiesta del Trabajo en la explanada del estadio Cartagonova. Al encuentro asistieron estibadores de Tarragona, Sagunto, Valencia, Gandía y Alicante, entre otros puertos, que acudieron en algunos casos acompañados de sus familias. De esta manera, los estibadores quisieron expresar su apoyo a los compañeros cartagineses tras conocerse que el presidente de la Autoridad Portuaria, Adrián Ángel Viudes, estaba planteándose la posibilidad de liquidar Sesticarsa, la Sociedad Estatal de Estiba de Cartagena.

Pie de foto



Mayo 2009 - Valencia

#### Fiesta del 1 de mayo en Valencia

Los trabajadores del puerto de Valencia también se reunieron en la dársena para celebrar todos juntos la fiesta del 1 de Mayo. La celebración contó con paelas, música, una barra de bar con precios anticrisis, merienda para todos, castillos hinchables y muchos regalos para los más pequeños.

Octubre 2009 - Barcelona

#### Fiesta pirata en el puerto barcelonés

El 23 de octubre la Organización de Estibadores Portuarios de Barcelona (OEPB) organizó una fiesta pirata para celebrar su segundo concurso de pintura infantil. En dicho concurso participaron niños de todas las edades que mostraron sus dotes artísticas. Tras el concurso, los niños pudieron disfrutar de una representación teatral en la que los piratas “mayores” les animaron realizar una yincana que les hizo recorrer diferentes partes de la sede de la OEPB con la finalidad de descubrir el lugar en el que se encontraba un cofre perdido lleno de maravillosos tesoros: un sinfín de chucherías que

Pie de foto



hicieron las delicias de los más pequeños. Después del juego y de recuperar el tesoro, se sirvió una succulenta merendola que disfrutaron tanto los niños como sus padres.

Noviembre 2009 - Tenerife

**Cena anual de la primera promoción de estibadores**

El sábado 31 de octubre se reunieron en el restaurante La Champiñonería de Tenerife parte de los estibadores pertenecientes a la primera promoción de estibadores del puerto tinerfeño. Esta cita que se repite anualmente y permite entablar lazos personales más allá del día a día en los muelles. Acudieron a la convocatoria lúdica 25 “jóvenes veteranos” dispuestos a pasar un rato agradable y divertido recordando anécdotas de sus primeros pasos en el puerto y planificando hazañas futuras. Los asistentes a la cena han estado trabajando en el puerto tinerfeño durante 12 años.

Diciembre 2009 - Tenerife

**La estiba tinerfeña celebra su comida de Navidad**

El colectivo de estibadores de Tenerife se reunió antes de las vacaciones navideñas para celebrar su ya tradicional comida de Navidad. A ella acudieron tanto estibadores en activo, como estibadores jubilados y sus familiares. El ágape se celebró en el Hogar del Estibador y los asistentes pudieron degustar, entre otros manjares, una deliciosa paella, garbanzos y rosquetes; todo ello acompañado con un buen vino de la tierra. La comida estuvo conducida por Daniel Redondo Rojas.

El Hogar del Estibador abrió sus puertas en el año 2001 y en él los jubilados realizan varias actividades durante el año. De este modo, todos los viernes se hacen bailes, también se realizan talleres de manualidades, cursos de pintura plástica, etc. Con motivo de la comida se expusieron varios cuadros y manualidades realizados por los estibadores en dichos talleres.

Pie de foto



## Formación 5.4

Funespor ha organizado durante 2009 varios cursos de formación correspondientes al programa asociado a la subvención concedida por el Servicio Público de Empleo Estatal. Este programa está ubicado dentro de la

convocatoria pública 2009 para la ejecución de planes de formación mediante convenios, de ámbito estatal. Estas actividades formativas fueron cofinanciadas por fondos estatales y por el Fondo Social Europeo.

### Curso de Negociación Colectiva 5.4.1

Un total de 23 alumnos participaron en el Curso de Técnicas de Negociación Colectiva impartido por dos asesores de Coordinadora en calidad de docentes, José Alberto Díaz Domínguez y Vidal Aragonés Chicharro. El objetivo del curso era conseguir que los alumnos conocieran la interpretación, negociación y aplicación de los convenios colectivos y los acuerdos de empresa en el contexto

actual de crisis económica. Al tiempo que fueran capaces de reconocer los “puntos problemáticos” más usuales en la interpretación y aplicación de los convenios colectivos y en la concurrencia entre convenios colectivos y acuerdos de empresa. Este curso tuvo una duración de 30 horas presenciales y se realizó en Barcelona los días 30 de noviembre y 3 de diciembre de 2009.

### Curso de Prevención de Riesgos Laborales (a distancia/on-line) 5.4.2

Funespor impartió del 11 de noviembre al 30 de diciembre, el curso de Prevención de Riesgos Laborales en modalidad de teleformación. Un total de 19 alumnos participaron a distancia o on-line en este curso en donde estudiaron los deberes y derechos de los tra-

bajadores en la prevención de riesgos, así como la reglamentación básica de prevención que se debe aplicar en su puesto de trabajo. El objetivo de este curso era preparar a los estibadores para que conocieran los riesgos de su trabajo, su control y protección.

Pie de foto



# 5.5 Información

## 5.5.1 Edición digital de La Estiba

La Estiba, la publicación periódica de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, se ha adaptado a las nuevas tecnologías. De este modo, desde principios de 2009 ya está disponible el nuevo boletín informático de La Estiba ([www.laestiba.com](http://www.laestiba.com)). Este boletín es la versión electrónica de la antigua revista La Estiba que desde 1979 se imprimió en papel. Esta nueva versión electrónica cuenta con las secciones más permanentes de La Estiba antigua.

Así, La Estiba online cuenta con una sección principal, Tema del Mes, que trata las noticias sindicales más relevantes acontecidas en el mundo portuario durante ese período y una sección para cada zona portuaria donde se publican las informaciones sindicales de cada uno de los puertos afiliados a Coordinadora. También se mantienen las secciones de Comunidad Portuaria e Internacional y existe una sección llamada Opinión en donde se publican los textos que envían los responsables de los comités.

La web que aloja los boletines que se van publicando ([www.laesitba.com](http://www.laesitba.com)) cuenta con



una herramienta de búsqueda que permite al usuario encontrar las noticias que desee introduciendo la temática sobre la que quiera información en el buscador. Otra manera de buscar noticias es a través de las palabras clave que se encuentran al final de cada noticia. De esta manera, si un usuario está leyendo una noticia con la palabra clave 'directiva' asociada y quiere leer más artículos relacionados con esa palabra, lo único que tiene que hacer es clicar sobre la palabra y le aparecerán todas las noticias asociadas a ese término. Por otro lado, La Estiba digital también posee un archivo que recoge los últimos números publicados en la edición impresa en formato PDF.

## 5.5.2 Centro de Documentación de Coordinadora

Coordinadora cuenta con una nueva herramienta online: el Centro de Documentación (<http://doc.coordinadora.org/wiki>), un nuevo espacio virtual destinado a almacenar toda la documentación útil para el trabajo sindical. De la misma manera que en una Wikipedia, toda la documentación publicada en el Centro online podrá ser modificada, contará con un historial de las modificaciones hechas y permitirá realizar búsquedas con sencillez.

A este Centro de Documentación también se puede acceder a través de la página web de Coordinadora ([www.coordinadora.org](http://www.coordinadora.org)) en la sección de documentación.

Mediante este servicio, en un futuro próximo cualquier afiliado a Coordinadora podrá insertar un texto que considere de interés general en el Centro de Documentación. La nueva herramienta tipo wiki también per-

mite crear índices de forma automática, enlazar unas partes del texto con otras o, incluso, con páginas web externas al Centro. Del mismo modo, también es posible adjuntar imágenes, fotos y demás archivos a los textos que, además, pueden ser comentados por los usuarios.

En la actualidad sólo están disponibles algunos documentos que forman el esbozo inicial de los contenidos del Centro virtual. Poco a poco, los usuarios irán incorporando más información que se sumará a la generada por Funespor y por la propia Coordinadora. El objetivo es desarrollar una guía sindical formulada como un diccionario de términos en la que los miembros de Coordinadora puedan encontrar respuesta a sus dudas sobre cualquier tema que les afecte sindicalmente.



Pie de foto

De igual manera, el Centro incorporará documentos sobre prevención de riesgos, historia de los movimientos sindicales y otros temas relacionados. Para ello se utiliza un sistema de categorías que permite organizar los documentos de varias formas a través de etiquetas.

## Agenda en la web de Coordinadora

### 5.5.3

La página web de Coordinadora ([www.coordinadora.org](http://www.coordinadora.org)) ofrece a sus usuarios un calendario en el que se informan de los actos más destacados que se realizan en España. Los actos están organizados por colores en función de la temática central. De este modo, a las actividades organizadas por la FTP poseen una franja roja debajo de su nombre; las organizadas por la CEEP, una verde fluorescente; las de Coordinadora, una línea naranja. Por su parte, las actividades infantiles están asociadas al color verde oscuro y las actividades culturales al morado. Además todas las actividades realizadas durante el día en que se consulte la agenda estarán enmarcadas por un cuadro azul celeste.

Para hacer de esta una agenda completa, cada una de las actividades posee una información asociada, para verla sólo es necesario hacer clic encima del nombre de la actividad y se abrirá una ventanita en donde se informa sobre el lugar en dónde se realiza, se hace un breve resumen sobre qué consistirá, su

duración y los lugares en los que se pueden comprar entradas en el caso de que sea una actividad de pago.

Los usuarios pueden elegir el tipo de vista que quieren en la agenda (diaria, semanal, mensual o plana, en la que se ofrece directamente la información del acto que se celebra). La nueva agenda web posee también una herramienta buscador para facilitar la búsqueda de un acto concreto a los lectores de la página web de Coordinadora.

Pie de foto



#### 5.5.4 Libro conmemorativo del 30 Aniversario de Coordinadora

Para celebrar el 30º aniversario de su fundación, la Coordinadora Estatal de Trabajadores inició en 2009 la publicación de un libro en el que se hace un repaso por la historia de la estiba y del propio sindicato. El libro cuenta con textos escritos por Jordi Ibarz, doctor en Historia Contemporánea experto en la vida portuaria.

Los textos de Ibarz se organizan en tres partes diferenciadas. La primera, “El trabajo portuario y su relación con el sindicalismo en el sector”, hace un repaso por la historia del sector desde los orígenes de la estiba hasta nuestros días. La segunda parte del libro se llama “Redes Sociales. Más allá del trabajo portuario”. En ella se narran los entresijos del trabajo de la estiba deteniéndose en aquellos elementos que refuerzan la conciencia de colectivo. La última parte está cen-

trada en la historia de Coordinadora y recibe el nombre de “Sindicalismo Portuario. Evolución y consolidación de un modelo desde la base”. Aquí, además de hacer un repaso por la trayectoria de Coordinadora, también se tratan la organización asamblearia del sindicato, las huelgas, manifestaciones y demás métodos de lucha sindical realizados durante sus 30 años de historia.

El libro además está ilustrado con aproximadamente 340 fotografías que acompañan los textos de Ibarz ayudando al lector a comprender aquello que está leyendo. La tarea de recopilación de estas imágenes ha sido ardua. Muchas provienen del archivo fotográfico de diferentes comités de puerto, de la revista La Estiba y de Funespor. El resto de imágenes han sido recopiladas en los archivos de las diferentes Autoridades Portuarias.

#### 5.5.5 Video sobre la profesión del estibador portuario

Para mostrar los entresijos del trabajo de un estibador portuario, Coordinadora ha editado el vídeo “365 días, 24 horas”. En él se muestra como los estibadores portuarios, además de encargarse de la correcta estiba y desestiba de las mercancías, son técnicos especializados en el manejo de grandes máquinas, además de recibir una formación continua obligatoria que les capacita para realizar cualquier labore portuaria. Por este motivo, los estibadores pueden ejercer de peones, apuntadores, capataces o manipuladores en cualquier momento y cualquier día del año.

Esto es lo que muestra este documental que tiene una duración aproximada de 15 minutos.





# Evolución de IDC



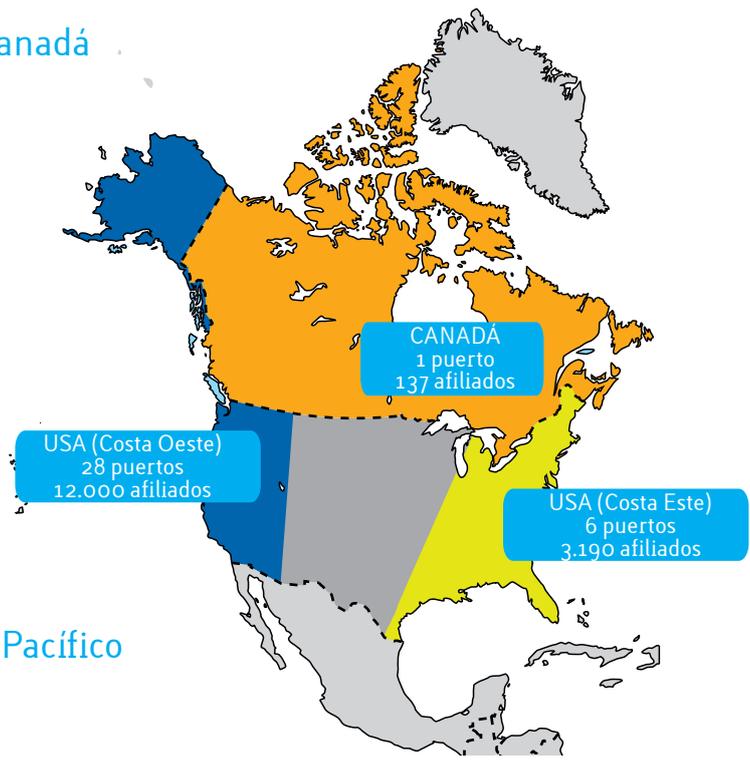
## 6.1 Afiliados a IDC, por zonas y en total

El IDC (International Dockworkers Council - Consejo Internacional de Trabajadores Portuarios) es una asociación formada por organizaciones de trabajadores portuarios de

todo el mundo. Sus principios básicos la definen como una organización de clase trabajadora, unitaria, independiente, democrática, representativa y asamblearia.

### Zona Costa Este y Canadá

Total puertos: 7  
 Total afiliados: 3.327



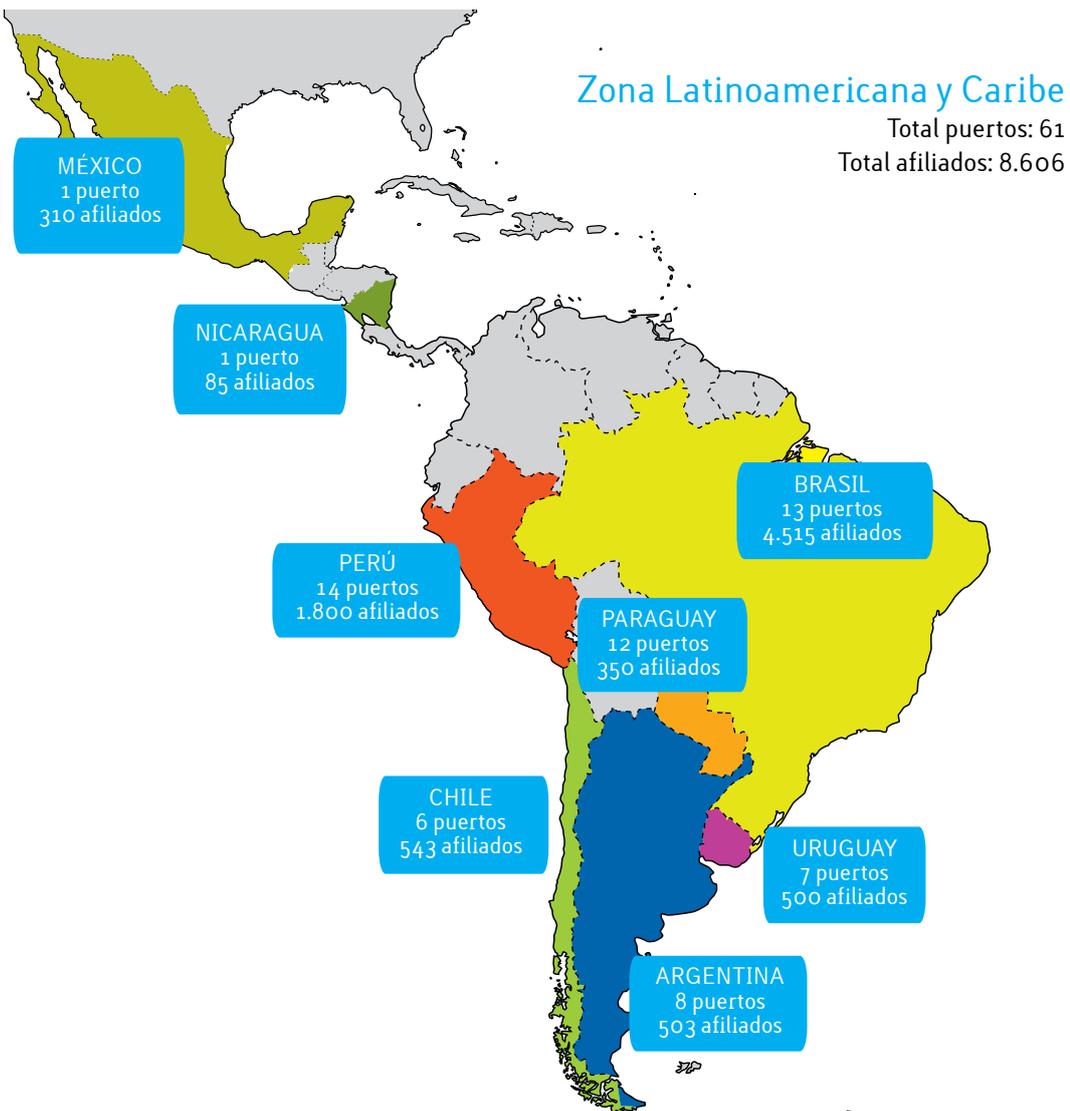
### Zona Costa Oeste y Pacífico

Total puertos: 12  
 Total afiliados: 12.000

IDC es la respuesta sindical a la globalización de la economía, tal como se está dando en la actualidad, que plantea la máxima flexibilidad de los mercados y de la mano de obra. Esta globalización actual se traduce en una desregulación de las normativas portuarias y en una merma constante de las conquistas laborales de los trabajadores, con el único objetivo de conseguir un mayor margen de beneficio en las operaciones comerciales. Por este motivo, IDC se erige como una organización de alcance internacional con ca-

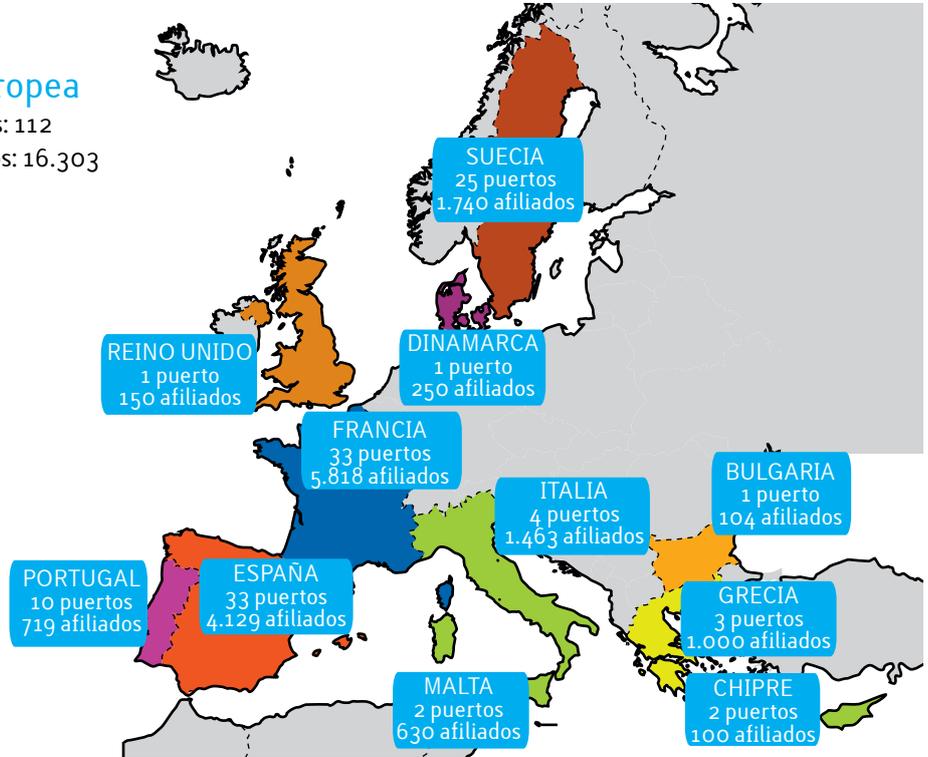
pacidad para unir a los diferentes colectivos y sindicatos de estibadores de todo el mundo en un único foro de decisión.

Actualmente forman parte de IDC más de (60.000???) trabajadores portuarios de todo el mundo. Para facilitar la coordinación de todos sus afiliados, IDC se organiza en diferentes zonas geográficas. En los mapas siguientes se pueden ver los sindicatos que forman parte de IDC, los puertos dónde operan y el número de afiliados.



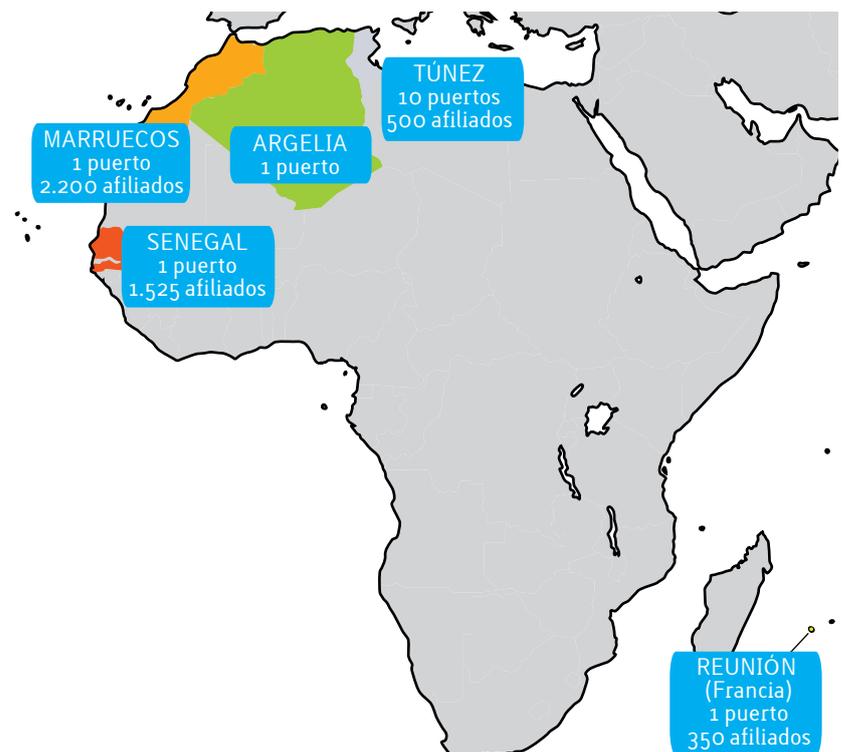
### Zona Europea

Total puertos: 112  
 Total afiliados: 16.303



### Zona Africana

Total puertos: 14  
 Total afiliados: 4.575



## Reuniones que han habido en el año 2009

# 6.2

### Reunión de la Zona Europea

La Asamblea de la Zona Europea del IDC se celebró el 28 y 29 de mayo en Lisboa. A la reunión acudieron representantes de Chipre, Dinamarca, España, País Vasco, Francia, Grecia, Italia, Portugal y Suecia. En el acto de la sesión inaugural la mesa presidencial estuvo constituida por Antolín Goya, Coordinador General de IDC; Peter Shaw, Coordinador de la Zona Europea de IDC; Víctor Dias, Presidente del Sindicato de Estibadores de Lisboa. La Asamblea centró su atención en los cambios legislativos que se están produciendo en un gran número de países europeos y en los procesos de regulación de empleo, estudiando los casos concretos y especificidades de cada país, para así determinar las acciones de solidaridad y resoluciones a implementar en una coyuntura de crisis financiera internacional donde se está produciendo ataques continuados a los derechos laborales y la profesión del estibador.

Tras los informes de todas las delegaciones, se hizo especial hincapié en los conflictos que sufrían los puertos en ese momento. De este modo, en Portugal relató cómo la lucha de los estibadores contra un cambio legislativo, una nueva Ley de Puertos en debate en el Parlamento actualmente, que pretende reducir drásticamente las tareas de los estibadores y que podría conllevar una gran reducción de plantillas. También se analizó la grave situación que vivían los estibadores del puerto de Goteborg (Suecia) con un plan de regulación de despidos y jubilaciones anticipadas totalmente injustificados, dado que contrariamente a la situación que atraviesan muchos puertos, en el de Goteborg los tráficos se han mantenido y se utilizaba todavía mano de obra eventual y se realizan horas extras.

Se debatió ampliamente asimismo la situación en Grecia, especialmente la del

Pie de foto



puerto de Pireo, donde el acuerdo bilateral entre el gobierno griego y chino para la privatización del puerto en manos de Cosco se encuentra en estos momentos en el Tribunal de la Competencia de la Comisión Europea. También se presentó y debatió la nueva Ley de Puertos en España y el juicio del IV Acuerdo Marco, recalando en la incertidumbre que se vivía entonces tras todos los cambios de gobierno en el Min-

isterio de Transporte. Por su parte, Francia informó sobre la situación actual en los puertos tras la aprobación de la Ley de Puertos en Julio del 2008. El estado no es ya un paraguas sino que los estatutos se integran en las empresas. Estas nuevas leyes laborales promueven la competitividad y precariedad laboral, ya que las empresas internacionales reducen el número de trabajadores contratados.

## 6.3 Manifestaciones y encuentros 2008-2009

### Argentina

En febrero de 2009, tras tres meses de negociaciones con el Ministerio de Trabajo Provincial y visto que no se llegaba a ningún acuerdo, los portuarios de Buenos Aires declararon el estado de alerta y movilización para que fueran atendidas sus peticiones. De este modo se intentaba conseguir una mejora salarial con la aplicación de coeficientes, la firma de un convenio único de trabajo consensuado con todas las partes, entre otras veinte reclamaciones. Los afiliados al IDC enviaron cartas de protesta al Ministro de la Producción de la Provincia de Buenos Aires.

Tras 6 meses de negociaciones, finalmente los sindicatos afiliados a IDC, el SUTAP y la APDFA, llegaron a un histórico acuerdo con el Ministerio de Producción y la Secretaría de Actividades Portuarias del puerto de Dock Sur, en Buenos Aires.

### Venezuela

En Marzo, los puertos venezolanos se nacionalizaron pasando a formar parte de la Empresa Nacional Bolivariana de Puertos. Lo que en un principio parecía un proceso

positivo para los trabajadores, pasó a ser algo muy distinto en su proceso de transferencia ya que con él se intentó despedir a varios trabajadores que pasarían a formar parte de Bolipuertos obligándoles a firmar, en muchos casos bajo coacción, un contrato a prueba por tres meses, el cual no brindaba ningún tipo de estabilidad laboral, ya que uno de sus artículos contempla que la empresa se reserva el derecho de rescindirlo en cualquier momento, sin causa necesaria. Por si fuera poco, los sueldos fueron rebajados drásticamente y les quitaron todos sus beneficios contractuales. Por este motivo, IDC se volvió a movilizar enviando cartas de protesta tanto al Gobierno de Venezuela como a Bolivariana de Puertos en señal de protesta.

### Goteborg (Suecia)

El Local 4 de Goteborg del Sindicato de Estibadores Sueco (afiliado a IDC) fue el blanco de ataques por parte de la Patronal para intentar desintegrar el control del sindicato sobre las condiciones laborales del puerto. Hubo numerosas provocaciones que han desencadenado en pequeñas acciones de protesta y un permanente acoso por parte



Pie de foto



Pie de foto

de las empresas al sindicato en los tribunales laborales. En los dos años previos a 2009 se llevaron diez casos al juzgado, de los cuales la patronal no ganó ninguno.

En 2009, a pesar de todo, la patronal decidió despedir a 130 estibadores fijos, de un total de algo más de 700. La razón oficial para ello era la recesión global, a pesar de que ésta no hubiese tenido un impacto demasiado destacable en Goteborg y de que el puerto además utilizase muchos trabajadores temporales y horas extras. El lunes 20 de Abril, se hizo llamada a huelga parcial en el Puerto de Goteborg que recibió el apoyo de IDC y sus afiliados.

### Itajaí (Brasil)

Itajaí es una ciudad portuaria situada en Brasil. Hasta 2008, el puerto era la mayor fuente de ingresos, su mayor industria y el propulsor de la economía de la ciudad y de la región. Sin embargo en noviembre, tuvieron lugar una serie de inundaciones que afectaron directamente a la ciudad de Itajaí, destruyendo casi por completo el puerto. La mayor consecuencia de esta tragedia la vivieron los trabajadores portuarios temporales (TPAs), que dependen única y exclusivamente del movimiento portuario de carga para sus ingresos.

En señal de protesta, el 28 de abril de 2009, los trabajadores taponaron los

puntos de entrada y salida de barcos y promovieron el cierre de todos los establecimientos. Esta movilización tuvo como objetivo principal llamar la atención de los medios de comunicación y, principalmente, de las autoridades políticas. IDC se hizo eco de dicha movilización en muestra de solidaridad.

### Costa Rica

El Gobierno de Costa Rica otorgó en concesión a empresas privadas los puertos del Caribe Costarricense, que hasta la fecha habían sido administrados por una Institución Pública: La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica JAPDEVA. Hasta la fecha JAPDEVA había resultado una institución rentable y autosuficiente, pero eran necesarias ciertas inversiones para su fortalecimiento y modernización.

El sindicato de trabajadores de JAPDEVA, SINTRAJAP, presentó varias medidas para garantizar la supervivencia de la institución. Dichas medidas implicaban una inversión de 80 millones de dólares que permitirían la construcción de nuevos puestos de atraque, la renovación del equipo portuario, etc. Sin embargo, el Gobierno no autorizó dichas inversiones por lo que se iniciaron una serie de protestas por parte de los afiliados a IDC

que enviaron cartas al presidente de la República Costarricense. A pesar del esfuerzo realizado tanto por SINTRAJAP como por IDC, las reclamaciones no fueron escuchadas por lo que el 4 de mayo se inició una huelga indefinida.

### Perú

Los portuarios peruanos reclamaron en varias ocasiones tanto a la patronal como a las autoridades gubernamentales que se resolvieran varios problemas que afectaba a la estiba peruana. De esta manera pretendían evitar el cierre de puertos y el total desempleo de los estibadores, del personal de la administración portuaria nacional y los trabajadores de toda la cadena logística de los puertos afectados.

Viendo que las empresas estibadoras del puerto de Chimbote no atendían a sus reclamaciones, el Sindicato Único de Trabajadores Marítimos y Portuarios de Chimbote, decidió iniciar una huelga indefinida para obligar a los empleadores a negociar con el sindicato un Acuerdo Colectivo por Rama de Actividad. Pero antes, el día 23 de Mayo, el sindicato anunció y ejecutó un paro preventivo de 8 horas que contó con el apoyo de IDC. Esta fue la manera en que tanto patronal como las Autoridades reaccionaran y accedieran a empezar las negociaciones.

### Portugal

El 8 de julio, los estibadores portugueses se concentraron ante el Parlamento de la República contra la propuesta de Ley de Puertos del gobierno luso. A pesar de los preavisos de huelga emitidos por los sindicatos, el gobierno aún seguía defendiendo su postura a favor de disminuir drásticamente el ámbito de actividades laborales de los estibadores, excluyendo el trabajo en las plataformas logísticas portuarias, en el tráfico fluvial y local de acceso a las plataformas.

La propuesta de Ley, que en aquellos mo-

mentos se estaba debatiendo dentro del hemiciclo, finalmente no fue admitida. Por ese motivo, fue devuelta a la Comisión Especializada de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Finalmente el 23 de julio, la propuesta de Ley se rechazó definitivamente y todas las previsiones parecen indicar que no se va a intentar aprobarla en un futuro próximo.

### Irlanda

Los estibadores de Dublín iniciaron una huelga el 3 de Julio en protesta contra Maritime Terminals Ltd (MTL). El motivo de dicha protesta fueron los recortes salariales y los despidos injustificados que la empresa realizó de manera unilateral sin tener en cuenta a los trabajadores. Además la empresa pretendía sustituir a estos estibadores por personal contratado desde otras zonas, saltándose así los derechos laborales conseguidos históricamente en ese puerto. Por este motivo, el IDC escribió una carta expresando su solidaridad al sindicato de estibadores de Dublín, el SIPTU, para ofrecerles su total apoyo y su ayuda ante el conflicto.

### Grecia

El sindicato de estibadores de Pireo y la Federación de Trabajadores de las Administraciones portuarias realizaron paros intermitentes durante todo el mes de Octubre, paralizando la actividad del puerto en su totalidad. El más largo duró dos semanas y media. Las protestas contra los términos de la concesión del puerto a Cosco Pacific durante 35 años continúan desde que el anterior gobierno griego conservador firmara un acuerdo bilateral con la naviera china. El contrato entró en vigor el día 1 de Octubre, y el sindicato ha estado presionando para que se garanticen los empleos de los trabajadores portuarios, en un acuerdo que está también en revisión por parte de la Comisión Europea, puesto que podría vulnerar los derechos de la libre competencia.



Pie de foto

## Francia

El 26 de octubre, representantes de la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT se reunieron con altos funcionarios del gobierno, responsables de puertos en el país vecino. Los temas más destacados de la reunión fueron la situación de la gestión de los puertos; la implantación del complemento salarial por trabajo penoso (CCN). Del mismo modo, también se abordó el proyecto de decreto gubernamental contra el cálculo del subsidio y jubilación por exposición al amianto (ACAA-TA) que está generando muchas inquietudes en el sector portuario vecino.

No obstante, la reunión no obtuvo los resultados esperados por los estibadores franceses. La gota que colmó el vaso fue que el gobierno afirmó su intención de cuestionar mediante un decreto la resolución sobre el amianto. Todo esto ha motivado que se convoquen una serie de acciones en señal de protesta. La primera de las acciones fue una huelga de 24 horas convocada para el día 6 de noviembre que fue ampliamente secundada.

Tras esta huelga, ante el silencio del gobierno, la CGT convocó otra protesta: A partir del 16 de Noviembre los puertos suprimieron bien las horas extras o dos turnos de noche por semana. Como el gobierno continuó sin mostrar signos de diálogo, las acciones de protesta continuaron y se convocaron nuevas huelgas los días 4 y 11 de enero de 2010.

## Paraguay

En diciembre, los estibadores paraguayos convocaron una manifestación fluvial a través de la bahía de Asunción hasta las cercanías del Palacio de Gobierno para exigir al ejecutivo la libre importación de tomate y otros productos. Los manifestantes aseguraron que son los principales afectados por una discriminación impuesta por el Ministerio de Agricultura (MAG) y el Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semilla (Senave), que solo permite el traslado de frutas y verduras por vía terrestre.

La protesta fue convocada por la Liga de Obreros Marítimos del Paraguay en el puerto de Itá Enramada. Numerosas pequeñas embarcaciones partieron hasta Puerto Sajonia y posteriormente a la playa Montevideo. No obstante, el desembarco en masa fue frenado por cascos azules que solo permitieron el acceso a los líderes sindicales que se dirigieron a la Casa de Gobierno, donde presentaron sus exigencias.

### Uruguay

A finales de Septiembre, en Montevideo, se realizaron paros de más de 72

horas para protestar contra los ajustados salarios de los estibadores uruguayos. Finalmente se llegó a un acuerdo entre el sindicato SUPRA, afiliado de IDC, y las empresas ante la mediación del gobierno. El nuevo acuerdo estableció que “el laudo queda a partir de la firma del convenio en 84 pesos por hora”, y quedará sujeto no a la productividad (como había propuesto la empresa durante la negociación previa al conflicto) sino que se vinculará al concepto de presentismo (cero falta, sin llegadas tarde por parte de los trabajadores).

## 6.4 Acontecimientos relevantes desde los inicios hasta el año 2009

### Charleston

Estados Unidos, 2000-01

Campaña internacional en apoyo de los “Cinco de Charleston”, un grupo de portuarios encarcelados y sometidos a juicio por su participación en diversas manifestaciones obreras. Los trabajadores se habían enfrentado a la naviera Nordana, que decidió en 1999 no “trabajar más” con cualquier trabajador que estuviese afili-

ado a ILA, el gran sindicato de la costa Este norteamericana y canadiense. En diciembre de 2001 obtuvieron su libertad, en lo que supuso una enorme victoria para el movimiento portuario en Estados Unidos.

### San Francisco

Estados Unidos, 2002

Los empresarios de la Pacific Maritime Association (PMA) desataron en 2002 una “guer-

Pie de foto



ra” contra la ILWU, el sindicato portuario de la costa oeste norteamericana. La PMA decretó un cierre patronal que afectó a más de 10.000 trabajadores, pero la campaña de solidaridad de los sindicatos portuarios de todo el mundo -en la que participó de lleno el IDC- logró doblegar a la PMA y todos los trabajadores volvieron a sus puestos de trabajo. PMA no sólo pretendía eliminar la fuerza de la ILWU entre los portuarios, sino que quería imponer un ritmo de trabajo abusivo que se hubiera traducido en una espiral de accidentes laborales.

### Directiva Europea

Unión Europea, 2002-03; 2005-06)

La lucha contra la Directiva Europea, proyecto de normativa que pretendía liberalizar el sector, y que fue impulsado por la Comisión Europea, movilizó a los trabajadores de todos los puertos europeos. En Rotterdam y Barcelona salieron a la calle el 23 de septiembre de 2003 más de 15.000 trabajadores, en un día histórico para los portuarios. Anteriormente, se habían celebrado movilizaciones en todos los puertos del continente y miles de

portuarios habían llegado hasta las puertas del Parlamento Europeo en Estrasburgo para protestar contra la Directiva. La formidable presión en calles y despachos hizo posible que el 22 de noviembre de 2003 la Directiva fuera rechazada por el Europarlamento de Estrasburgo por 229 votos contra 209.

Dos años más tarde, el 18 de enero de 2006, un nuevo proyecto, presentado por la misma Comisaria de Transportes y Energía poco antes de abandonar su cargo, fue rechazado por el Parlamento Europeo.

Durante los días anteriores a la votación, los trabajadores expresaron su disconformidad al texto. Así, el 16 de enero los trabajadores portuarios europeos demostramos nuestra fuerza e importancia ante las instituciones. Una manifestación que recorrió las calles de la ciudad francesa de Estrasburgo, sede del Parlamento Europeo, convocó a más de 10.000 trabajadores portuarios de toda Europa en contra de la Directiva, apoyados por una huelga de 24 horas en un gran número de puertos. De nue-

Pie de foto



vo, con la unión de los trabajadores portuarios europeos y la mayoritaria respuesta en sus movilizaciones, se obtuvo el objetivo deseado.

## Gijón

España, 2003-04

El enfrentamiento entre Coordinadora y el presidente del puerto asturiano, Fernando Palao, fue máximo durante más de cinco meses. El presidente había tratado de prescindir de portuarios profesionales en una de las terminales del puerto. Gijón se convirtió en un símbolo de la lucha de los portuarios españoles contra cualquier intento de variar las reglas de juego sin contar con nosotros. Después de innumerables movilizaciones y de una multitudinaria manifestación en las calles de Gijón -enero de 2004-, en mayo de ese mismo año se firmó un acuerdo que permitió el regreso de los trabajadores en huelga a la terminal.

## Sines

Portugal, 2004

La Autoridad Portuaria de Singapur (PSA) inició un ataque a la regulación de nuestra profesión desviando el tráfico, entre otras cosas, de los demás puertos portugueses a Sines, a 80 Km. al sur de Lisboa. Allí, PSA pagaba a sus

trabajadores un tercio de los sueldos que se pagaban en otros puertos, violando todos los convenios colectivos. La Federación Nacional de Sindicatos de Trabajadores Portuarios de Portugal (FNSTP) y el IDC se movilizaron contra lo que se consideró un intento de acabar con los portuarios profesionales por la vía de la "competencia desleal". La huelga de los puertos portugueses y la solidaridad internacional forzaron a PSA a negociar y, finalmente, se obtuvo un acuerdo que mejoraba las condiciones laborales de los trabajadores de Sines.

## Iquique

Chile, 2004

Un conflicto aparentemente local acabó en la portada de todos los periódicos del mundo. La policía portuaria reprimió con dureza a los portuarios en huelga en una operación que estuvo a punto de costarle la vida al propio responsable, en ese momento, de la Zona Latinoamericana del IDC, Jorge Silva. La imagen de Silva, tendido en el suelo con la cabeza ensangrentada, dio la vuelta al mundo y fue la espoleta que dio pie a una campaña de solidaridad internacional con los portuarios chilenos. Hicieron falta 22 días de huelga y un intenso proceso de negociaciones para que, a media-

Pie de foto



Pie de foto



dos de diciembre de 2004, los portuarios consiguieron su objetivo: un aumento salarial que corrigiera la congelación de los sueldos que habían sufrido durante años.

## Buenos Aires

Argentina, 2004-05

En mayo de 2004 Dardo Viani, delegado del SUTAP, fue expulsado de su puesto de trabajo

por su militancia sindical. A partir de ese momento, el IDC ha dado apoyo y cobertura a las numerosas acciones y reivindicaciones que han impulsado sus compañeros en Buenos Aires. En noviembre de 2004, una delegación del IDC viajó a la capital argentina y participó en uno de los bloqueos de las terminales de la multinacional P&O Ports, responsable última de la expulsión de Viani.

## Cronología conflicto Chárleston

**Octubre de 1999** La naviera Nordana decide no trabajar con ningún estibador que esté afiliado a la ILA, el sindicato mayoritario de la Costa Este. Para ello contrata trabajadores no sindicados de la compañía Winyah Stevedoring (WSI) pagándoles la mitad del salario vigente.

**Enero de 2000** El 17 de enero se organiza una marcha con 5.000 personas en el Capitolio estatal. Tras tres piquetes para evitar que los buques de Nordana descarguen, el 20 de enero llega el barco Skodsborg a Charleston. 600 policías son enviados para evitar un posible piquete. Tras pasarse todo el día discutiendo en la sede sindical, 150 personas desfilan del local al muelle antes de la media noche. La policía arremete contra ellos y estalla una batalla campal. Un grupo de cinco portuarios - Kenneth Jefferson, de 42 años; Elijah Ford Jr., de 40 años; Peter Washington Jr., de 48 años; Rick Simmons, de 38 años; y John Edgerton, de 23 años - son arrestados. A los cinco hombres se les impone un arresto domiciliario, acusados de delitos graves de motín, agresión y conspiración. Sólo pueden salir de casa para ir a trabajar y poco más.

**Febrero de 2001** El procurador general del estado de Carolina del Sur, Charles Condon anuncia que quiere enjuiciar a

los líderes sindicales norteamericanos. El IDC muestra su apoyo a los compañeros de Charleston.

**Junio de 2001** El 9 de junio, 5.000 trabajadores acudieron a un mitin por la libertad de los 5 de Charleston en Columbia, Carolina del Sur. La federación americana de sindicatos AFL-CIO organizó el transporte desde Georgia, Tennessee, Florida, Carolina del Norte, Missouri, Illinois y Nueva York. Un dirigente de los estibadores suecos convocó un Día Internacional de Acción el primer día del juicio. La ILA y la naviera Nordana negociaron un acuerdo con varias concesiones (menos trabajadores en cada turno y la eliminación de la garantía de 8 horas de salario por turno) a cambio de la promesa de Nordana de no contratar a trabajadores no sindicalizados. Sin embargo el juicio a los cinco estibadores encausados por su participación en el conflicto seguía en marcha.

**Noviembre de 2001** Tras casi 20 meses de arresto domiciliario, los estibadores obtienen su libertad después de que los tribunales retiren las acusaciones por falta de pruebas. Jason Edgerton y Kenneth Jefferson fueron liberados en el juicio del 8 de noviembre. Los otros tres ganaron su libertad en un juicio de diez minutos el 13 de noviembre.





UNA EDICIÓN DE:

 **Funespor**  
Fundación  
Estudios Portuarios

Fundación de Estudios Portuarios  
Rambla de Santa Cruz, 19  
38006, Santa Cruz de Tenerife  
Tel. 922 28 95 21  
[secretaria@funespor.org](mailto:secretaria@funespor.org)

REDACCIÓN Y DISEÑO:  
ComCom, sccl  
Méndez Núñez 1, 3º 2ª  
08003, Barcelona  
Tel: 93 319 28 50  
Fax: 93 319 98 92  
[estiba@estiba.info](mailto:estiba@estiba.info)