

LA ESTIBA anuario 2012



BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE TRABAJADORES DEL MAR

COORDINADORA

Estatal de Trabajadores del Mar - CETM



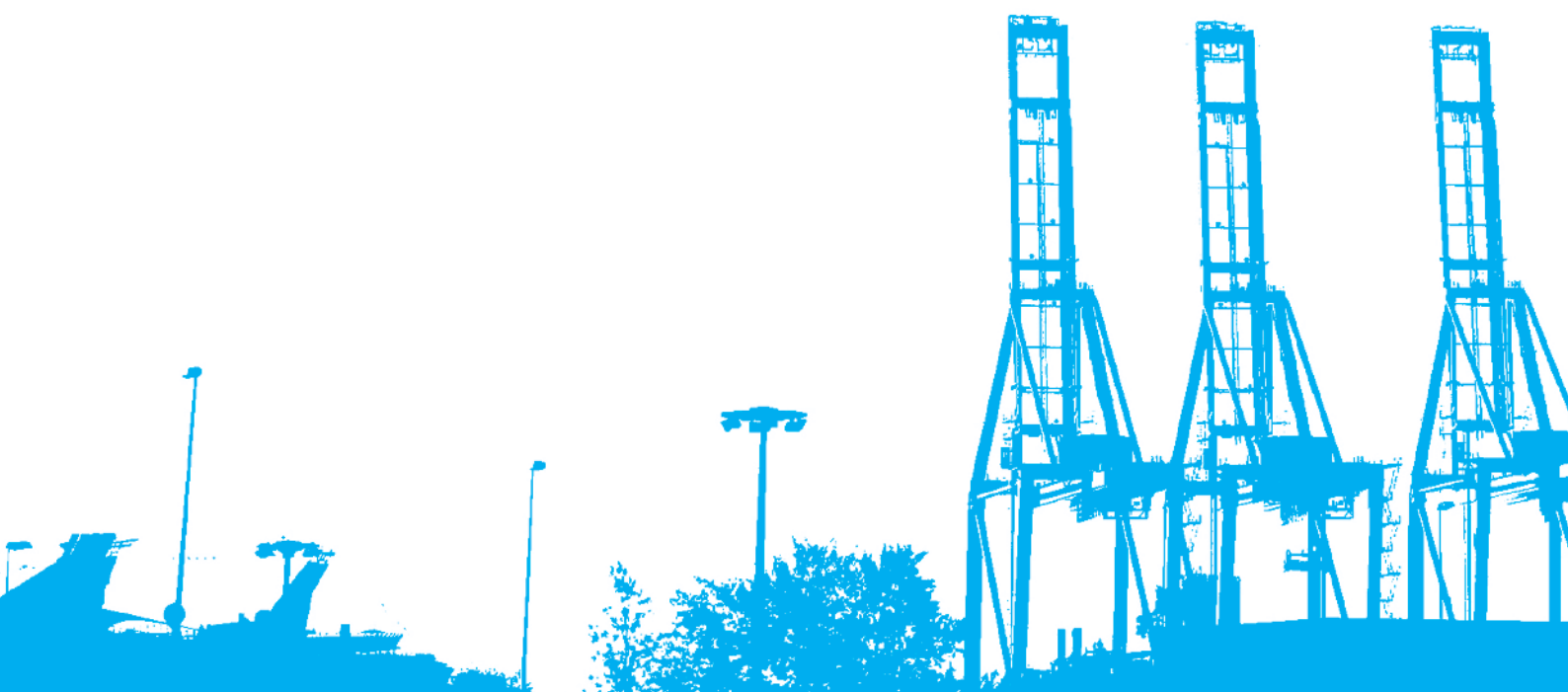
LA ESTIBA **anuario2012**

Sumario

1 Presentación

2 Transporte marítimo de mercancías

- 2.1 Los buenos resultados de 2012 afianzan el sistema portuario español 7
- 2.2 Tráfico de rodantes 14
- 2.3 Novedades en 2012 17



3 El sector de la estiba en España

- 3.1 Representación sindical 25
- 3.2 Evolución de las sociedades de estiba 29
- 3.3 Principales acontecimientos 31

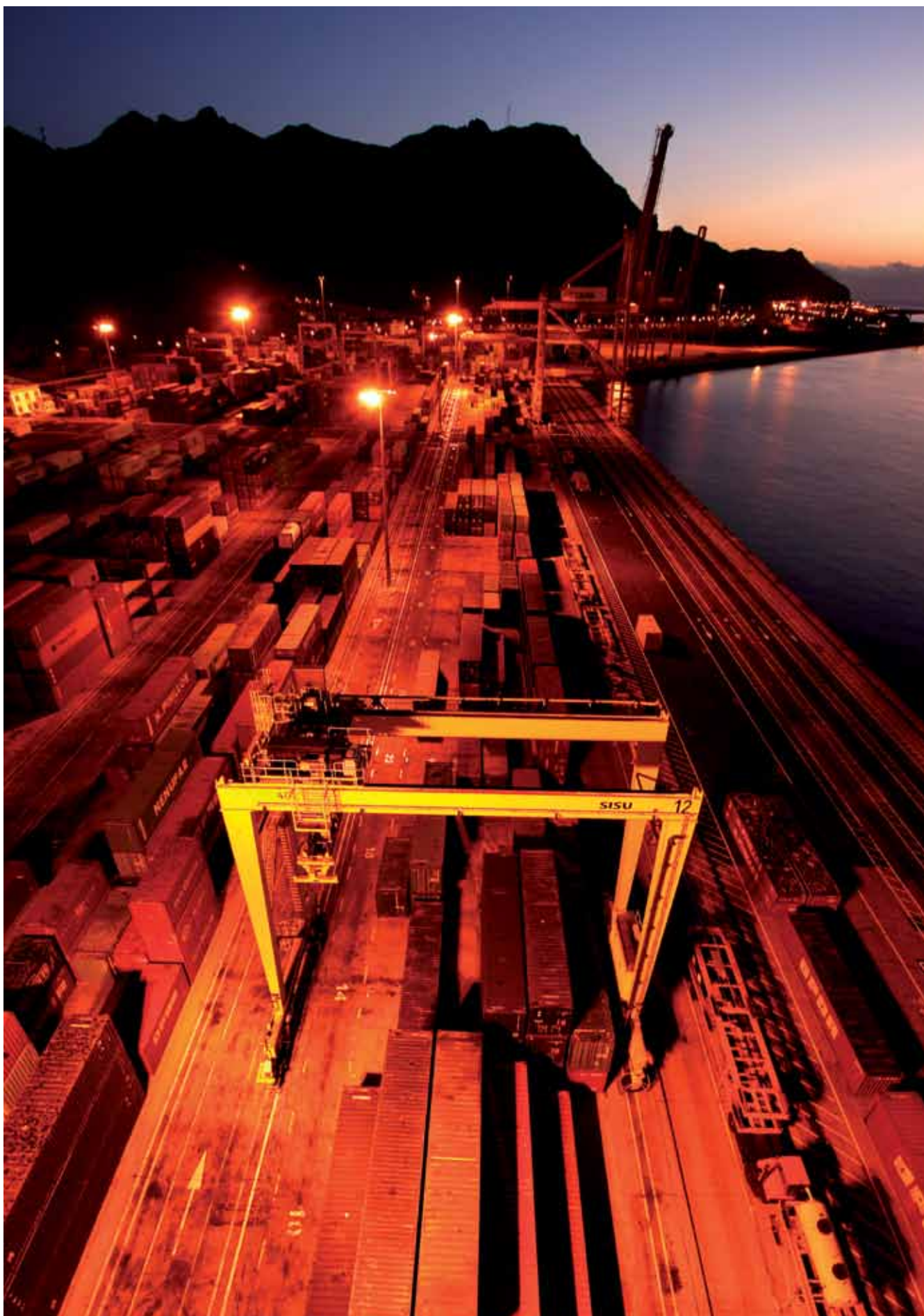
4 Actividad de la organización

- 4.1 Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios (CEEP) 41
- 4.2 Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos (FTP) 46
- 4.3 Formación y Prevención de Riesgos Laborales 48
- 4.4 Actividad cultural y social 52

5 Evolución de IDC

- 5.1 Cohesión internacional 59
- 5.2 Asambleas y reuniones celebradas en 2012 62
- 5.3 Política Portuaria Europea 66





Amanecer en el Bufadero de David Guanche Valdés (S.C Tenerife)

Presentación

Antolín Goya

Coordinador General



Los efectos de la crisis económica internacional que afecta a toda Europa y especialmente a España, están siendo devastadores. La drástica caída del consumo interno ha hecho mella en todos los sectores del país. Un decrecimiento del PIB en un 1,4% y casi seis millones de desempleados son algunos de los números, alarmantes, que nos dejó 2012.

Sin embargo, dentro de este entorno de datos negativos, hay un sector que resistió el embate de la crisis, un pulmón que insufló oxígeno a la asfixiada economía estatal: el nuestro, el portuario.

Los puertos españoles arrojaron resultados positivos gracias, entre otros factores, a un modelo de gestión reestructurado en los últimos años, cuyo broche de oro fue la aprobación de la Ley de Puertos de 2010, que fue aprobada bajo un marco de diálogo y como fruto del consenso entre las principales fuerzas políticas del país.

Estos enclaves se han erigido en bases estratégicas para impulsar la economía española. Los datos lo demuestran; el tráfico total alcanzó en 2012 más de 475 millones de toneladas, lo que supone un incremento en torno al 4% respecto a las mercancías movidas en 2011. Varios puertos españoles cuentan con un alto nivel de competitividad internacional, de hecho se encuentran entre los 100 puertos con mayor número de movimientos de contenedores del mundo.

Los puertos de nuestro país son, además, un apoyo fundamental para otros sectores, como es el de la automoción. España es el segundo productor de vehículos de Europa y la mayor parte de ellos se fabrican para terceros países y se exportan por vía marítima. Ser eficientes en estas operativas es aportar nuestro esfuerzo para apoyar otra industria española que destaca por su competitividad y buen hacer y, en consecuencia, contribuir al mantenimiento del empleo en el sector.

Del mismo modo que en el caso de los vehículos, los números de crecimiento de tráfico y de prosperidad en el sector reflejan también el buen hacer de la comunidad portuaria, en el que destaca el trabajo rentable y eficiente de los trabajadores de la estiba portuaria.

Así lo ha reconocido Europa. Se ha dado cuenta de que desregular un sistema eficiente y una profesión que funciona, lejos de arrojar beneficios, conduce al fracaso y resulta absolutamente contraproducente. Estamos satisfechos por la decisión de la Unión Europea de crear un Comité de Diálogo Social, para tratar los asuntos referidos a las condiciones de trabajo de los puertos. Esta es la armonía por la que la comunidad portuaria lleva años luchando.

Las reformas portuarias tienen más que ver con el mantenimiento de la alta productividad y la mejora de los indicadores de eficiencia y calidad que se alcanzan en las mesas de negociación que con modificaciones normativas que, como en España, fueron realizadas en la pasada legislatura con un amplio consenso.

Empeñarnos en lograr que los servicios de la estiba sean cada día más competitivos, en condiciones de trabajo seguras y dignas, mediante el diálogo social y la negociación colectiva y en un marco jurídico estable, ha dado buenos frutos. Seguirán siendo nuestros objetivos en 2013.



Komarom, Eslovaquia de Javier Arcenillas (Madrid)

Transporte marítimo de mercancías



2.1 Los buenos resultados de 2012 afianzan el sistema portuario español

La crisis económica ha hecho mella en todos los sectores del mercado debido a la caída del consumo interno, sin embargo, los puertos españoles han sabido imponerse como 'hub' del sur de Europa en el tránsito de mercancías entre este y oeste. Así pues, el decrecimiento de las importaciones en los últimos tiempos se ha superado con el fortalecimiento de la posición de España en el tránsito internacional.

Estadísticas de tráfico

Tráfico de contenedores

En 2011 el tráfico total de contenedores fue de 13.892.608 TEUs, de los que el 45% fue tráfico import-export frente al 55% de tráfico de trasbordo. En 2012, esta proporción se ha mantenido, siendo la cifra de contenedores movidos de 14.036.448 TEUs, un 1,04% más que el año anterior.

Si el análisis se extiende a nivel de puertos, Valencia se situó en primer lugar en el tráfico de contenedores en España, seguido por Bahía de Algeciras, Barcelona y Las Palmas. Sin embargo, en cada puerto el reparto import-export y el tránsito ha diferido.

Mientras que en Valencia los dos tipos de tráficos se equilibraron (51% de trasbordo, 49% import-export), en Las Palmas y en Bahía de Algeciras (este último logrando captar tráficos de Tánger Med) se advirtió una clara orientación hacia el tráfico de contenedores en tránsito, y en Barcelona se registró un predominio del tráfico de contenedores import - export.

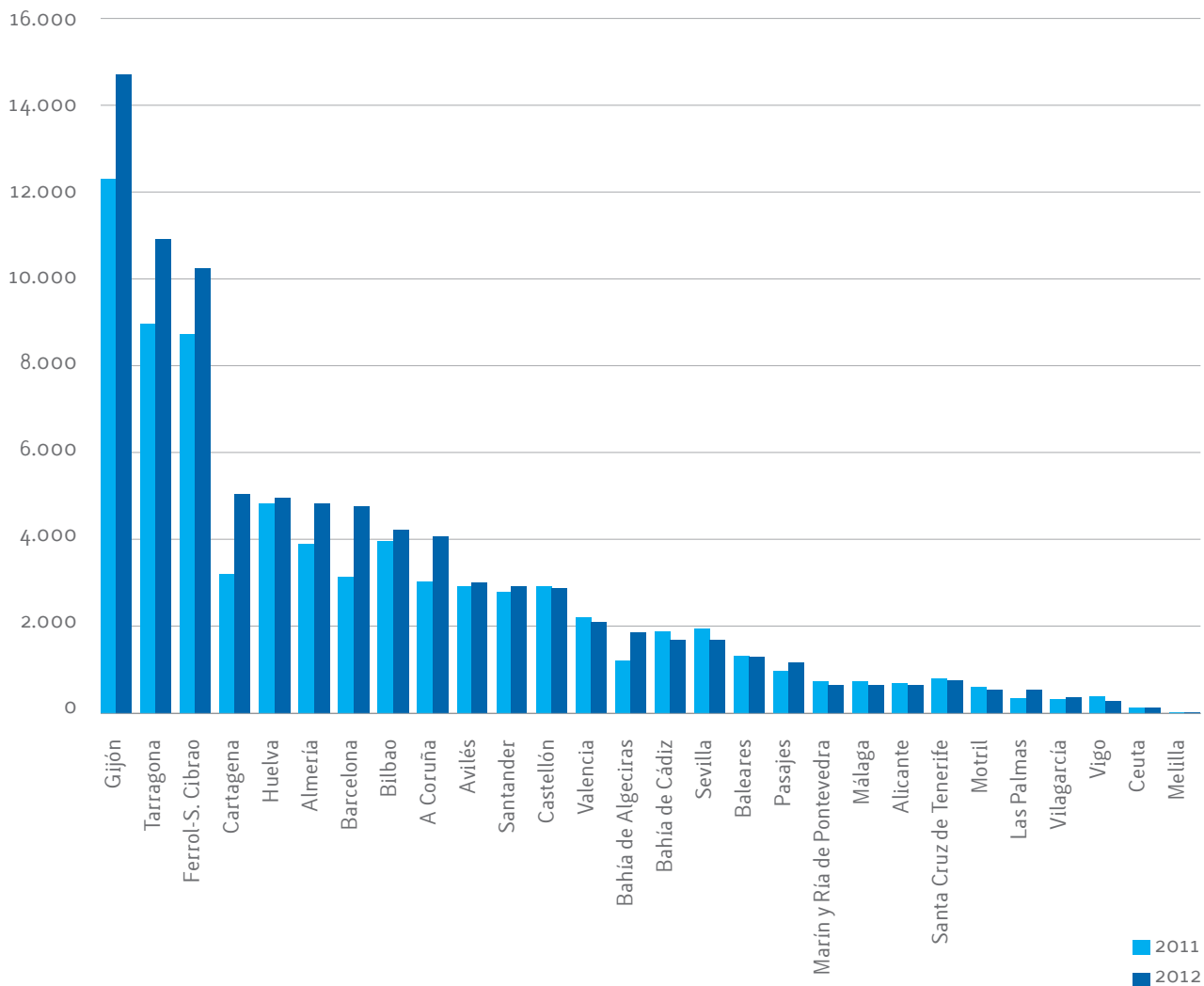
2012. Tráfico en contenedores (teus)

Autoridad Portuaria	EN TRÁNSITO		NACIONAL Y EXTERIOR		TOTAL
	2012	% del total	2012	% del total	2012
Valencia	2.280.701	51,0%	2.189.053	49,0%	4.469.754
Bahía de Algeciras	3.707.953	91,1%	362.838	8,9%	4.070.791
Barcelona	435.817	24,9%	1.314.157	75,1%	1.749.974
Las Palmas	790.232	65,4%	417.730	34,6%	1.207.962
Bilbao	1.134	0,2%	608.998	99,8%	610.131
Málaga	300.443	89,3%	35.822	10,7%w	336.265
Santa Cruz de Tenerife	4.989	1,5%	317.169	98,5%	322.158
Vigo	8.390	4,2%	190.127	95,8%	198.517
Tarragona	102.083	54,1%	86.768	45,9%	188.851
Castellón	793	0,5%	160.141	99,5%	160.934
Alicante	3.035	1,9%	155.239	98,1%	158.274
Sevilla	0	0,0%	156.193	100,0%	156.193
Bahía de Cádiz	916	1,0%	95.299	99,0%	96.215
Cartagena	32	0,0%	66.556	100,0%	66.588
Baleares	38	0,1%	57.678	99,9%	57.716
Gijón	0	0,0%	48.607	100,0%	48.607
Marín y Ría de Pontevedra	2.791	7,0%	37.188	93,0%	39.979
Melilla	0	0,0%	33.600	100,0%	33.600
Vilagarcía	28	0,0%	26.636	0,0%	26.664
Ceuta	2	0,0%	16.118	100,0%	16.120
Motril	0	0,0%	6.455	100,0%	6.455
Almería	0	0,0%	6.132	100,0%	6.132
A Coruña	0	0,0%	4.760	100,0%	4.760
Huelva	0	0,0%	1.749	100,0%	1.749
Santander	24	2,1%	1.112	97,9%	1.136
Ferrol-S. Cibrao	0	0,0%	915	100,0%	915
Avilés	0	0,0%	8	100,0%	8
Pasajes	0	0,0%	0	0,0%	0
TOTAL	7.639.401	54,4%	6.397.048	45,6%	14.036.448

Graneles sólidos

Se ha obtenido un crecimiento en 2012 del 11.63% con respecto al año anterior. Destacan los volúmenes movidos en los puertos de Gijón con casi 14,5 millones de toneladas (un 15% más que en el año anterior), Tarragona que alcanzó los 10,9 millones de toneladas y Ferrol con 10,5 millones de toneladas, (un 17% y 21% respectivamente más que en 2011).

Tráfico de graneles sólidos por Autoridad Portuaria (miles de toneladas)



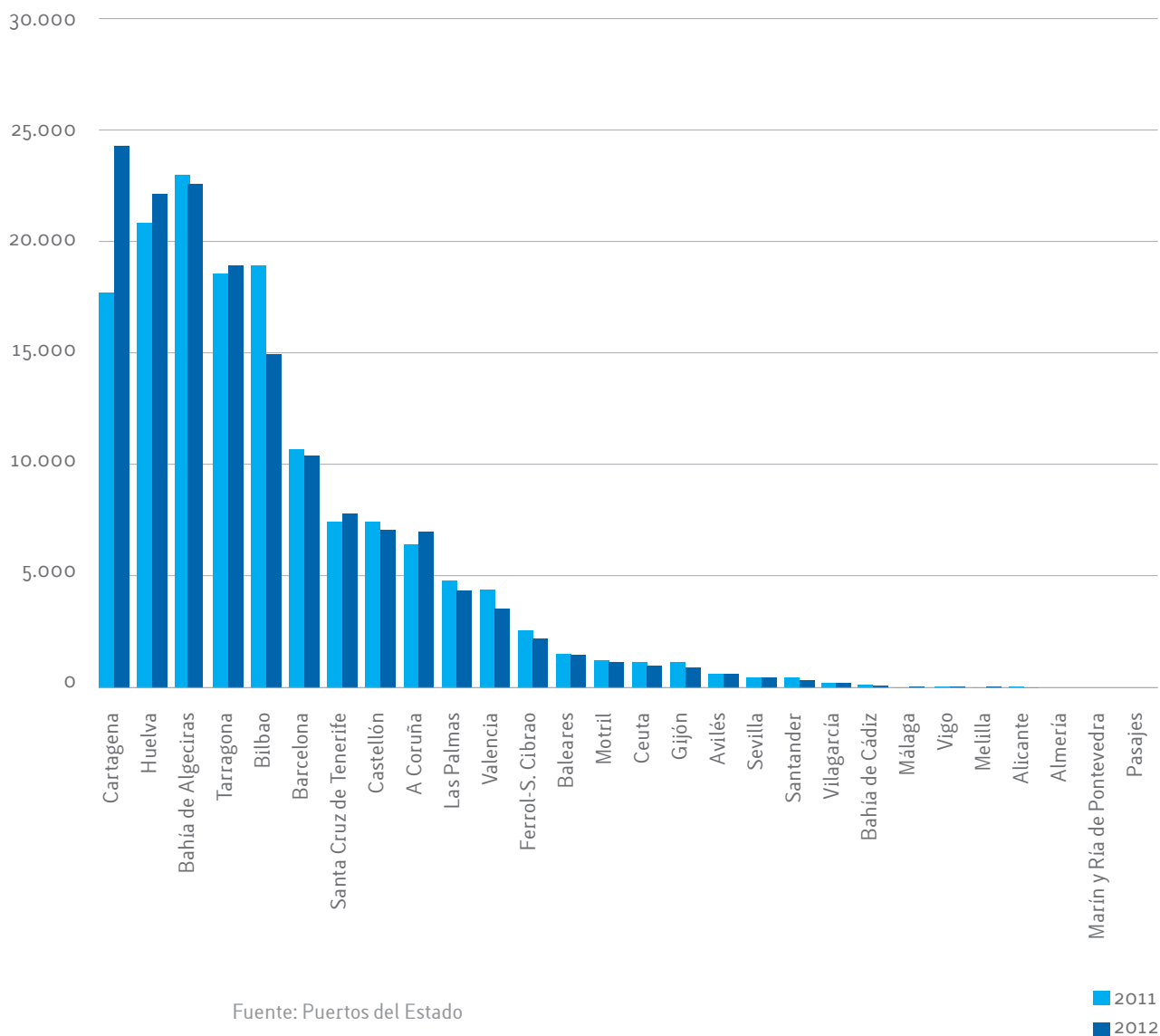
Fuente: Puertos del Estado

Graneles líquidos

Este tipo de tráfico siguió una tendencia alcista a lo largo del 2012, alcanzando 153.459.564 de toneladas movidas, aproximadamente un 2% más que en el año 2011. Cartagena, Bahía de Algeciras y Huelva han sido los enclaves líderes del 'ranking', el primero superando los 24

millones de toneladas transportadas, con un sorprendente incremento de un 35,6% sobre 2011, y los otros dos alcanzando casi los 23 millones de toneladas. Destacó el aumento de tráfico de Huelva (16%) y sobre todo el de Cartagena (46%) con respecto a 2011.

Tráfico de graneles líquidos por Autoridad Portuaria (miles de toneladas)

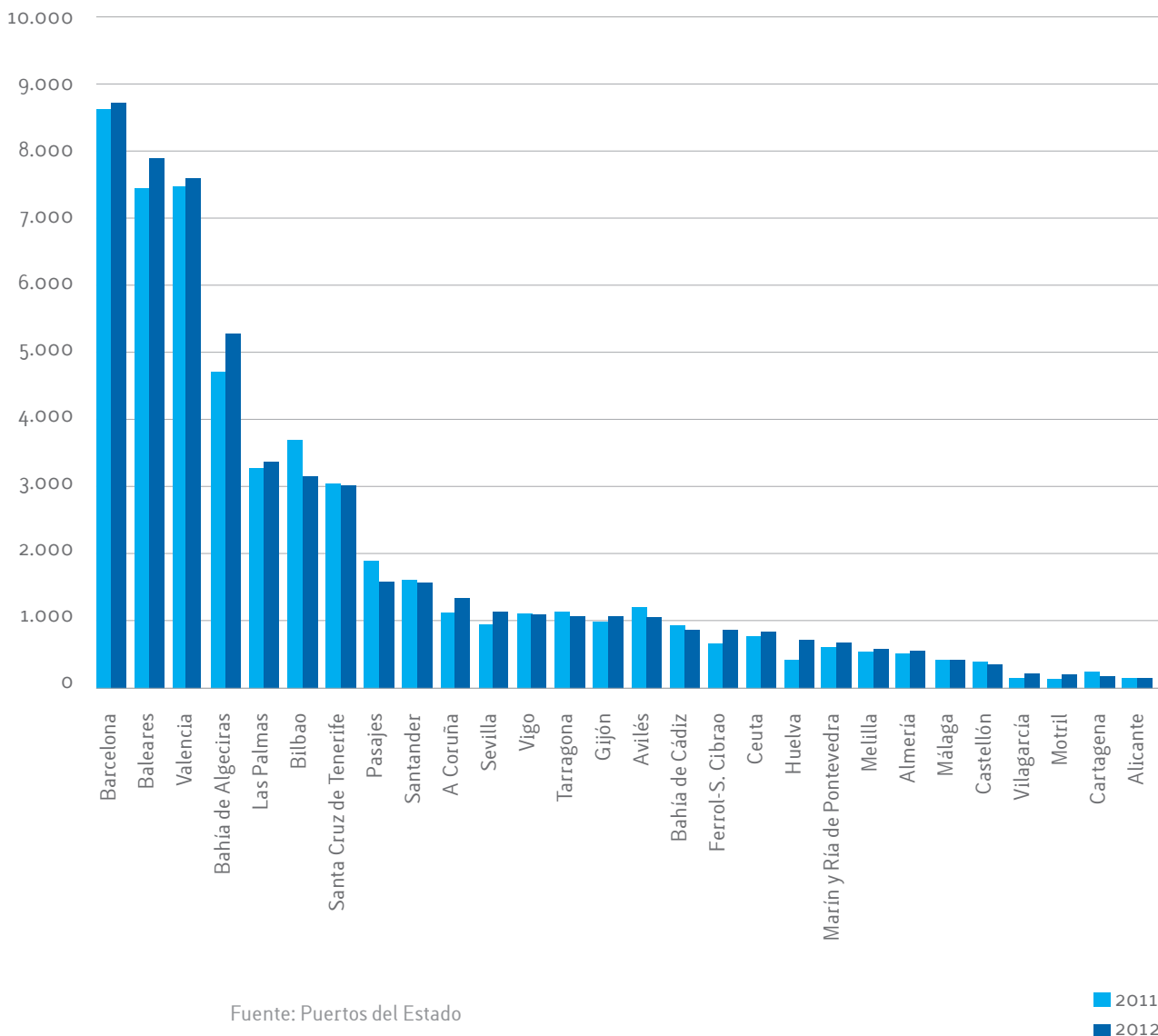


Mercancía convencional

Se ha advertido un ligero incremento del volumen de toneladas movidas del 2,34%. Los principales puertos que atrajeron este tipo de tráfico durante 2012 han sido Barcelona, con casi 9 millones de toneladas, Baleares (8 millones de toneladas), Valencia (casi 7,8 millones de toneladas) y Bahía de Algeciras (5,4 millones de toneladas)

Bahía de Algeciras (5,4 millones de toneladas). De los puertos nombrados, resaltó el considerable crecimiento de un 11,9% en el volumen de toneladas movidas por Bahía de Algeciras, con respecto a 2011.

Tráfico mercancía convencional por Autoridad Portuaria (miles de toneladas)



Fuente: Puertos del Estado

El sistema portuario español es clave en la economía

Según el 'Informe sobre la Competitividad Global 2011-2012' elaborado por el Foro Económico Mundial, el nivel de calidad de las infraestructuras portuarias españolas ha obtenido una puntuación de 5,8 de un total de 7 puntos, colocándose en el puesto número 13 de un 'ranking' de 142 países.

Tal y como indica el informe, la calidad actual de las infraestructuras de los puertos españoles se ha convertido en una de las principales ventajas competitivas del país. Por debajo de España se han situado estados como Reino Unido (puesto 17), Francia (puesto 20) e Italia (81), siendo Singapur el que logró alcanzar la primera posición de esta clasificación.

Los altos niveles de eficiencia y competitividad que ha alcanzado el sistema portuario español se reflejan en los crecimientos continuos de tráficos en los últimos años, llegando cuatro puertos españoles a situarse entre los 100 primeros del mundo en movimiento de contenedores.

El ranking pone de manifiesto que estos 100 puertos de contenedores canalizaron

en 2011 un tráfico de 475.279.375 TEUs, un 7,8% más que el volumen registrado en el 2010. El primer puesto de dicho ranking lo mantuvo el puerto de Shanghai con un nivel de tráfico de 31,7 millones de TEUs, después de que se lo arrebatara a Singapur en el 2010. Por su parte, el puerto de Singapur, en la segunda posición, movió casi 30 millones de TEUs.

En los siguientes puestos, China demuestra su liderazgo en el tráfico de contenedores con puertos como el de Hong Kong y Shenzhen. En la décima posición aparece el puerto de Rotterdam en Holanda, el primero de los 19 puertos europeos del listado, con un tráfico que asciende a algo más de 11,87 millones de TEUs.

Con respecto a España, los puertos que logran situarse en este ranking son los de Valencia con algo más de 4,3 millones de TEUs; Bahía de Algeciras, con 3,6 millones de TEUs; Barcelona, con poco más de 2 millones y Las Palmas, que alcanzó casi 1,3 millones de TEUs. En 2012, dos de estos puertos, Valencia y Bahía de Algeciras, han registrado crecimiento con respecto a 2011, un 3,29% y un 13% respectivamente.



Nocturna de Juan José Rodríguez Torrado (Algeciras)

Top 100 puertos contenedores en el mundo (2011)

	Puerto	Pais	2011	2010	Diferencia %
1	Shanghai	(China)	31.700.000	29.069.000	9,10%
2	Singapur	(Singapur)	29.937.700	28.430.800	5,30%
3	Hong Kong	(China)	24.384.000	23.532.000	3,60%
4	Shenzhen	(China)	22.569.800	22.509.700	0,30%
5	Busan	(Corea del Sur)	16.184.706	14.157.291	14,30%
6	Ningbo	(China)	14.686.200	13.144.000	11,70%
7	Guangzhou	(China)	14.400.000	12.550.000	14,70%
8	Qingdao	(China)	13.020.000	12.012.000	8,40%
9	Dubai	(Emiratos Árabes Unidos)	13.000.000	11.600.000	12,10%
10	Rotterdam	(Holanda)	11.876.921	11.145.804	6,60%
11	Tianjin	(China)	11.500.000	10.080.000	14,10%
12	Kaohsiung	(Taiwán)	9.636.289	8.871.745	8,60%
13	Port Klang	(Malasia)	9.603.926	8.870.000	8,30%
14	Hamburg	(Germany)	9.021.800	7.900.000	14,20%
15	Amberes	(Bélgica)	8.664.243	8.468.475	2,30%
16	Los Angeles	(EE.UU.)	7.940.511	7.831.902	1,40%
17	Tanjung Pelapas	(Malasia)	7.500.000	6.530.000	14,80%
18	Xiamen	(China)	6.460.700	5.820.000	11,00%
19	Dailan	(China)	6.400.000	5.242.000	22,00%
20	Long Beach	(EE.UU.)	6.061.099	6.263.499	-3,20%
21	Bremerhaven	(Alemania)	5.915.487	4.871.297	21,40%
22	Laem Chabang	(Tailandia)	5.731.063	5.068.076	13,10%
23	Tanjung Priok	(Indonesia)	5.617.562	4.714.857	19,10%
24	Nueva York Nueva Jersey	(EE.UU.)	5.503.486	5.292.020	4,00%
25	Lianyungang	(China)	4.850.000	3.870.000	25,30%
26	Ho Chi Minh	(Vietnam)	4.674.326	4.367.900	7,00%
27	Tokio	(Japón)	4.639.664	4.286.215	8,20%
28	Valencia	(España)	4.327.371	4.206.937	2,90%
29	Port Said	(Egipto)	4.272.060	3.646.000	17,20%
30	Colombo	(Sri Lanka)	4.262.887	4.000.000	6,60%
31	Jawaharlal Nehru	(India)	4.217.000	4.279.744	-1,40%
32	Yingkou	(China)	4.033.000	3.338.000	20,80%
33	Jeddah	(Arabia Saudí)	4.010.448	3.830.857	4,70%
34	Algeciras	(España)	3.602.631	2.810.242	28,20%
35	Felixstowe	(UK)	3.519.000	3.400.000	3,50%
36	Manila	(Filipinas)	3.250.000	3.154.702	3,00%
37	Balboa	(Panamá)	3.232.265	2.758.506	17,20%
38	Sharjah (Khor Fakkan)	(Khor Fakkan) (UAE)	3.229.929	3.022.524	6,80%
39	Salalah	(Omán)	3.200.700	3.485.395	-8,20%
40	Yokohama	(Japón)	3.083.432	3.280.191	-6,00%
41	Taicang	(China)	3.058.000	2.211.500	38,20%
42	Santos	(Brasil)	2.985.922	2.715.600	9,90%
43	Savannah	(EE.UU.)	2.944.684	2.825.179	4,20%
44	Shah Rajah	(Irán)	2.761.846	2.592.522	6,50%
45	Durban	(Sudáfrica)	2.712.975	2.762.023	-1,80%
46	Estambul	(Turquía)	2.686.000	2.540.353	5,70%
47	Tanjung Perak	(Indonesia)	2.643.518	3.030.000	-12,70%
48	Nagoya	(Japón)	2.623.138	2.548.851	2,90%
49	Vancouver	(Canadá)	2.550.750	2.514.309	1,40%
50	Melbourne	(Australia)	2.506.726	2.348.000	6,70%
51	Duisburg	(Alemania)	2.500.000	2.250.000	11,10%
52	Osaka	(Japón)	2.490.300	2.282.084	9,10%
53	Kobe	(Japón)	2.470.000	2.556.291	-3,40%
54	Keelung	(Taiwan)	2.402.780	2.198.644	9,30%
55	San Petersburgo	(Rusia)	2.365.174	1.928.238	22,60%
56	Marsaxlokk	(Malta)	2.360.489	2.370.729	-0,40%
57	Oakland	(EE.UU.)	2.342.504	2.330.214	0,50%
58	Incheon	(Corea del Sur)	2.329.405	1.887.000	23,40%
59	Gioia Tauro	(Italia)	2.304.982	2.851.261	-19,20%
60	Gwangyang	(Corea del Sur)	2.253.000	2.073.196	8,60%
61	Zeebrugge	(Bélgica)	2.222.000	2.499.756	-11,10%
62	Le Havre	(Francia)	2.220.000	2.400.000	-7,50%
63	Tanger Med	(Marruecos)	2.070.000	2.058.430	0,50%
64	Sydney	(Australia)	2.054.000	1.985.919	3,40%
65	Seattle	(EE.UU.)	2.030.000	2.139.557	-5,10%
66	Barcelona	(España)	2.013.967	1.945.733	3,50%
67	Virginia	(EE.UU.)	1.918.029	1.895.017	1,20%
68	Manzanillo	(Panamá)	1.899.802	1.599.676	18,70%
69	Houston	(EE.UU.)	1.890.000	1.812.268	4,30%
70	Cartagena	(Colombia)	1.853.342	1.581.401	17,20%
71	Buenos Aires	(Argentina)	1.851.687	1.730.831	6,70%
72	Kingston	(Jamaica)	1.848.231	1.891.770	-2,30%
73	Génova	(Italia)	1.847.102	1.758.858	5,00%
74	Manzanillo	(Méjico)	1.762.508	1.509.378	16,80%
75	Yantai	(China)	1.709.000	1.527.308	11,90%
76	Pireo	(Grecia)	1.680.133	863.808	94,50%
77	Callao	(Perú)	1.616.165	1.346.186	20,10%
78	Southampton	(UK)	1.563.040	1.540.000	1,50%
79	Chennai	(India)	1.560.000	1.520.000	2,60%
80	Nanjing	(China)	1.492.600	1.058.500	41,00%
81	Dammam	(Arabia Saudí)	1.492.315	1.333.094	11,90%
82	Alexandria	(Egipto)	1.490.000	1.350.000	10,40%
83	Tacoma	(EE.UU.)	1.488.799	1.455.466	2,30%
84	San Juan, Puerto Rico	(EE.UU.)	1.484.595	1.525.532	-2,70%
85	Fuzhou	(China)	1.450.853	1.318.958	10,00%
86	Zhongshan	(China)	1.423.301	1.293.910	10,00%
87	Guayaquil	(Ecuador)	1.405.762	1.093.349	28,50%
88	Karachi	(Pakistán)	1.400.000	1.370.000	2,20%
89	Chittagong	(Bangladesh)	1.392.104	1.328.976	4,70%
90	Charleston	(EE.UU.)	1.380.000	1.365.000	1,10%
91	Taichung	(China)	1.380.000	1.356.952	1,70%
92	Montreal	(Canadá)	1.362.975	1.331.351	2,40%
93	Mundra	(India)	1.343.755	1.148.854	16,90%
94	La Spezia	(Italia)	1.307.274	1.285.155	1,70%
95	Bangkok	(Tailandia)	1.305.429	1.498.145	-12,80%
96	Las Palmas	(España)	1.292.741	1.190.808	16,10%
97	Haifa	(Israel)	1.235.000	1.263.552	-2,20%
98	Damietta	(Egipto)	1.205.036	1.192.000	1,10%
99	Penang	(Malasia)	1.198.843	1.106.098	8,40%
100	Mersin	(Turquía)	1.126.588	1.024.171	10,00%
TOTAL			475.279.375	441.023.440	7,80%

Fuente: Cargo Systems

2.2 Tráfico de rodantes

Contexto actual del tráfico rodado en los puertos europeos

En los años 90 se vivía en Europa un periodo de congestión de los principales ejes de carretera transfronterizos, en especial, aquellos que atraviesan barreras orográficas como los Alpes y los Pirineos. Para hacer frente a esta situación, la Unión Europea se marcó como objetivo el desarrollo de cadenas multimodales de transporte (carretera - marítimo) que fueran de alta relación calidad - precio y

que, por tanto, pudieran competir con la cadena exclusiva por carretera.

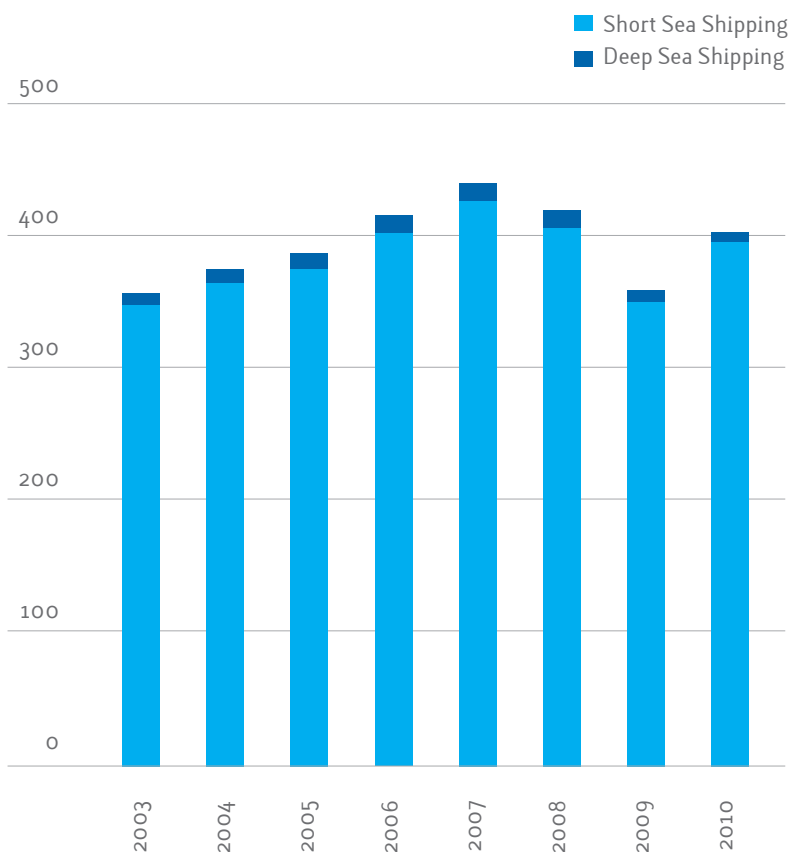
Su estrategia se centró en reactivar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) o Short Sea Shipping (SSS). Este término hace referencia al “transporte de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa”.

Dentro de esta amplia definición creó en 2001 la “Autopista del Mar”. Se trata de un servicio regular de transporte marítimo de corta distancia pero atractivo en comparación con el servicio exclusivo por carretera por su alta calidad y capacidad y por su preferencia por buques de tráfico rodado para dar alternativa a los transportistas por carretera. Además en 2004, las Autopistas del Mar se incluyeron en la Red Transeuropea de Transporte, lo que supone tener prioridad en la distribución de inversiones europeas.

Como resultado de las actuaciones de la Unión Europea, se ha producido un traspaso progresivo del transporte de mercancías por carretera al modo marítimo, creciendo así el volumen de tráfico rodante en la UE en todas sus vertientes: ro-ro (transporte sólo de carga rodada), ro-pax (transporte de carga rodada y pasaje) y Car Carriers (transporte únicamente de coches nuevos).

Como se advierte en el gráfico, el tráfico rodante de la UE va ligado al transporte por Short Sea Shipping, siendo las líneas más desarrolladas las del Mar del Norte y el Mediterráneo.

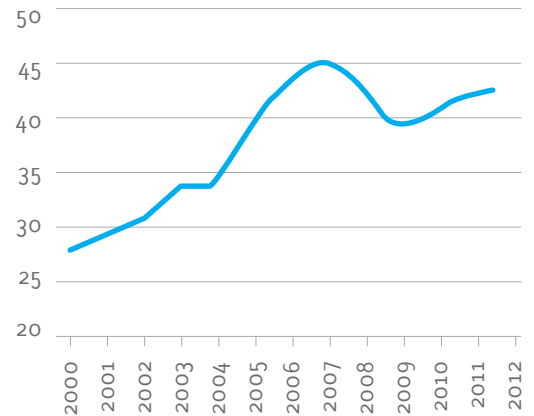
Tráfico RO-RO UE27 (miles de toneladas)



Estadísticas del tráfico rodado en España

Después de la caída registrada en 2008-2009 por la crisis económica mundial, en los últimos años se ha advertido una importante recuperación del volumen de mercancía rodada, creciendo en el 2012 en torno al 3,3% con respecto al año anterior.

Tráfico rodante (millones de toneladas)



Terminal Polivalente Castellón

Portsur Castellón

noatum
TERMINAL CASTELLÓN

TMG
TERMINAL MARÍTIMO DEL SAGEP

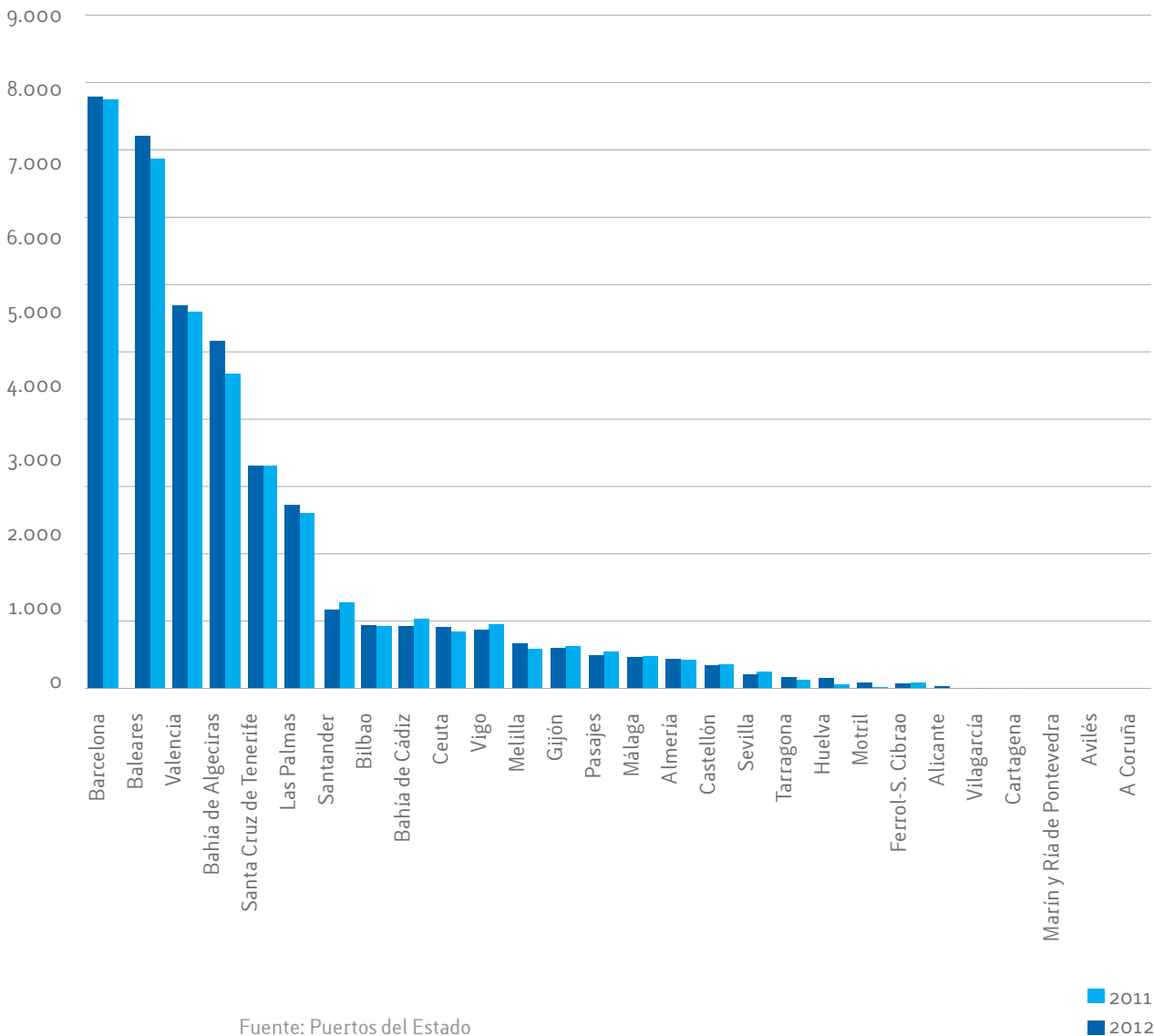
SEDCAS

Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Castellón, SAGEP
 Muelle Serrano Lloberas, s/n
 12100 Port Castelló
 Tel. 964067208 Fax. 964067209
 E-mail: sedcas@sedcas.es

Los puertos con un mayor volumen de tráfico de carga rodada son Barcelona y los puertos de Baleares, los cuales han movido en 2012 algo más del 40% de carga rodante del país (8.8 millones y 8.2 millones de toneladas respectivamente). Mientras que en Barcelona se registra tanto tráfico ro-ro y ro-pax como transporte de vehículos nuevos, en Baleares el tráfico se centra en buques ro-pax.

En menor medida, aparecen los puertos de Valencia, Bahía de Algeciras, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, los cuales han movido entre 2,7 y 5,7 millones de toneladas de carga rodante.

Tráfico RO-RO (toneladas)



Fuente: Puertos del Estado

2.3 Novedades en 2012

El proyecto de la Red Transeuropea de Transporte sigue avanzando

La Comisión Europea presentó en octubre de 2011 la propuesta de Reglamento sobre las orientaciones para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, en adelante, RTE-T.

Según esta propuesta reglamentaria, la infraestructura de transporte debe transformarse en una red de transporte europea completa e integrada, que abarque todos los Estados miembros y regiones, garantizando de esta forma el buen funcionamiento del mercado interior y reforzando la cohesión territorial, económica y social.

A través de esta propuesta se intentan paliar cinco problemas principales del actual mapa de transporte: los cuellos de botella en los tramos transfronterizos, las diferencias en la calidad y disponibilidad de la infraestructura entre los Estados miembros y dentro de los mismos, la carencia de capacidad multimodal en muchas zonas, el exceso de emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte, y las diferencias de normas y requisitos de funcionamiento entre Estados miembros.

Para ello, la Comisión Europea ha desarrollado la RTE-T a través de un sistema de doble capa que se compone de una red global y de una red principal:

- La red global constituye la capa básica de la RTE-T y se compone de toda la infraestructura existente y planificada que cumple los requisitos de las orientaciones.
- La red principal está superpuesta a la red global y se compone de sus partes

más importantes desde el punto de vista estratégico. Constituye la columna vertebral de la red multimodal de movilidad y se concentra en aquellos componentes de la RTE-T con el mayor valor añadido europeo.

Además se ha elaborado el concepto de “corredores” de la red principal. Dichos corredores constituirán el instrumento marco para la realización coordinada de la red principal: gestión de la capacidad, las inversiones, la construcción y coordinación de las instalaciones de trasbordo multimodal y la implantación de sistemas interoperables de gestión del tráfico.

Los 10 corredores establecidos han sido:

1. Báltico - Adriático
2. Varsovia-Berlín-Ámsterdam-Róterdam-Felixtowe-Midlands
3. Mediterráneo
4. Hamburgo/Rostock/Burgas-Pireo-Nicosia
5. Helsinki - La Valeta
6. Génova-Róterdam
7. Lisboa - Estrasburgo
8. Dublín - Londres - París - Bruselas
9. Ámsterdam-Basilea/Lyon-Marsella
10. Estrasburgo - Danubio

Atendiendo a las cerca de 1.000 enmiendas a esta propuesta de reglamento a lo largo de todo el 2012, en diciembre se aprobó en el Parlamento Europeo un informe de la Comisión de Transporte y Turismo que respalda los principales elementos descritos en la propuesta pero introduce una mayor flexibilidad.

Teniendo en cuenta este nuevo informe, se han incluido en la Red Transeuropea de Transporte los siguientes puertos europeos como nodos de gran valor añadido para Europa.

Alemania

Bremerhaven, Bremen
Hamburg
Lübeck
Rostock
Wilhelmshaven

Bélgica

Antwerpen
Gent
Oostende, Zeebrugge

Bulgaria

Burgas

Chipre

Lemesos

Dinamarca

Århus
Københavns Havn

Eslovaquia

Komarno

Eslovenia

Koper

España

A Coruña
Algeciras
Barcelona
Bilbao
Cartagena
Gijón
Las Palmas
Palma de Mallorca
S/C de Tenerife
Sevilla
Tarragona
Valencia

Estonia

Tallinn

Finlandia

Helsinki
Kotka, Hamina
Turku

Francia

Bordeaux
Calais, Dunkerque
Le Havre
Marseille
Nantes Saint-Nazaire
Rouen

Grecia

Igoumenitsa
Irakleio
Patras
Pireus
Thessaloniki

Holanda

Amsterdam
Rotterdam
Terneuzen, Vlissingen

Irlanda

Cork
Dublin
Limerick

Italia

Ancona
Bari
Cagliari
Cremona
Genova
Gioia Tauro
La Spezia
Livorno
Mantua
Napoli
Palermo
Ravenna
Taranto
Trieste
Venezia

Letonia

Rīga
Ventspils

Lituania

Klaipėda

Malta
 Valletta, Marsaxlokk

Polonia
 Gdansk, Gdynia
 Świnoujście, Szczecin

Portugal
 Leixões (Porto)
 Lisboa
 Sines

Reino Unido
 Belfast
 Bristol
 Cardiff, Newport
 Dover
 Felixstowe
 Forth (Edinburgh)
 Glasgow
 Grimsby, Immingham
 Liverpool
 London
 Southampton, Portsmouth
 Tees and Hartlepool

República Checa
 Usti nad Labem

Rumania
 Constanța
 Galati

Suecia
 Göteborg
 Luleå
 Malmö
 Stockholm
 Trelleborg

La financiación de la RTE-T se realizará a través de un nuevo instrumento de la UE, el mecanismo “Conectar Europa”, creado para la inversión en transporte, energía y banda ancha digital de la UE. El mecanismo estará dotado de un fondo único de 50.000 millones de euros para el período 2014-2020, de los que 31.700 millones se asignarán al transporte, incluidos 10.000 millones reservados para inversiones en infraestructuras de transporte en los Estados miembros que puedan beneficiarse del Fondo de Cohesión.



Puerto de Sestao de Javier Fernández Ferreras (Berango)

Nacimiento del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios del Organismo Público Puertos del Estado

El 29 de junio de 2012 el Consejo Rector de Puertos del Estado aprobó la constitución y las reglas de funcionamiento del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, cuya finalidad es la de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios portuarios y acordar las variables sobre las que establecer recomendaciones para garantizar la libre competencia y la competitividad de los servicios portuarios.

La creación de este órgano de carácter consultivo, estaba recogida ya en la Ley

48/2003, pero ha sido diez años después cuando ha logrado ver la luz, después de que apareciera también en la Ley de Puertos 23/2010, y en el artículo 123 del Real Decreto Legislativo 2/2011 que aprobó el Texto Refundido de la Ley de Puertos.

La institución cuenta con 34 vocales y está presidida por el presidente de OPPE. Cuenta con tres representantes de Puertos del Estado y diez representantes de las Autoridades Portuarias, de los cuales seis son rotatorios, con una renovación anual, y cuatro son fijos, correspondientes a las autoridades portuarias de Bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia. Por otro lado, los prestadores de servicios cuentan con un representante cada uno, en concreto los colectivos de prácticos, amarradores, remolcadores, agentes MARPOL y empresas estibadoras (ANESCO).



Sociedad de Estiba y Desestiba
del Puerto de Valencia - SAGEP

Puerto de Valencia, Ampliación Sur, s/n
46024 Valencia
Tel. 963 24 15 60
www.sevasa.org



También están representados los trabajadores portuarios a través de sus sindicatos, de tal forma que Coordinadora, CC.OO. y UGT cuentan con un representante cada uno. Por último, están presentes representantes de las principales agrupaciones, asociaciones y federaciones de usuarios de servicios portuarios, entre otras Oficemen, AECOC, Aeutransmer, SPC-Spain Asociación para el Impulso de las Autopistas del Mar, ANAVE, ANFAC, Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas de España, Consejo Superior de Cámaras de Comercio, FETEIA, Asterquigas y la Asociación de Empresas Almacenistas de Graneles Agroalimentarios.

Una vez puesto en marcha, Antolín Goya expresó que *“la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios tiene grandes expectativas puestas en el Observatorio. Si se gestiona de manera correcta, se trata de una herramienta muy útil para el sector de la estiba español, pues le permitirá obtener información muy valiosa que hará que nuestros servicios sean de mayor calidad y más competitivos que los de nuestros competidores, y esto nos ayudará a captar tráfico”*.

“El Observatorio”, continuó Goya, *“tendrá que ser capaz de ofrecer información sobre el movimiento de las líneas: cómo se mueven; por qué lo hacen así, es decir, qué factores intervienen en la decisión de esos movimientos; cómo influyen en el mercado... y, por otro lado, y, por supuesto, tendrá que procurar datos sobre los costes de los puertos españoles para analizar si somos competitivos en ese sentido; no solo del sector de la estiba, que también, sino los prácticos, los remolcadores, la ocupación del suelo, las tasas portuarias etc.”* *“En definitiva”,* concluyó, *“esperamos que el Observatorio sea un trampolín, una herramienta que nos ayude a dar un salto cualitativo, nos impulse a seguir creciendo y captar cada vez más tráfico. En estos momentos somos los segundos en Europa, estamos detrás de Alemania y empatados con Holanda. El reto de los puertos españoles es seguir escalando puestos. El Observatorio,*

implantado de manera óptima, tiene que servir para este fin”.

El 11 de diciembre se llevó a cabo la primera reunión, en la que se revisaron las reglas de funcionamiento y objetivos de este órgano y se debatió sobre el programa inicial de contenidos para 2013. En el plan de trabajo se apuesta por la elaboración de siluetas de costes en las que se recojan los costes de cada servicio en la escala, y un sistema de indicadores económicos, de productividad y de calidad del servicio.

Avances de la ciencia: Un nuevo mapa mundial del transporte marítimo de mercancías

Destacamos un interesante estudio publicado por la Universidad de La Coruña y publicado en la revista *Transport Policy* núm.24 que nos permite observar la situación actual del transporte marítimo de mercancías desde una perspectiva muy novedosa.

En noviembre de 2012, la Universidad de La Coruña hizo público un estudio de tres autores (Carlos Pais Montes, Maria Jesus Freire Seoane y Fernando Gonzalez Laxe) en el cual se analiza la evolución de la red de conexiones comerciales marítimas en el mundo, reflejando cómo la crisis ha afectado de manera diferente al transporte de mercancía general y al transporte de contenedores. Ha sido un complejo trabajo de rastreo de bases de datos a nivel internacional sobre la trayectoria de los buques de mercancías en activo y de los nuevos construidos, a lo largo de los años de la crisis, entre 2008 y 2011.

Uno de los resultados más llamativos ha sido el desarrollo de un mapa de transporte marítimo transformado con algoritmos matemáticos. A través de un modelo matemático gravitacional, las coordenadas geográficas se transforman en una red de tráfico diseñada según la capacidad y volumen de mercancías que opera en cada puerto.

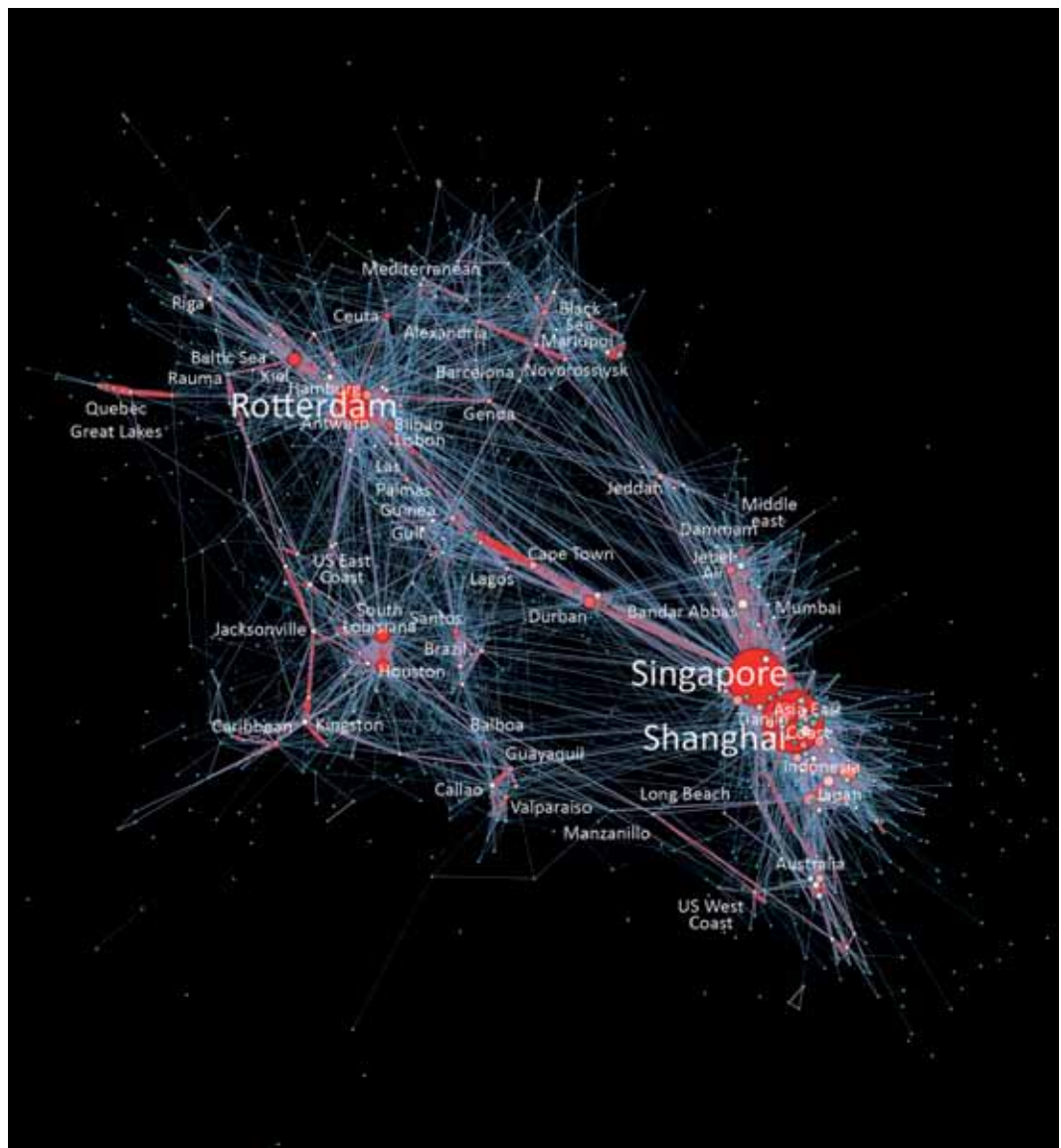
Los datos reflejan cómo en la actualidad, la movilidad del transporte marítimo de mercancías se encuentra mundialmente distribuida, siendo la red de tráfico de mercancía general relativamente más fuerte que el sistema global de transporte de mercancía contenerizada.

Esto se debe a que las conexiones de mercancía general se localizan en un eje principal y en un gran crecimiento de re-

laciones secundarias entre puertos, describiendo una red mucho más compleja y diversificada. Entre estos puertos secundarios destacan las conexiones entre las costas africanas y sudamericanas.

Sin embargo, el tráfico de contenedores está muy focalizado en las rutas Asia Oriental - Europa y Asia Oriental - costa oeste EE.UU., siendo difícil para puertos alejados de estos flujos obtener economías

Gráfico de carga general

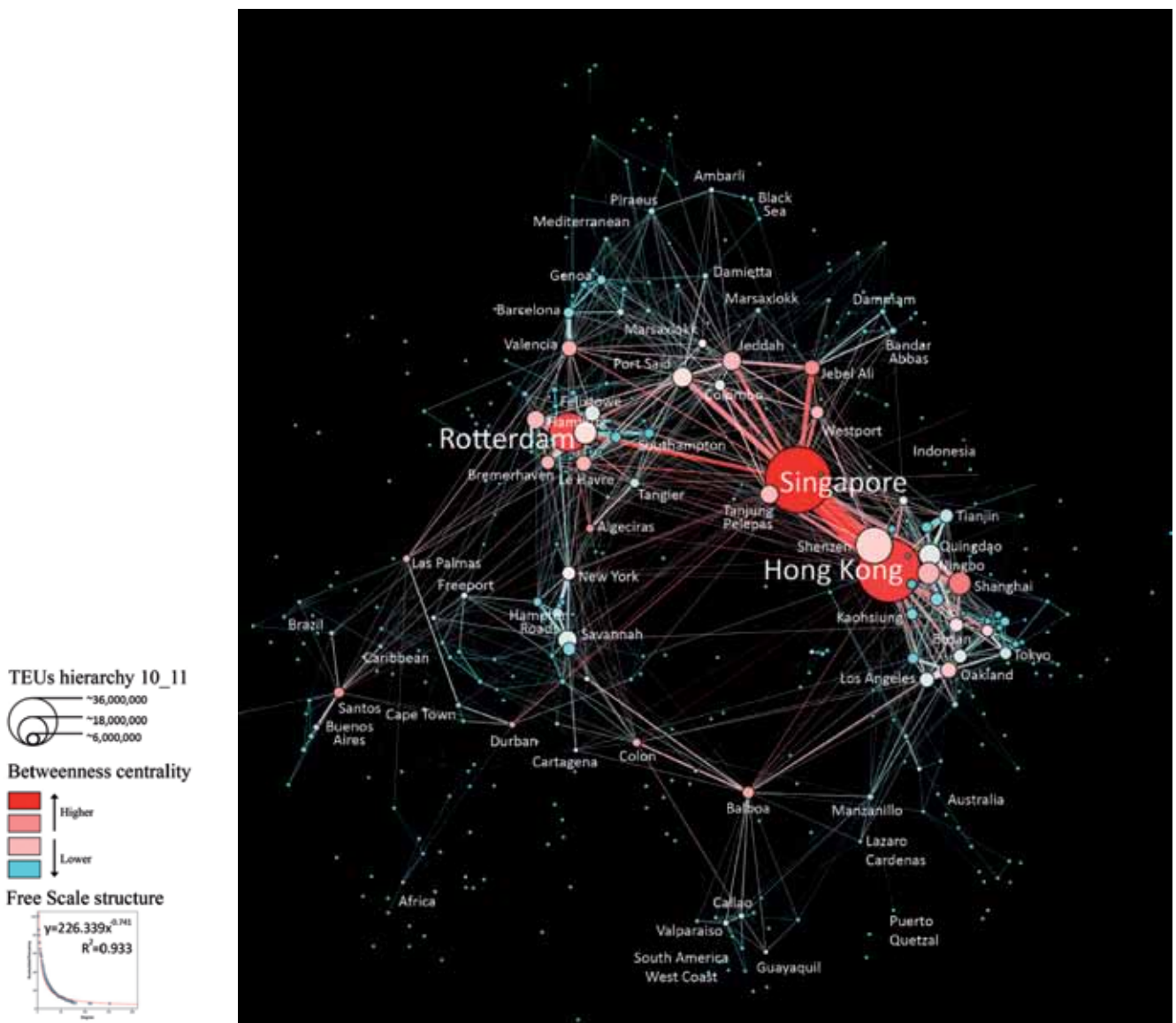


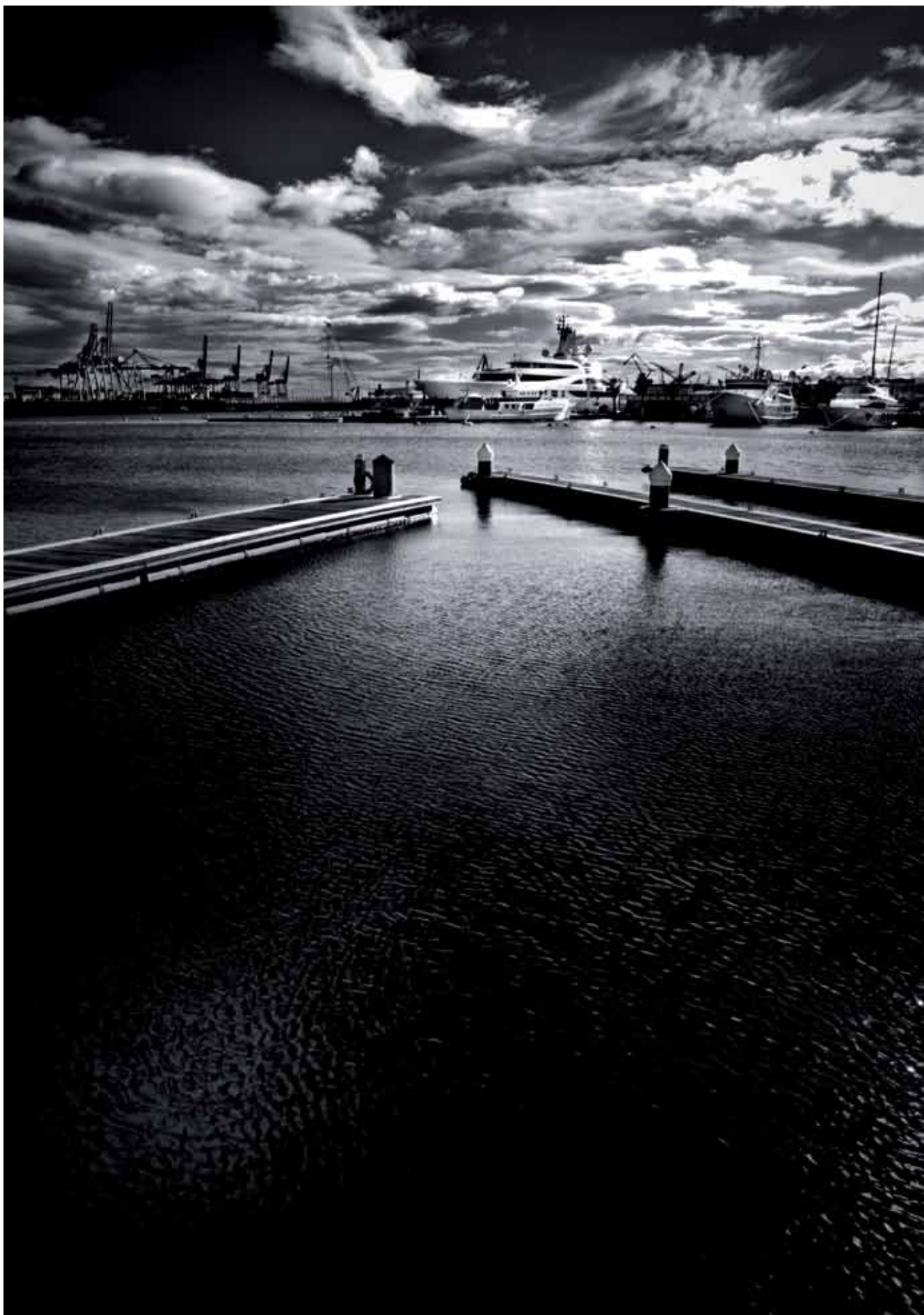
de escala. El mayor puerto en tráfico de contenedores es Singapur, con 26 millones de contenedores, seguido por Hong Kong, con 21 millones de contenedores, y el puerto de Rotterdam, con casi 10 millones.

No obstante, este modelo revela una incipiente emergencia de puertos en América Latina, África y Oriente Medio, los cuales están en proceso de mejorar sus infraestructuras y conexiones para convertirse

en intermediarios comerciales clave. El puerto emergente más importante es Dar Es Salaam, en Tanzania, seguido por el puerto turco de Mersin, gracias a su buena posición con respecto al saturado canal de Suez, y en tercer lugar el puerto de Pointe-Noire en República del Congo, que está captando tráfico de la ruta Asia oriental – Europa.

Gráfico de contenedores





Salida 2907 de José Sancho Canet (Valencia)

El sector de la estiba en España



3.1 Representación sindical

Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios (CEEP) sigue siendo la organización mayoritaria en el sector de la estiba con un 77% de representación sindical, resultado de la confianza que siguen depositando en ella miles de estibadores y estibadoras de los puertos españoles.

Gracias a este respaldo, Coordinadora ha podido liderar año tras año el diálogo social con empresas y Administración Pública, interviniendo de manera activa en la planificación estratégica del sector, a favor de unas condiciones laborales estables y dignas para los trabajadores portuarios.



Operativa Trastainers en MSC TERMINAL de Víctor Manuel Marín Fernández (Valencia)



Coordinador General

Antolín Goya

Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios (CEEP)

Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (CETM)

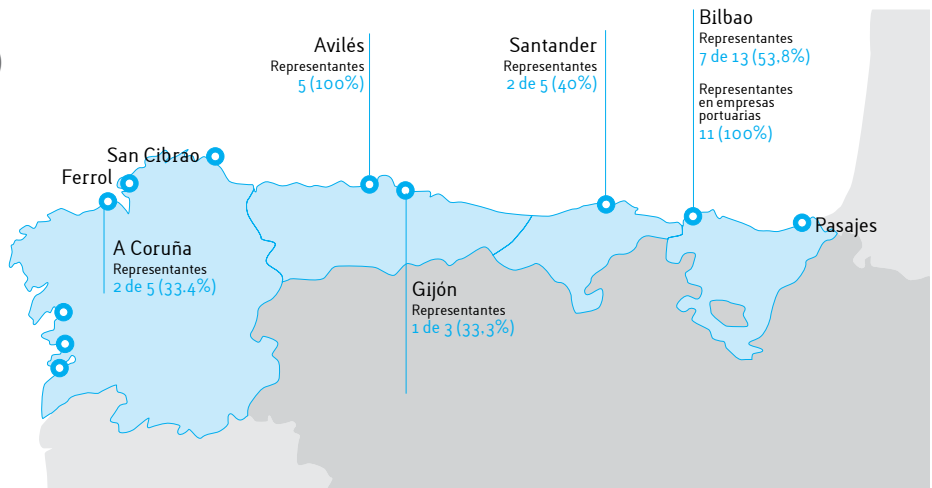
Consejo Internacional de Estibadores Portuarios (IDC)

Zona Norte

17 de 52 representantes (32,69%)



Xabier Alonso Aira
Coordinador Zona Norte



Zona Catalano-Balear

50 representantes (100%)



Jordi Aragunde Miguens
Coordinador Zona Catalana-Balear



Zona Levante

31 de 41 representantes (75,61%)



Kiko Alamar Bolea
Coordinador Zona Levante



Zona Andalucía(Ceuta y Melilla)

43 de 50 representantes (86%)



Manuel Cabello Sánchez
Coordinador Zona Andalucía

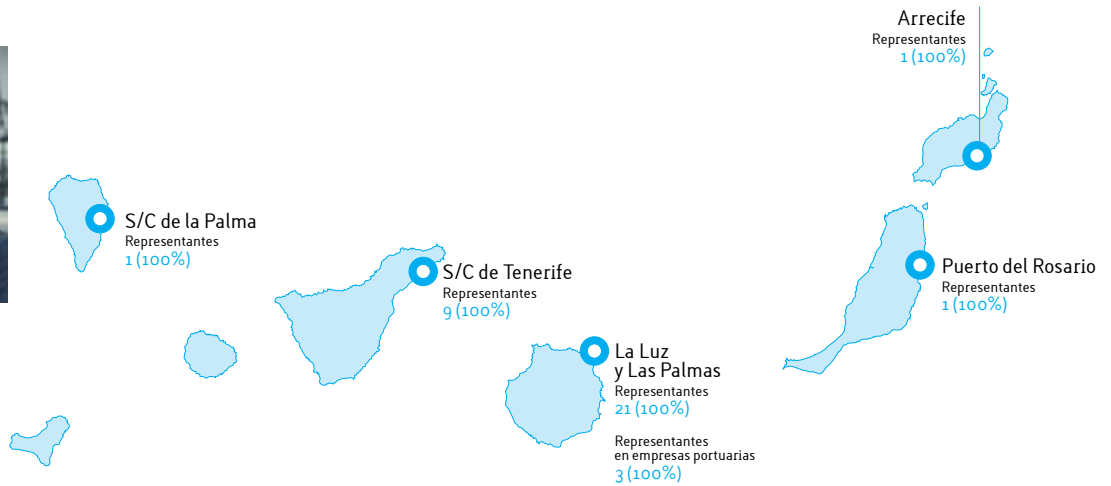


Zona Canaria

33 representantes (100%)



Miguel Rodríguez
García
Coordinador
Zona Canaria



GESTIBA

**SOCIEDAD ANÓNIMA DE GESTIÓN
DE ESTIBADORES PORTUARIOS
DEL PUERTO DE GIJÓN (SAGEP)**

Tel. +34 985 301 689

Fax. +34 985 300 890

contratacion@gestiba.com

Edif. Servicios Logísticos, s/n

Puerto del Musel, 33212 - Gijón



3.2 Evolución de las sociedades de estiba

Después de la caída en 2009 del volumen de negocio, los ingresos de la mayoría de las sociedades de estiba no han dejado de crecer temporada tras temporada hasta situarse en 2011 en más de 500 millones de euros, nivel similar al obtenido en 2007.

Esta tendencia de recuperación de la actividad de carga y descarga de mercancías en los puertos españoles es fruto del esfuerzo realizado cada día por empresas, trabajadores y organismos públicos decididos a apoyar un sector económico estratégico para el país.

En la Zona Norte, las Sagep con mayor actividad han sido las de los Puertos de Bilbao, que ha experimentado un gran crecimiento desde 2009, y Vigo, cuyo incremento ha sido mucho más moderado. También destaca el aumento del volumen

de negocio de la Sagep del Puerto de Avilés en los últimos años.

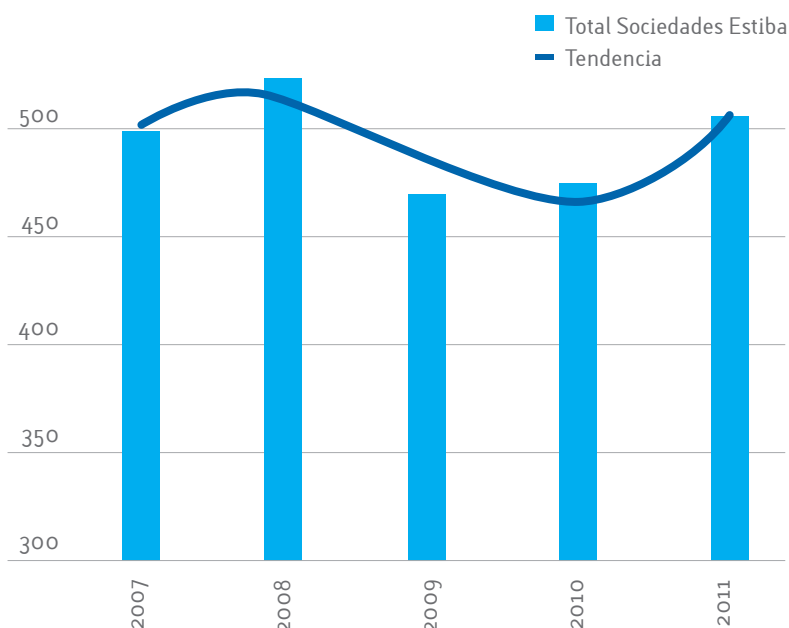
Ha sido la Sagep del Puerto de Barcelona la que ha acaparado el grueso de la actividad en la Zona Catalano-Balear, con un crecimiento intenso desde 2009. Con menor volumen de negocio, las sociedades de estiba de los Puertos de Castellón y de Palma de Mallorca, también tuvieron crecimientos positivos, y el Puerto de Tarragona obtuvo un ligero decrecimiento de su actividad. Por el contrario, hay que destacar la importante caída del volumen de negocio de la Sagep del Puerto de Mahón en los últimos años.

En la Zona Levante cabe reseñar el importante nivel de actividad de la Sagep del Puerto de Valencia, que ha registrado sucesivos incrementos del volumen de negocio desde 2009. El resto de sociedades de estiba de la Zona también han mostrado una tendencia de crecimiento positiva, exceptuando la de Gandía, que ha perdido ingresos en los últimos periodos.

La Sagep del Puerto de Bahía de Algeciras continuó ostentando el mayor nivel de actividad de la Zona Andalucía (Ceuta y Melilla), con un ritmo de crecimiento positivo desde 2009. En menor medida aumentaron las sociedades de estiba del Puerto de Málaga, con un incremento de ingresos en 2011 tras una fuerte caída en 2010 y el Puerto de Sevilla, que mantiene su volumen de negocio con respecto a 2009. Los Puertos de Huelva y Cádiz han registrado decrecimientos considerables en los últimos años.

Finalmente en la Zona Canaria, destacan los volúmenes de la sociedad de estiba del Puerto de Las Palmas, que presentó un ligero crecimiento desde 2009, y la del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, que ha mantenido su actividad en los últimos años.

Evolución del volumen de negocio de las sociedades de estiba (millones de euros)



Fuente: A partir de datos de Transporte XXI

La Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (Anesco), es la organización que posee una mayor representatividad patronal de empresas estibadoras y consignatarias en España

con más de 220 entidades adheridas y, por tanto, posee legitimidad para negociar con los sindicatos de estiba sobre las relaciones laborales en determinados asuntos y firmar acuerdos de carácter general.

Evolución Sociedades de Estiba

	EVOLUCIÓN PLANTILLA			EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE NEGOCIO					
	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011	Var 2011/ 2009
ZONA NORTE									
A Coruña	45	39	39	2,44	2,46	2,63	2,47	2,36	-10,27%
Avilés	63	64	57	6,53	6,23	5,28	5,70	5,85	10,80%
Bilbao	283	283	276	20,85	21,30	18,62	20,73	21,73	16,70%
Ferrol- San Cibrao	20	18	18	0,82	1,12	1,01	0,95	0,93	-7,92%
Gijón	46	46	46	5,08	4,50	3,65	4,03	3,78	3,56%
Marín	14	15	14	0,74	0,71	0,73	0,85	0,77	5,48%
Pasajes	101	71	57	6,49	6,36	5,46	5,48	5,62	2,93%
Santander	67	63	60	5,29	5,30	4,64	4,79	4,80	3,45%
Vigo	151	151	151	13,52	13,95	10,53	10,56	10,65	1,14%
Vilagarcía	8	8	8	0,37	0,38	0,28	0,25	0,25	-10,71%
ZONA CATALANA - BALEAR									
Alcudia	7	11	11	0,78	0,78	0,67	0,83	0,83	23,88%
Barcelona	1.118	1.118	1.105	87,90	96,74	80,79	83,94	92,50	14,49%
Castellón	141	141	141	10,12	11,01	8,50	9,60	10,00	17,65%
Ibiza	22	22	23	1,78	1,76	1,87	1,99	1,97	5,35%
Mahón	14	12	12	1,03	1,03	1,01	0,93	0,67	-33,66%
Palma de Mallorca	84	84	82	6,90	6,73	6,35	7,01	6,74	6,14%
Tarragona	163	163	150	12,63	13,28	13,68	13,47	13,24	-3,22%
ZONA LEVANTE									
Alicante	72	72	70	6,27	6,22	5,68	5,83	5,96	4,93%
Cartagena	39	45	42	2,59	2,51	2,58	2,33	2,40	-6,98%
Gandía	15	18	17	0,55	1,02	0,94	0,84	0,73	-22,34%
Sagunto	132	132	132	8,76	8,19	6,56	8,08	7,60	15,85%
Valencia	1.267	1.256	1.267	104,32	119,86	117,58	123,59	128,08	8,93%
ZONA ANDALUCÍA (CEUTA Y MELILLA)									
Algeciras-La Línea	1.198	1.211	1.198	99,22	99,24	95,11	90,67	99,88	5,02%
Almería	18	14	14	1,19	2,06	0,92	0,93	0,85	-7,61%
Cádiz	64	62	61	6,28	5,65	5,50	4,04	4,20	-23,64%
Ceuta	9	9	3	0,24	0,22	0,19	0,18	0,19	0,00%
Huelva	71	101	99	7,63	7,15	5,46	5,25	4,88	-10,62%
Málaga	169	169	133	13,66	10,93	10,55	8,19	11,08	5,02%
Melilla	15	14	14	0,68	0,67	0,73	0,71	0,71	-2,74%
Motril	18	14	11	1,26	1,16	1,00	0,99	0,99	-1,00%
Sevilla	62	67	63	4,62	4,80	4,57	4,50	4,55	-0,44%
ZONA CANARIA									
Arrecife	14	20	20	1,15	1,00	1,00	1,08	1,09	9,00%
Las Palmas	520	520	512	39,90	41,99	32,72	30,30	34,53	5,53%
Puerto del Rosario	11	15	20	1,09	1,00	1,00	0,78	0,70	-30,00%
S/C de La Palma	12	7	8	0,71	0,70	0,70	0,59	0,54	-22,86%
S/C de Tenerife	215	215	214	15,00	14,11	12,25	12,17	12,06	-1,55%
VOLUMEN DE NEGOCIO TOTAL									
Total Sociedades de Estiba	6.268	6.270	6.148	498,39	522,12	470,74	474,63	503,71	7,00%

Fuente: A partir de datos de transporte xxi

3.3 Principales acontecimientos

Negociación del Acuerdo Marco

Tras varios meses de negociaciones y debates en 2011, patronal y sindicatos no pudieron firmar el nuevo Acuerdo Marco.

El 8 de enero de 2012 en reunión celebrada en Madrid, Coordinadora transmitió a la patronal Anesco y a UGT y CC.OO. su interés en elaborar un nuevo calendario de encuentros que permitiese acelerar la consecución definitiva del nuevo convenio.

La clasificación de la figura del “conductor habitual”, que preocupa especialmente a las autoridades portuarias con un alto volumen de tráfico Ro-Ro, se convirtió en uno de los principales puntos de la negociación. Desde Coordinadora se defendió que el dueño o usuario debía poder realizar la estiba o desestiba de su vehículo, pero se entendía que en el resto de casos, estos debían ser estibados por profesionales, es decir, por estibadores portuarios, garantizando así la calidad y eficiencia de las operativas.

No obstante, durante 2012 surgieron nuevos acontecimientos que complicaron el proceso negociador. El primero, la reforma laboral del Gobierno español (Real Decreto Ley 3/2012 en febrero y Ley 3/2012 en julio), que modificó varias normas fundamentales en la negociación laboral colectiva y obligó a patronal y sindicatos a priorizar el análisis y clarificación de las consecuencias de estos cambios en el nuevo convenio del sector de la estiba.

Septiembre suponía el momento de retomar las negociaciones entre patronal y sindicatos.

Antolín Goya declaraba “Son muchas las materias a tratar en los próximos meses pero la más inminente a corto plazo es el desbloqueo del proceso negociador del cuarto Acuerdo Marco de la estiba. Un cuarto Acuerdo Marco supone dotar al sector de unas bases óptimas que regulen sus relaciones laborales, lo que se traducirá en estabilidad y en una competencia sana que logre transmitir una imagen en el exterior de país con garantías. Los tráficos internacionales necesitan estabilidad y el Acuerdo Marco sirve y servirá como garantía de calidad.”

Sin embargo, a finales de septiembre surge un segundo freno, el dictamen motivado que la Comisión Europea envía a España, alegando que la Ley de Puertos iba en contra de la libertad de establecimiento y de contratación de las empresas estibadoras, y amenazando con llevar el asunto al Tribunal de Justicia de la Unión Europea si el Gobierno estatal no reaccionaba en un plazo de dos meses. De esta forma, la prioridad del dictamen motivado paralizó cualquier avance en las negociaciones del nuevo convenio.

Antes de terminar el año, el presidente de Anesco, Carlos Larrañaga, rechazó que la firma del nuevo acuerdo estuviera supeditada al dictamen europeo. Advirtió que “el IV Acuerdo Marco venció en julio de 2012 y la ultractividad termina en julio de 2013, con lo que, no sólo estamos hablando de la necesidad de un nuevo convenio colectivo por las denuncias y sentencias que acumula el vigente, sino porque dicha vigencia ya no es tal al haber expirado el plazo dado en su día y finalizar la ultractividad el próximo año. Estamos por un Acuerdo Marco y al igual que los sindicatos, queremos tenerlo, si es posible, antes de julio de 2013”.

Convenios colectivos en los puertos

Paralelamente al IV Acuerdo Marco, en algunos puertos se han llevado a cabo otras negociaciones para llegar a un acuerdo satisfactorio entre patronal y sindicatos y lograr la renovación de sus convenios colectivos.

Zona Norte

Puerto de Santander

El 11 de mayo se firmó el preacuerdo del convenio colectivo de la estiba en el Puerto de Santander, con vigencia entre 2012-2016. Su texto completo y definitivo se aprobó a finales de junio, y comenzó a aplicarse el 1 de julio.

Puertos de Avilés y Gijón

Se puso en marcha la mesa para la negociación del convenio provincial en la que estaban representadas las asociaciones sindicales, integradas en Coordinadora, OEPA de Gijón y SEPRA de Avilés, UGT, así como la Asociación de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Asturias, mayoritaria en ambos puertos.

Además de este convenio provincial, en el Puerto de Gijón se inició un proceso de negociación de un convenio local. El principal escollo fue la incorporación de nuevo personal a la Sagep, para cubrir la jubilación de 46 trabajadores entre 2013 y 2017. El objetivo de los estibadores era llegar a un acuerdo para que 22 trabajadores de muelle de las compañías consignatarias y 30 eventuales que trabajaban



Manos de acero de Eduardo Fernández (Torrent)

para la Sagep, a través de una empresa de trabajo temporal, se incorporasen a la sociedad de estiba.

Por su parte, la patronal pretendía una drástica reorganización del trabajo y la jornada, además de la congelación salarial, para abaratar los costes operativos.

Una de las propuestas que contó con el respaldo de la mayoría de sindicatos representados en el comité de empresa, incluida la OEPA (Coordinadora), era la creación de una sociedad de servicios que asumiría a los 52 trabajadores mencionados, que sólo podían desempeñar labores de peón especialista y no otras de mayor cualificación dentro de la estiba. Una sociedad de servicios permitiría formar a sus trabajadores de manera polivalente, para prestar servicio en cualquier categoría.

Otra de las reivindicaciones de los estibadores era que al menos les abonasen una cantidad fija, sin consolidar, para compensar la falta de subida salarial en los últimos años.

Zona Levante

Puerto de Valencia

Tras el acuerdo alcanzado en junio que sentaba las bases para la negociación de un nuevo convenio, estibadores y empresas fijaron un primer calendario de reuniones con el propósito de avanzar en las cuestiones que debían ser objeto de consenso.

En el acuerdo de junio se dio respuesta a cuestiones que durante meses habían quedado pendientes, como los nuevos ingresos de trabajadores en la sociedad de estiba, el mantenimiento de los incentivos asociados a la productividad o la regulación definitiva de los turnos dobles, entre otras.

En los meses siguientes, como dictaba el calendario, se discutieron y negociaron asuntos como la organización del libro de contratación, el fondo de garantía social, o la búsqueda de fórmulas que permitiesen

aumentar la competitividad sin que esto supusiera un incremento de los costes.

Zona Andalucía (Ceuta y Melilla)

Puerto de Huelva

El 12 de enero los compañeros de Huelva convocaron una huelga en protesta por la postura de la empresa Ership que anunció una disminución de los equipos de trabajo en un 80% y los salarios en un 70%, lo que suponía un claro incumplimiento del convenio colectivo vigente. Una semana más tarde, la huelga se desconvocó porque el comité de empresa de los trabajadores logró un compromiso por parte de las empresas y la gerencia de la Sagep de cumplimiento del convenio, así como de normalización de situaciones que iban en detrimento de la calidad del servicio que ofrecía el Puerto.

Entre ellas, cabe destacar la comunicación en tiempo y forma de los días de descanso semanal que les correspondían a los estibadores, la formación en determinadas maquinarias que solicitaban los mismos para poder ejercer su labor en óptimas condiciones y la posibilidad de promoción de los trabajadores del grupo cero a los siguientes. Árbitros imparciales resolvieron el conflicto sobre la disminución de turnos de trabajo y de salario por parte de los estibadores.

Zona Canaria

Puerto de Las Palmas

Los estibadores de Las Palmas tomaron medidas para favorecer la eficiencia del Puerto. El 27 de diciembre ofrecieron una rueda de prensa en la que expusieron las acciones que pondrían en práctica, decididas en asamblea, por unanimidad: no aumentar el IPC en 2013, condonar la deuda de 4.500.000 de euros que la Sagep tenía con los trabajadores, asumir un ERE temporal y modificar los descansos del personal, como ya hicieron en el mes de agosto como experiencia piloto, en función de las necesidades de los clientes del Puerto.

Dictamen motivado de la Comisión Europea a España

El 27 de septiembre la Comisión Europea envió a España un dictamen motivado por obligar en su legislación a las empresas estibadoras que operan en varios puertos españoles a participar financieramente en el capital de las empresas privadas que gestionan la provisión de estibadores, las Sagep. Esta situación impide, según Bruselas, que recurran al mercado para contratar a su personal. En este sentido, la Comisión entiende que las empresas estibadoras de otros Estados miembros que busquen establecerse en España no deberían estar obligadas a esta participación financiera.

La Comisión Europea amenazó con llevar el asunto al Tribunal de Justicia de la Unión Europea si el Gobierno estatal no reaccionaba de manera satisfactoria al dictamen de Bruselas antes del 1 de diciembre, fecha de vencimiento del plazo ofrecido de dos meses. Bruselas exigió que se suprimiesen las supuestas restricciones a la libertad de establecimiento, oponiéndose a cualquier disposición nacional que obstaculizase el dictamen comunitario.

Las reacciones no se hicieron esperar. Durante la primera semana de octubre se sucedieron las reuniones en Madrid entre el presidente de Puertos del Estado y todos los sindicatos representativos de la estiba, así como con la patronal de empresas estibadoras, para tratar de poner un poco de orden ante el caos que había provocado el dictamen. Todos coincidieron en lo perjudicial que sería para España adentrarse en un proceso de transformación normativa de este calado.

Antolín Goya como coordinador general de Coordinadora, aseguró en un comunicado que el presidente de Puertos del Estado se había comprometido a que gobierno, patronal y trabajadores fuesen juntos a Europa a defender la normativa española, y declaró lo siguiente: *“el sistema funciona, es productivo, es estable.*

Parece casi un oasis en medio de la desastrosa situación económica española. ¿Por qué erradicarlo entonces? ¿Por qué experimentar cuando la fórmula implantada con consenso genera riqueza?”

Continuaba Goya en aquél comunicado: *“Pueden hacerse ajustes a la ley que contribuyan a que aumenten las inversiones extranjeras en los puertos españoles, que crezcan los tráficó aún en mayor medida, pero siempre desde el consenso y desde el respeto a los puestos de trabajo. Lo que no tiene sentido es destruir un pool de trabajadores que funciona, como demuestran las cifras, para que hagan la labor otros en peores condiciones”.*

El 20 de noviembre, una delegación española integrada por representantes de Puertos del Estado, Anesco y los sindicatos Coordinadora, UGT y CC.OO., acudió a Bruselas con el objetivo de reunirse con la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea y conocer las líneas rojas del dictamen. Tras la reunión, se abrió la puerta a solicitar una prórroga y a presentar nuevas alegaciones basadas en los argumentos jurídicos de sindicatos, patronal y OPPE, que permitieran concluir la inexistencia de vulneración del Derecho de la Unión Europea.

Tras la solicitud de prórroga la Comisión Europea amplió el plazo dado hasta el 2 de enero de 2013. El 27 de diciembre de 2012, el presidente de Puertos del Estado remitía un informe en respuesta al dictamen en el que incorporaba los argumentos que Antolín Goya y el gabinete jurídico de Coordinadora habían propuesto. Finalmente, CC.OO. y UGT no presentaron las alegaciones que, en un principio, habían propuesto hacer junto con la European Transport Workers Federation (ETF). Estos sindicatos consideraron que la respuesta de España no iba a fructificar y el asunto llegaría inevitablemente al Tribunal.

En estos momentos queda esperar a que la Comisión Europea decida si hay infracción y debe someter el asunto al Tribunal de Justicia de la UE o no. No obstante, el grito español es común: Se debe defender el modelo de estiba español de-

finido en la Ley de Puertos. Y así nos lo han trasladado representantes de la Administración y Patronal que participaron como ponentes durante la negociación y aprobación de la Ley en el Congreso.

A la cuestión sobre la defensa del modelo de estiba que allí se aprobó y las ventajas del sistema español en comparación con otros modelos europeos, han querido compartir con nosotros sus apreciaciones:



Fernando
González Laxe

Presidente Puertos del Estado en el periodo abril 2009-enero 2012

“Varios son los aspectos que el Gobierno de España debe explicar en Europa. Sin ánimo de explicitar la totalidad de los argumentos, citaré los más sobresalientes desde la perspectiva política y de estrategia de las actividades marítimas-portuarias.

En primer término, el modelo de estiba español es el adecuado a la realidad marítimo-portuaria de nuestro país. Y lo es, para poder afrontar la existencia de una mayor rivalidad entre países para captar/atraer tráfico; y para poder enfrentarse a una más intensa competencia entre operadores y empresas navieras.

En segundo lugar, el modelo de estiba responde a una apuesta marítima sin precedentes en la historia española, ya que la Ley de Puertos fue aprobada por consenso entre la casi totalidad de los grupos parlamentarios y en el mencionado texto legislativo se recogen (y se aceptan) la mayor parte de los postulados expuestos por los agentes sociales y económicos de los sectores concernidos.

En tercer lugar, en la medida que no existe una política común portuaria, le corresponde a cada Estado Miembro de la Unión Europea determinar la suya. Y ello es lo que hizo España, como hará o está haciendo cada país comunitario con su propia Ley. Los ejemplos de Portugal, Francia e Italia son una buena muestra de ello.

En cuarto lugar, el modelo español admite peculiaridades y situaciones diferenciadas para cada uno de las actividades desarrolladas en cada puerto (en función de su especialización y tráfico estratégico) comprendiendo, por lo tanto, una variedad de supuestos; pero, en todos ellos, se aplica con rigor, transparencia, publicidad y no discriminación, garantizando la competencia leal y abierta. En este supuesto, se podría decir que no todos los Estados Miembros de la UE. pueden presumir de ello.

En quinto lugar, el sistema español es un sistema que está permitiendo garantizar puestos de trabajo, atraer inversores internacionales y mejorar la eficiencia de los equipamientos, instalaciones y servicios. Por ello, no es recomendable su cambio o modificación y, en cambio, si apostar por reforzar su funcionamiento.

Y, finalmente, está siendo respaldado tanto en el Parlamento como por los agentes sociales y económicos, así como por investigadores y académicos que han visto reflejados en el articulado de la Ley de Puertos, avances muy notables respecto a legislaciones anteriores.”



Javier
Sanchez-Simón

Presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en el periodo octubre 2007-agosto 2011

“No estoy de acuerdo con que la legislación española suponga cortapisas a la libertad de establecimiento de empresas estibadoras en nuestros puertos. A mi juicio, las SAGEP son una fórmula que ha garantizado el desarrollo de los puertos compatibilizando tres intereses: el interés del operador privado que quiere disponer del servicio más eficaz al menor coste, el interés de los trabajadores con la existencia de una empresa especializada de cesión de personal, y los intereses públicos mediante la presencia en el Consejo de Administración de la SAGEP de un representante de las Autoridades Portuarias que garantice la protección del bien común.”



Manuel Morón
Ledro

Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras desde marzo 1998

“El dictamen de la UE sólo ha venido a amenazar la estabilidad y buen funcionamiento de nuestros puertos. Si es necesaria alguna adaptación a los nuevos tiempos, todos deberíamos coincidir en que se lleve a cabo a través del diálogo y la negociación de todas las partes implicadas a nivel nacional y no mediante una imposición externa. Puertos del Estado y los empresarios y sindicatos del sector se han apresurado a defender ante Bruselas nuestra legislación portuaria y tendrían que contar con todo nuestro apoyo porque nunca deberíamos permitir que Europa, después de dos intentos fallidos de directivas comunitarias, pretenda ahora ensayar un tercer intento usando como “conejiillos de indias” a los puertos españoles.”



Rafael Aznar
Garrigues

Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia desde septiembre 2004

“El modelo actual es fruto del consenso y ha permitido pasar de un modelo tutelado por el sector público a un modelo en el que empresarios y trabajadores tienen la responsabilidad de adaptar las condiciones laborales de la mano de obra portuaria a los servicios portuarios.

Resulta esencial en el actual contexto, hacer una inmersión real en el mercado y, hacer un planteamiento estratégico que, partiendo de la seguridad y garantía de la estabilidad social, proporcione herramientas para competir, y estas son ofrecer más por menos, es decir más productividad y menor coste, mediante la optimización de la productividad y la eficiencia y, la incorporación de los avances técnicos y tecnológicos contrastados con la experiencia en diversos escenarios de trabajo más avanzados que los nuestros. En todo caso, debemos propiciar que la Ley se cumpla en su integridad dentro de un marco de estabilidad.”



Carlos
Larrañaga

Actual Presidente de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques ANESCO

“Desde mi punto de vista, creo adecuado un modelo de estiba que contemple una bolsa de contratación por jornadas a disposición de las necesidades de las empresas, esa cualidad es deseable para la gran mayoría de organizaciones que no tienen un flujo de trabajo continuo. En este respecto, el modelo español cumple y es similar al de otros países europeos.”



Andrés Ayala
Sánchez

Diputado por Murcia desde 2000 en el Congreso de los Diputados
Grupo Parlamentario Popular

La primera razón es que la Ley de Puertos se aprobó por consenso. Verdaderamente fue una cuestión trascendental y que se está viendo reflejada en el funcionamiento de la estiba en España. Además la estiba en España tiene la suficiente flexibilidad como para poder acomodarse a todos los intereses en presencia, operadores, estibadores, armadores, cargadores y trabajadores de otros sectores.

Creo que se consiguió un modelo que, siendo perfectible, hace que los puertos españoles sean competitivos y, buena prueba de ello es el crecimiento que está teniendo en el año 2012 y también en el 2013. Los puertos españoles están siendo uno de los pocos sectores que están no solo soportando bien la crisis, sino creciendo y consolidándose en el tráfico marítimo mundial, en competencia con grandes puertos europeos.

En Europa encontramos sistemas muy diversos, realmente en cada país existe un modelo diferente, o al menos diferenciado con relación a los otros. Y son producto de sus características laborales y empresariales. Como siempre, el tema se centra en la libertad total de contratación, y en la existencia o no de pools de contratación obligatoria; y a su vez, si estos pools deben ser públicos o privados.

En España apostamos por un modelo único de gestión de los trabajadores de la estiba en régimen laboral especial, y con una forma de gestión totalmente privada. Se define, creo que de manera adecuada, lo que ha de ser trabajo de estiba y lo que puede ser trabajo a realizar por los estibadores en competencia libre. Y existe un control limitado de las Autoridades portuarias.

Se garantiza la libre competencia, y se establecen mecanismos para el control de costes, siendo aquí importante el distinto régimen laboral que se puede tener dentro de las sociedades de estiba.

Creo que en este carácter único, la especialización, el régimen laboral y la naturaleza privada de las sociedades de estiba son sus mejores ventajas.



Rafael Simancas
Simancas

Diputado por Madrid en el Congreso de los Diputados desde 2008.
Grupo Parlamentario Socialista

“El tremendo logro que supone concertar todos los intereses en juego en torno a esta ley, garantiza la estabilidad normativa en un sector que es crucial para la economía española. No podemos olvidar que por nuestros puertos pasa cerca del 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones, lo que representa el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países.

El elemento fundamental que resaltaría de nuestro modelo de estiba es que hemos sabido adaptarlo a la realidad española. Es nuestro modelo, adaptado a nuestra realidad y a nuestra economía, orientado a potenciar las oportunidades que nos brinda nuestra posición geoestratégica en el transporte marítimo internacional de mercancías.

Tampoco es un modelo de izquierdas o de derechas. Es un modelo de todos, también el de las autoridades portuarias y el de los trabajadores, empresarios y usuarios de los puertos. Por eso debemos exigir todos su defensa firme, por parte de nuestro Gobierno, ante las instancias europeas.

Y hay argumentos de sobra para defenderlo. Esta normativa, que como saben surge de una redacción conjunta del Grupo Popular y el Grupo Socialista, a través de las enmiendas presentadas al proyecto de ley del Gobierno socialista, no restringe la libertad de establecimiento ya que las empresas de otros Estados de la Unión Europea están sometidas a las mismas exigencias que las españolas para operar en nuestros puertos.”



Jose Luis Perestelo
Rodríguez

Diputado por Santa Cruz de Tenerife en el Congreso de los Diputados
abril 2008 - septiembre 2011. Grupo Parlamentario Mixto (Coalición Canaria)

“La mayor baza de la aprobación de la Ley de Puertos se centra en el consenso alcanzado entre las diferentes fuerzas políticas, un arduo trabajo de adecuación a las necesidades de cada entorno portuario. Desde la perspectiva de Canarias, la incorporación de los Cabildos en los consejos de administración de las autoridades portuarias fue una exigencia de Coalición Canaria que permitió adaptar a la realidad insular una ley pensada solo en clave continental.

El texto que finalmente se consensuó apuesta por una estrategia común para potenciar el sector, definiendo un modelo de estiba que aporta la estabilidad jurídica necesaria para conseguir una mayor competitividad del sistema portuario. Su defensa supone apostar por la productividad y eficiencia en nuestros puertos, los cuales rivalizan hoy en día con enclaves europeos e internacionales.”



Pere Macias
Arau

Diputado por Barcelona en el Congreso de los Diputados desde 2011.
Grupo Parlamentario Catalán (CiU)

“La aprobación de una ley es un pacto social que liga a los gobiernos. En el contexto de la estiba, aunque inicialmente hubo posturas enfrentadas, se llegó a un punto de acuerdo logrando un gran pacto. Si creemos en el proceso legislativo, el Gobierno actual, que participó de forma muy activa en el proceso, debe defender al máximo la legislación vigente.”



Salvador de la
Encina Ortega

Presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados
abril 2009 - septiembre 2011

“El modelo actual de estiba está dando muy buenos resultados y ahí están los datos económicos que lo confirman. Estoy plenamente de acuerdo con las alegaciones de España al dictamen motivado de la Comisión Europea y por ello no es justo ni razonable que continúe con el actual proceso de infracción contra nuestra Legislación.

Nuestro actual modelo plasmado en la Ley 33/2.010, ha sido la primera vez en la democracia española que es fruto del consenso entre los dos principales partidos políticos, y contó con un amplio respaldo parlamentario de más del 90% del total de los diputados. Me siento especialmente contento ya que fui Ponente de la ley y Presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados que la tramitó, después de años de preparación y participación de agentes económicos y sindicales, destacando especialmente el importante papel que jugó la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios.

Por eso, se puede afirmar que a diferencia de otros sistemas europeos, hemos sido capaces de introducir una nueva cultura dentro del renacimiento portuario con una mayor libertad tarifaria, garantizar condiciones de competencia, mayor calidad y eficiencia como claves del futuro, un estricto control económico financiero bajo criterios de racionalidad y equilibrio, y Puertos más competitivos en una economía global.”

CONECTANDO ALGECIRAS CON EL MUNDO

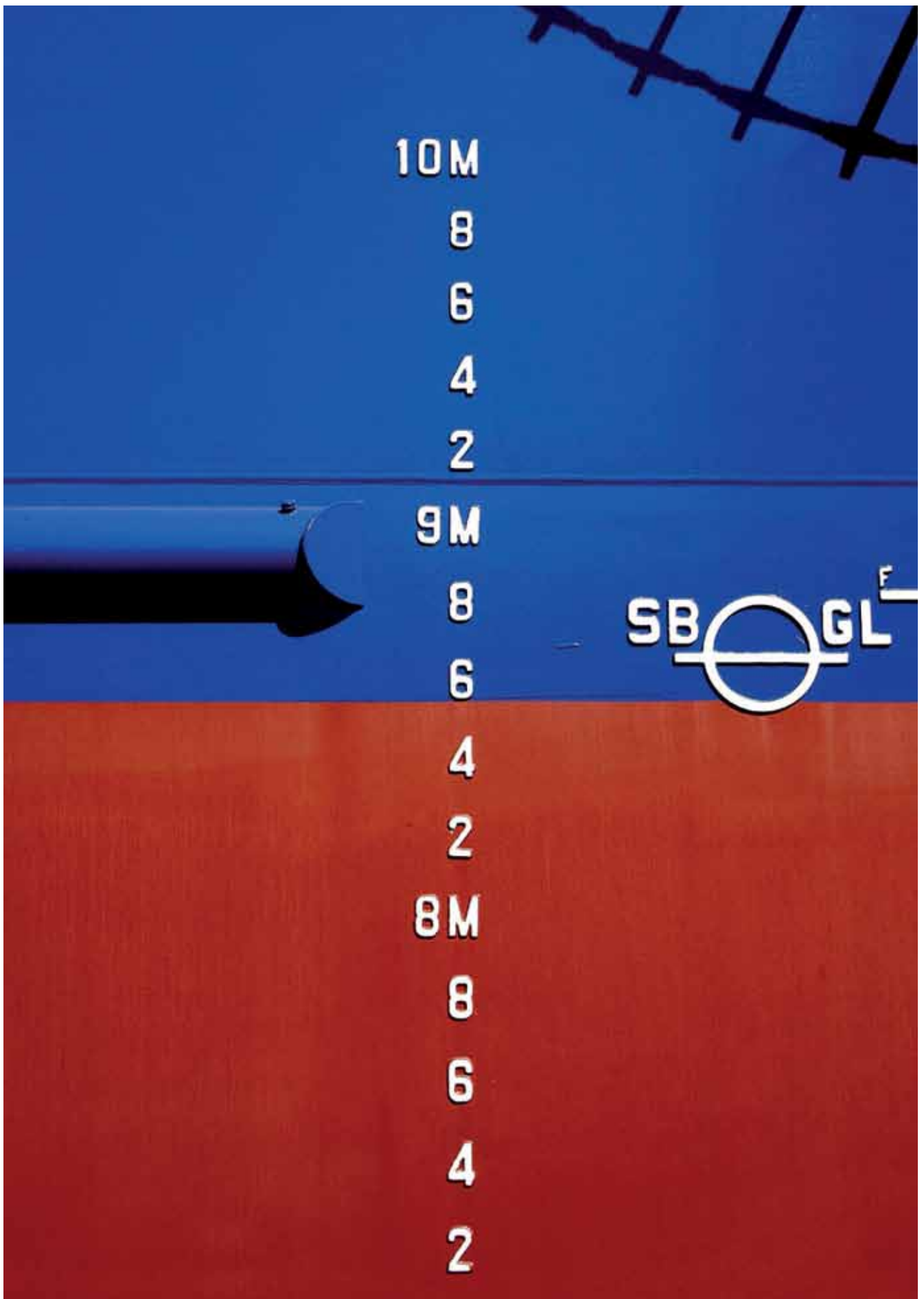


APM TERMINALS ALGECIRAS
Muelle Juan Carlos I s/n
11207 Algeciras
Tel. 956671900
Fax 956671907
alrapmtcom@apmterminals.com

 **APM TERMINALS**

www.apmterminals.com

Safety for Life 



Rojo y Azul de Enrique Gutierrez Cárdenas (Oviedo)

Actividad de la organización

4

4.1 Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios (CEEP)

Asamblea General

Más de 190 representantes de los trabajadores de todos los puertos del Estado se dieron cita el día 13 de junio en Cádiz, en la XXXVII Asamblea General de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios, para analizar los temas de actualidad del sector. Cádiz fue el escenario escogido para este encuentro, como reconocimiento al bicentenario de la emblemática Constitución de 1812, de la que se escogió uno de sus artículos más significativos para el cartel, que invitaba a la reflexión: *“El objeto del Gobierno es la felicidad de la nación, puesto que el fin de toda sociedad política no es otro que el bienestar de los individuos que la componen”*.



Asamblea General de Cádiz

Durante la Asamblea General, máximo órgano de gobierno de Coordinadora, los afiliados debatieron sobre algunos de los temas candentes que afectan a los puertos. Entre los más destacados, se abordaron las divergencias que se están produciendo en la interpretación de la Ley de Puertos sobre la estiba de los vehículos sin matricular.

El coordinador general de Coordinadora, Antolín Goya, recordó en el encuentro que *“esta fue una de las cuestiones fundamentales que hicieron que apoyáramos la Ley de Puertos y que llegáramos a un consenso”*.

Añadió: *“Sabemos que la exportación de vehículos es importante para la economía española y, por supuesto, haremos todo lo que esté en nuestra mano para que lo siga siendo. Pero, al igual que no se cuestiona cambiar a los compañeros que fabrican los coches no se puede pretender quitar el trabajo a los estibadores para que lo realicen otros trabajadores. Somos competitivos en el ámbito internacional y lo somos también en esta actividad. Ese era el espíritu que pretendimos plasmar en la Ley de Puertos y el que seguimos defendiendo”*.



Asamblea General de Cádiz

Y recalca Antolín Goya: *“Los estibadores estamos muy acostumbrados a adecuar las condiciones de nuestro trabajo a los requerimientos del mercado y a las circunstancias que dicta cada época; es lo que llevamos años haciendo, por ejemplo, con la mercancía de trasbordo internacional que, gracias a esta capacidad de adaptación, hemos logrado que se quede en España y no se marche a los puertos de otros países”*.

Uno de los aspectos más relevantes de la Asamblea General, fue el IV Acuerdo Marco, que certifica la calidad de los trabajos de estiba en el Estado. Un acuerdo *“muy importante”* ya que, según explicó Goya, *“se trata de darle el mensaje al sector, sobre todo internacional, de que en España el trabajo se hace con unos estándares altos de calidad, de seguridad, de eficacia y de rentabilidad”*.

Durante el encuentro, además, los responsables de cada Zona hicieron partícipes a los asistentes de la realidad en cada uno de los puertos. Así, la situación de las plantillas de estibadores de los puertos de Galicia, Asturias, País Vasco y Cantabria, fue uno de los grandes temas a debate de este encuentro. *“La Ley de Puertos regula que la plantilla permanente de estibadores tiene que estar adecuada a la actividad de cada puerto”*, expuso Antolín Goya, *“y esto no está ocurriendo en esa zona donde los contratos precarios tienen cada vez más peso. El trabajo se cubre, en más de un 25%, por personal eventual”*. De 2009 a 2011 el tráfico en el conjunto de los puertos de Bilbao, Santander, A Coruña, Gijón y Avilés aumentó en un 12% mientras que, en el mismo periodo, la plantilla fija disminuyó en un 11,26%. En 2012 el porcentaje de trabajadores eventuales que operaba en estos mismos puertos era del 27,46%.

“El sistema portuario necesita, para mantener su competitividad, trabajadores con contratos estables y con un alto nivel de formación permanente que les capacite para realizar la labor en condiciones óptimas de seguridad y eficacia”, concluía Goya.

Coordinadora solicitó la convocatoria de una Comisión Paritaria con la patronal Anesco, en la que interviniesen estibadores y empresas, para analizar los datos y buscar la manera más viable de adecuar las plantillas a la actividad, como regula la Ley.

Por otro lado, la Zona Canaria manifestó la existencia de una discrepancia entre los trabajadores y Puertos del Estado con respecto a la carga y descarga de las mercancías en los buques Ro-Ro. La interpretación de la Ley por parte de Puertos del Estado abre un conflicto, ya que trata de excluir a los estibadores de esta actividad. En esta Asamblea General, los trabajadores manifestaron su disposición a la negociación, al mismo tiempo que se mostraron rotundos en su decisión de no per-

mitir, bajo ningún concepto, la agresión que supondría apartarlos de una labor que tradicionalmente han desempeñado.

Como conclusión del ánimo de la Asamblea, Antolín Goya expuso “Los estibadores seremos parte activa de la recuperación del país. Así se lo manifestamos a José Llorca, presidente de Puertos del Estado, desde el primer encuentro que mantuvimos con él y ese es el ánimo que subyace en cada uno de los acuerdos que firmamos y las posturas que defendemos. Sabemos que los puertos son grandes generadores de riqueza y estamos dispuestos a trabajar junto al resto de agentes para lograr que seamos un sector clave en la recuperación económica de España. De hecho, actualmente, somos uno de los más activos”.

COORDINADORA

Estatad de Trabajadores del Mar - CETM



www.coordinadora.org
secretaria@coordinadora.org
Tel. 922 299 358



Comisión Estatal de Rodantes

Representantes de los estibadores de todos los puertos españoles con carga rodante se reunieron a primeros de octubre en Madrid para formalizar la Comisión Estatal de Ro-Ro. Se trata de un grupo de trabajo que ha comenzado a encargarse del estudio de la situación de la carga de rodantes en el territorio estatal y del que saldrán fórmulas que homogenicen las operativas en todos los enclaves portuarios. La Comisión está poniendo especial atención en aquellos puertos donde se ha venido incumpliendo la Ley, en los que se exigirá que se acate su dictamen de manera escrupulosa.

La Comisión Estatal de Ro-Ro decidió encargar a una institución imparcial y de prestigio, la Universidad Politécnica de Cataluña, un estudio de la eficacia y competitividad de los puertos españoles y europeos en la carga y descarga de rodantes y vehículos sin matricular, en el que se incluya un análisis de los costes. Sus integrantes están convencidos de que este informe, que se publicará próximamente, apuntalará la tesis de que la estiba española tiene capacidad de competencia y esperan a su vez que ponga de manifiesto las principales debilidades de su labor, para poder corregir los aspectos que sean necesarios, con el objetivo de continuar a la cabeza de los puertos europeos más eficaces.



Descarga Ro-Ro

Comisión Estatal de Salud Laboral y Prevención de Riesgos Laborales

La lucha por convertir los puertos en lugares cada vez más seguros se libra día a día en cada muelle, explanada, comité de empresa, etc., y son los delegados de prevención de Coordinadora y los trabajadores en general los que están en primera línea de batalla.

Como apoyo, se cuenta con la Comisión Estatal de Salud Laboral y Prevención de Riesgos Laborales, en la que se analizan los problemas que afectan al sector en materia preventiva y se proponen soluciones o vías para la resolución de los mis-

mos. Supone un punto de encuentro de los delegados de prevención de los distintos puertos para definir la línea estratégica global de la organización en PRL y desarrollar estudios y campañas conducentes a la mejora de la seguridad en el entorno de trabajo.

Durante el pasado año tuvieron lugar dos reuniones de la Comisión, una en febrero y otra en junio. Se organizaron acompañadas de charlas que sirvieron para completar la formación de los delegados asistentes, en la primera de ellas se analizó el papel y el funcionamiento de las mutuas y en la segunda se trató el tema de la salud laboral y las enfermedades profesionales en el sector.

OPCSA
Operaciones Portuarias Canarias S.A.



**conjunto de normas
de prevención
de riesgos laborales**

!La seguridad, esfuerzo diario y conjunto!

4.2 Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos FTP

La Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos (FTP) se constituyó en 2009 para representar a los distintos sectores profesionales de la actividad portuaria, a excepción de los estibadores. A pesar de ser una organización joven, cuenta hoy en día con más de 80 representantes repartidos por el territorio español.

Actividad

Febrero 2012

Nacimiento de la Coordinadora de Autoridades Portuarias.

El 20 de febrero se creó en Barcelona la Coordinadora de Autoridades Portuarias (CAP), que nació para dar respuesta a las necesidades de los trabajadores de las distintas autoridades portuarias que rigen los puertos españoles. La CAP se presentó el pasado septiembre a las elecciones del comité de empresa de la Autoridad Portuaria de Barcelona, donde logró obtener 126 votos y cinco delegados. Esto hizo que se situase, en su estreno electoral, como la segunda fuerza sindical con mayor apoyo. El objetivo de la Coordinadora para 2013 es seguir extendiendo su representatividad en las distintas administraciones portuarias.

Abril 2012

Nuevo representante de Coordinadora-FTP.

La compañía Imtech del Puerto de la Bahía de Algeciras, proveedora de servicios tecnológicos y soluciones para buques, pasó a tener un representante de Coordinadora-FTP en su comité de empresa.

Agosto 2012

Nueva incorporación de Coordinadora-FTP.

Dos delegados de Coordinadora-FTP entraron por primera vez en el comité de empresa de Medes, subcontrata que trabaja en el mantenimiento de maquinaria de la terminal de Maersk en el Puerto de Bahía de Algeciras.

Septiembre 2012

Negociación de convenio provincial en Barcelona.

La Asociación de Empresas Estibadoras del Puerto de Barcelona y los representantes de los trabajadores, en su mayoría miembros de la Organización de Trabajadores de Empresas Portuarias de Barcelona (OTE-PB), adherida a Coordinadora, firmaron a finales de junio el convenio provincial de empresas estibadoras. Ambos colectivos se comprometieron a elaborar un convenio que se revisará, de manera íntegra, en 2013, con el fin de adecuarlo a las nuevas normativas y necesidades.

Noviembre 2012

Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar continúa creciendo.

El 6 de noviembre quedó oficialmente constituida la Coordinadora de Trabajadores de los Puertos del Campo de Gibraltar, federada a la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Tras un año de desarrollo de sus estatutos, el sindicato cerró 2012 con 25 afiliados y con representación en tres empresas del Puerto: APM Terminals, Medes e Imtech.

Representación sindical



Coordinador General
Miguel Ángel de Ramón Agustí



Zona Norte
Balbina Cañones
Rabanedo

8 representantes



Zona Catalana-Balear
Julio Jiménez
Velázquez

41 representantes



Zona Levante
Roberto Jarque
Marín

7 representantes



Zona Andaluza
Diego Canales de
la Cuesta

4 representantes



Zona Canaria
José Juan
Zamorano Pérez

25 representantes

Noviembre 2012

Convenio de Estibadoras, Consignatarias y Transitarias de Bizkaia.

El convenio de consignatarios de Bilbao generó muchos problemas. La patronal se amparaba en la reforma laboral y existieron notables diferencias entre la Federación y la agrupación de sindicatos ELA, LAB y CCOO a la hora de negociar. Todo ello dificultó la firma de este convenio. La FTP, en su día, advirtió que llevaría a cabo las movilizaciones necesarias si, una vez agotada la vía de la mesa de negociación, no se llegaba a un acuerdo.

Diciembre 2012

Objetivos para 2013 de la Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos.

En la última reunión del Comité de Coordinación de Zonas del año, celebrada en Tenerife, la Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos (FTP) hizo balance del trabajo realizado y mostró una gran satisfacción por los resultados obtenidos. Asimismo, fijó el objetivo de seguir trabajando en 2013 por el buen funcionamiento de la organización y por unir a los diferentes colectivos de los puertos para llevar a cabo acciones de solidaridad en común. Además, hizo hincapié en promover la figura del Comité de Seguridad y Salud Intercentros en los puertos en los que la organización tiene mayor representación, para impulsar la unión de los diferentes colectivos de trabajadores y tratar temas comunes de prevención de riesgos laborales.

4.3 Formación y Prevención de Riesgos Laborales

Como es habitual en su estrategia de acción sindical, Coordinadora siguió apostando de manera decidida por la profesionalidad y la seguridad. El fomento de la formación como garantía de servicio y el claro objetivo de convertir la estiba en una profesión cada vez más segura, marcaron las acciones del sindicato en este sentido.

Coordinadora desarrolló, a nivel estatal, acciones encaminadas a la mejora de las condiciones de seguridad en el trabajo de los estibadores, que complementaron a las que cada puerto ejecutó en sus políticas de Formación y Prevención de Riesgos Laborales (PRL).

A finales de año comenzó la primera fase de la Campaña de Prevención de Coordinado-

ra, que se desarrolla a través de la Comisión de Salud Laboral y Prevención de Riesgos Laborales. Dicha Campaña se encuentra encaminada a concienciar sobre los riesgos en el sector y verá la luz, a través de actividades concretas, a lo largo de 2013.

En el ámbito de la Formación se desarrolló la Plataforma de Formación On-Line del sindicato, aún en fase de implantación, y que nació con el objetivo de facilitar la formación mediante el uso de las nuevas tecnologías. El alto grado de implantación de estas en nuestras vidas y su facilidad de acceso, permitió a Coordinadora desarrollar un itinerario formativo adecuado a los requerimientos del actual sistema productivo. Con esta plataforma se pretende ofertar cursos encaminados no sólo



Curso formación sindical
Corunya, marzo 2012

a la mejora de las capacidades necesarias para el adecuado desempeño laboral, sino, en la medida de lo posible, destinados también al desarrollo personal.

Además, durante 2012, se ha propiciado que Coordinadora, como sindicato representativo de la estiba portuaria, esté presente en aquellos órganos de estudio y decisión que sean pertinentes, tanto públicos como privados. Este es el caso de la Comisión Paritaria Sectorial de Estiba y Desestiba para la Formación Continua, creada al amparo del III Acuerdo Nacional de Formación Continua, donde Coordinadora ha expresado su opinión en temas tan importantes como las titulaciones de acceso a la profesión.

Formación Profesional

El alto grado de exigencia requerido en un entorno tan profesional como es el de los puertos hace que la formación para la obtención de habilidades, o para el reciclaje de las que ya se disponen, sea un factor determinante para mantener los altos niveles de eficiencia que ya se tienen.

Aunque la responsabilidad de este tipo de formación recae sobre la Sagep correspondiente, ha sido fundamental el trabajo y la colaboración de los delegados de Coordinadora, así como la del resto de trabajadores de la estiba, para que la formación obtenida sea la más adecuada al entorno profesional.

Formación Sindical

El entorno sindical cambia y se enfrenta a continuos retos y pruebas. Modificaciones en la legislación, divergencias en la interpretación de la normativa y un sinfín de variables, hacen que la actualización de los conocimientos de los delegados, a través de su formación, sea una herramienta vital para hacer frente a los retos que se plantean a diario.

Curso de Formación Sindical Inicial	
Lugar	A Coruña
Fecha	Marzo de 2012
Total asistentes	20
Realizado por	Comité de empresa con la organización de Funespor

Jornada formativa sobre la reforma laboral	
Lugar	Tenerife
Fecha	29 Marzo de 2012
Total asistentes	20
Realizado por	Comité de empresa

Curso de Formación Sindical Inicial	
Lugar	Huelva
Fecha	Octubre de 2012
Total asistentes	15
Realizado por	Comité de empresa con la organización de Funespor

Formación Sindical Avanzada: Negociación Colectiva	
Lugar	Bilbao
Fecha	Diciembre de 2012
Total asistentes	20
Realizado por	Comité de empresa con la organización de Funespor

Jornadas Técnicas

Las jornadas técnicas se desarrollan para conocer en detalle los problemas de los distintos enclaves portuarios y para analizarlos entre todos los implicados, porque hay ocasiones en las que es necesario dar un paso más para poder dar una respuesta efectiva a un aspecto concreto. Dichas soluciones cuentan con el apoyo de los asesores del sindicato y de los representantes de todas las Zonas.

En abril de 2012 se celebró en Mungia una de estas jornadas técnicas sobre “*El Papel de Coordinadora en la Zona Norte*”, donde se analizaron los problemas de la Zona, tradicionalmente la de menor representación de la organización de toda España, y se estudiaron soluciones a los mismos.

Al encuentro acudieron representantes de los puertos de A Coruña, Avilés, Bilbao, Gijón, Santander, Pasajes, Vigo, Marín-Pontevedra, Ferrol- San Cibrao y Vilagarcía. En total, 26 asistentes, entre



Amarradores del Puerto de Valencia de Pablo Sarro (Valencia)

representantes sindicales, los coordinadores de Zona, el coordinador general, Antolín Goya, y los asesores del sindicato.

A lo largo de la jornada se dieron los pasos necesarios para aplicar medidas para mejorar la representatividad de Coordinadora en la Zona Norte, usando como base un informe elaborado por Funespor sobre la situación de sus puertos. Fruto de este encuentro fue también el desarrollo de un Plan de Acción Sindical específico, bajo la responsabilidad del coordinador de la Zona Norte, Xabier Alonso, y con la activa participación del resto de compañeros.

Prevención de Riesgos Laborales

La formación de los delegados y delegadas de prevención, bien sea mediante jornadas o por medio de cursos específicos, constituye una de las claves para la mejora de las condiciones de salud y seguridad laboral en los puertos.

En 2012 se desarrollaron las siguientes actividades:

Jornada: Aspectos de la prevención en los puertos	
Lugar	Las Palmas de Gran Canaria
Fecha	Febrero de 2012
Total asistentes	13
Organizado por	Zona Canaria de la FTP
Temas	Salud Laboral, PRL en el sector portuario y normativa sobre el delegado de Prevención

Jornada: Prevención en el entorno portuario	
Lugar	Bilbao
Fecha	Noviembre de 2012
Total asistentes	30
Organizado por	Comité de empresa
Temas	Normativa, enfermedades profesionales y salud laboral, organización preventiva, accidentes de trabajo y su investigación, seguridad y equipos de trabajo.

Curso: Prevención de Riesgos Laborales en materia de drogodependencia	
Lugar	Santa Cruz de Tenerife
Fecha	Noviembre de 2012
Asistentes	Trabajadores de OPCSA, amarradores de Tenerife y personal de administración de SESTIFE
Organizado por	Zona Canaria de la FTP
Temas	Concienciación, detección de problemas derivados del consumo de alcohol y otras sustancias y procedimientos de actuación

4.4 Actividad cultural y social

El trabajador portuario se siente comprometido con el crecimiento y prosperidad de la sociedad en la que se encuentra inmerso. Es consciente de la necesidad de que todos contribuyamos solidariamente en acciones sociales y culturales que dignifiquen y enriquezcan la calidad de vida de los que nos rodean. Coherentes con este pensamiento, durante 2012, los estibadores colaboraron en diversas acciones sociales.

Solidaridad Estibadores

Enero 2012

Colaboración con Cruz Roja en Barcelona

Los compañeros del Puerto de Barcelona entregaron a la Cruz Roja cajas llenas de juguetes para los niños más necesitados. Todos los juguetes respondían a las características solicitadas por la entidad benéfica –nuevos, no bélicos y sin pilas– y fueron recogidos a lo largo del mes de diciembre por el colectivo de estibadores barceloneses. La campaña de recogida de juguetes para Cruz Roja se realiza desde el año 2006. Noel Espejo y Juan Carlos Marín se encargaron de organizar los paquetes de regalos.

Febrero 2012

Colaboración logística con el Centro de Ayuda Humanitaria de Cruz Roja y Media Luna Roja de Las Palmas.

Los estibadores del Puerto de Las Palmas colaboraron con Cruz Roja, colocando con una Reach Stacker 12 contenedores cargados con material humanitario, preparados para ser trasladados de manera rápida y eficaz en caso de una emergencia.

Julio 2012

Colonias de Cine.

Por segundo año consecutivo, los estibadores portuarios de Las Palmas colaboraron,

con su patrocinio, en una nueva edición de las colonias de verano que organiza la Asociación Española Contra el Cáncer (AECC) de Lérida. Del 15 al 22 de julio, 7 niños y dos voluntarias de la AECC de Las Palmas participaron, gracias a esta ayuda, en esta experiencia.

Desde hace trece años la AECC de Lérida organiza colonias de verano para niños de entre 6 y 15 años que hayan padecido alguna enfermedad oncológica. Una actividad a la que pueden acceder los menores de Las Palmas desde el verano de 2006, gracias a la labor que lleva a cabo la Asociación en la provincia canaria y a patrocinios, como el que realizan los estibadores portuarios.

Más de 100 niños de distintos lugares de España pudieron disfrutar en esa edición de las ‘Colonias del Cine’, pues el campamento de 2012 estuvo dedicado al séptimo arte. La comedia, el cine de terror, los western e incluso los dibujos animados se colaron en actividades como el ‘rafting’, montar a caballo, veladas musicales, natación, talleres de teatro o de pintura, tiro al arco y otras muchas con objetivos terapéuticos. Los menores estuvieron acompañados en todo momento por monitores especializados, psicólogos, oncólogos y enfermeros.

Septiembre 2012

Con la Flotilla de la Libertad.

Los estibadores de Barcelona dieron su apoyo a la denominada “*Flotilla de la Libertad*”. El velero ‘Estelle’ recaló en Barcelona el día 16 de septiembre, con el objetivo de llegar a la franja de Gaza a mediados de octubre. La finalidad del viaje fue crear la conciencia necesaria entre la población europea, y en especial entre la de aquellas ciudades en las que recalaba el navío, para denunciar el bloqueo que sufren el millón de habitantes de Gaza, sometidos por el gobierno israelí a unas condiciones de vida extremadamente difíciles. Para los esti-

badores, el mensaje de paz y solidaridad que navegó junto al 'Estelle' era una clara muestra del potencial que tiene la hermandad entre los pueblos y de la que los propios trabajadores portuarios han sido testigos en numerosas ocasiones, como ocurrió en Haifa a mediados de la pasada década, cuando los estibadores israelíes llegaron a declararse en huelga para denunciar las penurias que sufría la población palestina.

El barco hizo escala a su vez en el Puerto de Alicante, antes de proseguir su viaje a Barcelona y alcanzar su destino final en Gaza. Los estibadores del puerto levantino colaboraron también desinteresadamente y cargaron 41 toneladas de cemento para reconstruir escuelas y hospitales, pero que no llegaron a su destino, pues resultaron dañados durante la última ofensiva del ejército israelí.

Actividad cultural y social

Enero-diciembre 2012

Clases de inglés para niños en el Centro de Formación Pepe Marrero.

El Centro de Formación Pepe Marrero es una iniciativa formativa desarrollada por la Asociación Sindical de Estibadores Por-

tuarios de Las Palmas (ASEP). Este centro pretende formar y asesorar laboralmente a los trabajadores ocupados y desempleados para su inclusión laboral o la mejora de sus condiciones de trabajo, así como ofrecer una alternativa educativa a colectivos de toda índole.

Marzo 2012

Encuentro de estibadores en Huelva.

Alrededor de 70 personas acudieron al encuentro de estibadores y sus respectivas familias que se celebró el 10 de marzo en Los Pinos de Aljaraque (Huelva), con la finalidad de pasar un bonito día y estrechar lazos entre el colectivo del puerto onubense. Para que los niños disfrutaran del encuentro se organizaron bailes, números de magia y se instaló un castillo hinchable en una zona de juegos.

Marzo 2012

Estibadores y estudiantes, en Barcelona.

La figura del estibador y el papel que tiene este colectivo en la cadena logística y del transporte fue el tema de la conferencia impartida por Jordi Aragunde y Jordi Hammam en el Instituto de Educación Secundaria Ribera Baixa, situado en la localidad de El Prat de Llobregat, en Barcelona.

Abril 2012

El Hogar del Estibador de Tenerife cumple once años.

Uno de los clubes sociales de mayor importancia en la capital tinerfeña, el Hogar del Estibador, cumplió once años. Esta asociación sin ánimo de lucro, que cuenta con algo más de 1.000 afiliados, se ha mantenido durante este tiempo en constante crecimiento como un espacio lúdico, social y un punto de encuentro para antiguos trabajadores del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y sus cónyuges. Otros ciudadanos y allegados interesados en participar en las actividades de carácter social que se organizan desde la asociación (excursiones, viajes, talleres) también pueden formar parte de la institución.



Encuentro de estibadores en Huelva

Mayo 2012

Concurso de Fotografía.

Coordinadora convocó el III Concurso de Fotografía Portuaria, cuya temática fue “*El puerto y el trabajo portuario*”. Una iniciativa con la que quiso mostrar la belleza y plasticidad de los trabajos portuarios, acercarlos de una manera amable a los ciudadanos, así como fomentar la creatividad entre las personas que ejecutan su labor en los muelles, cuyo quehacer diario suele estar alejado de las manifestaciones artísticas.

En la valoración de las fotografías se tuvo en cuenta su composición, luz y calidad técnica; así como la aparición de trabajadores portuarios en su labor cotidiana y de maquinaria propia del trabajo portuario.



Gorka Torres, estibador del Puerto de Bilbao, obtuvo el primer premio gracias a su fotografía titulada *Peón especialista*



El segundo premio recayó en el administrativo del Departamento de Dominio Público de la Autoridad Portuaria de Valencia, Valentín Rodríguez, por su imagen [Así está el panorama](#)



La fotografía galardonada con el tercer premio, correspondió a [Te lo acerco](#), del estibador del Puerto de Barcelona, Aitor Sánchez

Mayo 2012

Premios Puertos Las Palmas para los estibadores y Enrique González Araña.

El 24 de mayo se entregaron los Premios Puertos de Las Palmas 2012 en el Real Club Náutico de la capital grancanaria. Durante el acto, se hizo entrega a la Asociación Sindical de Estibadores Portuarios de Las Palmas, ASEP, de un diploma conmemorativo como reconocimiento y agradecimiento por el apoyo y la cooperación desarrollada por estos profesionales en los planes de formación en los puertos africanos.

El abogado, Enrique González Araña, fue premiado en la modalidad de Vida Profesional en el Entorno Portuario. Araña dio sentido a su ejercicio desde una dimensión puramente social, dedicó todos sus conocimientos y esfuerzos a la atención de la clase obrera más desprotegida y necesitada, entre los que figuraban, de manera muy significativa, el colectivo de estibadores portuarios. Fue uno de los fundadores de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar y de su dimensión internacional, IDC (International Dockworkers Council).



Julio 2012

Homenaje a Francisco Ramos en Tenerife.

Coincidiendo con el 'Domingo del Mar', se celebró en Tenerife una homilía en memoria de Francisco Ramos y de todos aquellos compañeros que perdieron la vida en el cumplimiento de su trabajo. La tradición de celebrar el 'Domingo del Mar' comenzó en Inglaterra en 1975 cuando el Apostolado del Mar (de la Iglesia Católica), la 'Mission to Seafarers' (Anglicana), y la 'Sailor's Society' (Iglesia Libre) decidieron reservar en el calendario de las iglesias un día para recordar a los marinos y a la gente del mar, rezar por sus familias y por aquéllos que los asisten.

Desde entonces, la celebración se fue extendiendo hasta convertirse en un evento de carácter internacional y se celebra habitualmente el segundo domingo de julio.

Julio 2012

Conmemoración del 32 aniversario de Belén María, en Las Palmas.

Cada 25 de julio los estibadores del Puerto de La Luz y de Las Palmas conmemoran el fallecimiento de Belén María, hija de un estibador, ocurrido hace 32 años durante una protesta laboral; un acontecimiento que se ha convertido en símbolo de lucha para su colectivo y en acicate para la reivindicación social y la unión entre los compañeros.

Este año continuaron con esta tradición organizando diversas actividades para los días 20, 21 y 25 de julio, entre ellas, la Travesía de Natación, la regata de Vela Latina y el campeonato de petanca. El día 25, se celebró la ya tradicional misa en memoria de Belén María, que estuvo seguida de una ofrenda floral y una suelta de palomas en la plaza que lleva el nombre de la niña.

Premios Puertos Las Palmas para los estibadores y Enrique González Araña en el centro

Octubre 2012

Concurso navideño de pintura infantil.

A final de año se volvió a organizar el tradicional concurso navideño de pintura infantil, con la novedad de que este año la convocatoria se abrió a todos los niños menores de 12 años. Los dibujos de los ganadores, como es ya habitual, se convirtieron en el motivo de la postal de felicitación de Navidad de Coordinadora.

Los tres vencedores obtuvieron como premio una consola Nintendo 3DS o un regalo de valor equivalente. Además, todos los participantes recibieron un obsequio y un diploma acreditativo.



1er Premio
Concurso de dibujo
[Julia Hernandez Gil](#)



2º Premio
Concurso de dibujo
[Daniel Tolivar Betancort](#)



3er Premio
Concurso de dibujo
[Clara Fernandez Casas](#)



Bien sujeto de Valentín Rodríguez (Valencia)

Evolución de IDC

5.1 Cohesión internacional

El Consejo Internacional de Estibadores (IDC) sigue incrementando su capacidad para unir a los diferentes colectivos y sindicatos de estibadores de todo el mundo en un único foro de decisión.

Al cierre de 2012, esta organización de alcance internacional, contaba con 90.000 trabajadores portuarios afiliados. Las adhesiones más destacadas del pasado año fueron las de la ILA (Asociación Internacional de Estibadores de la Costa Este de EE.UU) y las de los estibadores de los puertos de Felixstowe, Liverpool y Tilbury en julio.

En palabras del coordinador general del IDC, Antolín Goya, *“la organización se ha fortalecido en la lucha por la defensa de nuestros derechos laborales y en cualquier negociación. Es la constatación del éxito de una organización de trabajadores, independiente, democrática, representativa y asamblearia que nació hace ya 12 años y que cuenta con afiliados de 3 continentes”*.



Descanso de José Sancho Canet (Valencia)

Total mundial 90.000 afiliados

Zona Costa Este y Canadá

Total puertos: 38
Total afiliados : 16.000

Zona Costa Oeste y Pacífico

Total puertos: 12
Total afiliados : 12.000



Z.Costa Oeste y Pacífico
Robert McElrath
I.L.W.U.



Z.Costa Este y Canadá
Sr. Kenneth Riley
Coordinador Zona Costa Este
I.L.A. Local 1422 - Charleston

Zona Latinoamericana y Caribe

Total puertos: 90
Total afiliados : 21.000



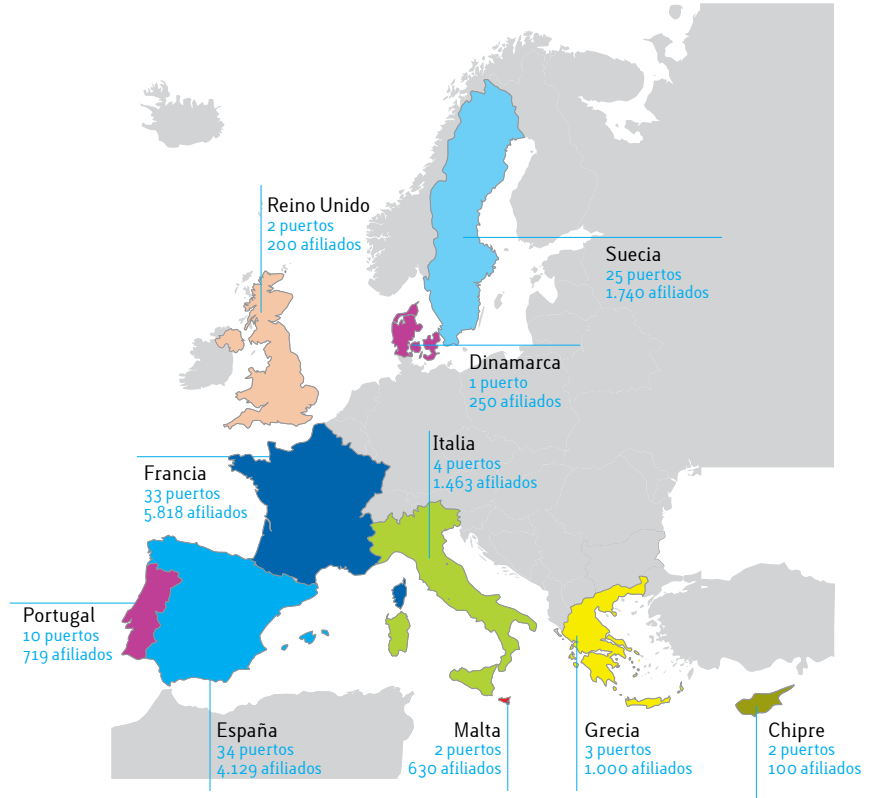
Sr. Mauricio Zarzuelo
Sindicato Unico Trabajadores
Administraciones Portuarias (SUTAP)

Zona Europea

Total puertos: 116
Total afiliados : 16.049



Anthony Tetard
Fédération Nationale des
Ports et Docks C.G.T.

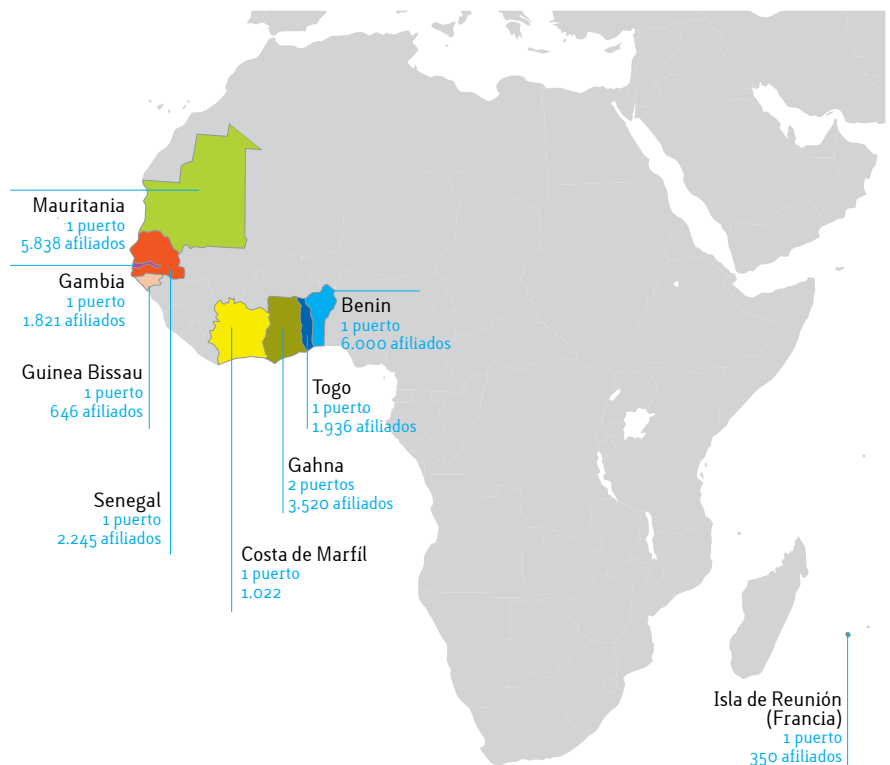


Zona Africana

Total puertos: 10
Total afiliados : 23.378



Maguette Niang
Coordinador Zona Africana
Syndicat Autonome des Ouvriers Dockers
(SAOD), DAKAR



5.2 Asambleas y reuniones celebradas en 2012

Enero 2012

V Asamblea General, en Río de Janeiro

Los días 26 y 27 de enero se celebró en Río de Janeiro, Brasil, la V Asamblea General del IDC (International Dockworkers Council - Consejo Internacional de Estibadores), que **ratificó a Antolín Goya como coordinador general** para los próximos dos años, en el que será su tercer mandato.

En esta reunión, organizada por el FNE (Federación Nacional de Estibadores de Brasil), trabajadores de los puertos de Francia, España, Suecia, Dinamarca, Portugal, Chipre, Grecia, Argentina, Uruguay, Paraguay, Ecuador, Honduras, Salvador, Nicaragua, Colombia, Senegal, EE.UU. y Canadá, además de los anfitriones, se analizó la evolución del sector en

estos últimos dos años, desde la cuarta Asamblea General, que se celebró en Charleston (Estados Unidos).

La Asamblea acordó hacer una apuesta clara por las nuevas tecnologías, conscientes de que es el reto que exige el futuro y la condición imprescindible para la garantía de puestos de trabajo estables y de calidad. Se comparó el salto a la automatización en los puertos con el que se produjo al pasar de la carga general al contenedor, un paso sin el que hoy no se entendería el transporte marítimo de mercancías.

En relación a esta apuesta por las nuevas tecnologías, la decisión unánime fue la de apoyar y exigir en cada caso a quien corresponda, empresas o instituciones públicas, la formación continuada, sería



Asamblea General de IDC se celebró en Río de Janeiro los días 26 y 27 de enero

Asamblea Zona
Europea en Nantes



y rigurosa sobre cualquier aspecto relacionado con las labores de la estiba para la consecución de un trabajo de óptima productividad y seguridad laboral. Por otro lado, para reforzar el aprendizaje en cualquier puerto del mundo, se acordó idear un sistema de comunicación entre los afiliados para compartir información y experiencias, así como para reforzar la coordinación de todos los enclaves marítimos internacionales.

Otra de las resoluciones importantes de este encuentro fue reclamar la aplicación del convenio 137 de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), que exige para los trabajadores portuarios, debido a sus características especiales, unas condiciones dignas de trabajo permanente.

La Asamblea del IDC se comprometió a apoyar de manera decidida la lucha de los estibadores de Portugal, que reivindican el respeto al convenio colectivo y a sus puestos de trabajo, así como a los trabajadores portuarios de los puertos de Buenaventura (Colombia), El Salvador y Honduras, que exigen condiciones de trabajo estables y justamente remuneradas.

Como conclusión, la Asamblea ratificó la postura de cohesión de los estibadores internacionales, así como la intención de dar una respuesta sindical común frente a las navieras que pretendan socavar los derechos de los trabajadores a un empleo con garantías, en cualquier enclave del mundo.

Junio 2012

Asamblea de Zona Europea en Nantes.

Estibadores europeos afiliados al IDC de Chipre, Dinamarca, Francia, Grecia, Italia, Malta, Portugal, España y Suecia; además de los coordinadores de las zonas Latino-Americana y el Caribe, Zona de la Costa Este y Oeste de EEUU y Canadá, más los representantes invitados de los puertos de Holanda, se reunieron en la ciudad francesa de Nantes los días 18,19 y 20 de junio para analizar y debatir la situación del sector en el continente, así como para idear medidas que corrijan las agresiones que los puestos de trabajo de la estiba están sufriendo en Europa por parte de los gobiernos europeos que secundan políticas neoliberales de los grupos capitalistas internacionales.

El IDC constató que la política neoliberal mencionada había tomado como objetivo prioritario la destrucción de las organizaciones sindicales portuarias, no porque el trabajo y sus condiciones fueran ineficientes, sino porque constituían uno de los pocos espacios laborales en los que se mantenía un equilibrio entre las partes implicadas gracias a la fuerza y unidad de los sindicatos del sector.

Así, para hacer todavía esa fuerza mayor y lograr medidas de presión más contundentes y respaldadas, el IDC acordó en Nantes, por unanimidad, coordinar medidas de acción conjuntas con otras organizaciones del sector para oponerse a la pérdida del trabajo portuario y a la destrucción de los pool de profesionales existentes. Concretamente, se tomarían medidas contra las agresiones sufridas por los trabajadores de los puertos de Grecia, Portugal, Tilbury y Tánger.

En relación a la situación de los estibadores españoles, el IDC acordó apoyar las acciones propuestas por la Comisión Estatal de Rodantes de Coordinadora, creada para luchar contra el desplazamiento de estos trabajadores en la carga y descarga de rodantes en cualquier puerto español.

También se acordó, en el encuentro de Nantes, el nombramiento de un representante de cada país afiliado al IDC para que formase parte del Consejo Asesor del Centro Internacional de Formación Portuaria Belén María, dependiente de esta organización y ubicado en el Puerto de Las Palmas, para reforzar la formación profesional y sindical de los trabajadores portuarios de Europa y África.

En la misma línea de unión para luchar por condiciones de trabajo dignas, el IDC decidió promover un encuentro entre los sindicatos portuarios europeos para analizar la situación de las terminales automatizadas en el continente.

En Nantes también tuvo lugar el relevo del coordinador de la Zona Europea del IDC. El sueco Peter Shaw, tras su jubilación, dejó paso al francés Anthony Tetard.

Junio 2012

Reunión de Prevención de la Zona Europea del IDC.

Los delegados, que se dieron cita tras la Asamblea de Zona Europea, acordaron constituir el Comité de Prevención del IDC Europa, compuesto por un representante de Portugal, Francia, Suecia, Dinamarca, Grecia y España. Su misión será la creación de nuevos proyectos de



Reunión de prevención IDC Europea



Formación
de Aitor Sánchez Chirino
(Barcelona)

prevención, el valioso intercambio de información entre puertos, y el apoyo a los comités del Diálogo Social una vez se constituya la mesa y se inicie el trabajo en materia de prevención.

En la reunión se compartieron experiencias, se informó de los diversos sistemas de trabajo en los puertos europeos, se debatieron preocupaciones comunes en todos los puertos y se marcaron posibles sistemas de trabajo y análisis para el Comité.

Los delegados reiteraron la importancia de la prevención ante las fatalidades y accidentes que todavía se suceden en los puertos alrededor del mundo. En la reunión se resaltó la necesidad por parte de las empresas de ser responsables e invertir en la seguridad en los puertos, pero también la importancia de que los propios trabajadores se conciencien de que es fundamental la prevención para no sufrir accidentes laborales.

Noviembre 2012

Asamblea de Zona Africana en Dakar.

Representantes de los estibadores de los puertos de Togo, Benín, Ghana, Costa

de Marfil, Gambia, Mauritania y Senegal celebraron el 1 noviembre en la capital senegalesa, la I Asamblea de la Zona Africana de IDC. Este encuentro estuvo coordinado por Miguel Rodríguez, responsable del IDC para las Relaciones con África y contó con la participación de Tanausú Zumaquero, director del Centro Internacional de Formación Portuaria Belén María.

Los temas centrales a debatir giraron en torno a la prevención y la formación, materias fundamentales para lograr que el trabajo del estibador sea seguro, eficiente y competitivo. Para lograr una visión global de la situación, cada participante hizo una exposición de la realidad de los enclaves a los que representa. Con la recopilación de toda la información, IDC acordó diseñar planes de acción personalizados que potencien estos dos aspectos en el continente africano.

En este encuentro se eligió también al nuevo responsable de la Zona Africana de IDC, se votó al responsable de prevención del continente y se completó la sección africana del Consejo Rector del Centro Belén María con la designación de un representante de cada país.

5.3

Política Portuaria
Europea

Tras los dos intentos fallidos de la UE de legislar en materia portuaria a través de directivas, la Dirección General para Movilidad y Transporte de la Comisión Europea (DG-MOVE) llevó a cabo una revisión y evaluación del marco europeo para servicios portuarios, a través de una mesa de Diálogo Social con los agentes involucrados y de varios estudios de investigación, sin dejar claro si el resultado del análisis supondría un nuevo intento de directiva. A lo largo de 2012 se ha podido comprobar cómo esta evaluación no se ha traducido en una nueva directiva sino que ha supuesto ataques a nivel nacional, forzando modificaciones legislativas en algunos países.

Uno de los primeros países afectados a principios de 2012 fue Portugal, donde el gobierno pretendía acometer una reforma legislativa que perseguía reducir las tareas de la estiba y precarizar los contratos de trabajo del sector. También Grecia se veía amenazada ante los nuevos planes de austeridad anunciados y el propósito de privatización de la terminal de Pireo.

Miembros de IDC se reunieron en febrero ante la DG-MOVE, para trasladarle la preocupación por la situación de los compañeros portugueses y griegos e insistir en el ofrecimiento de participar plenamente en cualquier reforma jurídica.

Sin embargo, durante la Conferencia Europea de Puertos Marítimos organizada en mayo por la ESPO (Asociación de Puertos Marítimos Europeos), el Vicepresidente y Comisario Europeo de Transporte, Siim Kallas comentó que *“hoy en día, muchos de los obstáculos son consecuencia del bajo rendimiento y a veces, de medidas laborales restrictivas y de otros sistemas poco competitivos que operan dentro de los*

puertos”. Kallas añadió que *“algunas de sus prácticas son muy restrictivas y pueden incluso considerarse como un «coto cerrado» donde los proveedores de servicios no siempre emplean a trabajadores de su elección”*, dejando patente su intención de dismantlar el sistema de pools de trabajo y la exclusividad en las tareas de carga y descarga de mercancías.

Tras estas declaraciones, estibadores de siete países europeos se reunieron en junio en la Conferencia de Obreros Portuarios, organizada por estibadores belgas, y mostraron su descontento con la aparente tentativa de desregulación del sector. Definieron una línea de actuación en defensa de unas condiciones estables y dignas para los trabajadores portuarios.

Uno de los primeros pasos fue la asistencia de miembros del IDC al Encuentro de Trabajadores Portuarios Europeos organizado en septiembre en Rotterdam, en el que se estrecharon los lazos con los estibadores de los puertos del Norte de Europa en la defensa conjunta de la estabilización de las condiciones laborales y de las necesidades de formación de los estibadores.

También en septiembre, Anthony Tetard, responsable de la Zona Europea del IDC, participó en la conferencia sobre Política Portuaria Europea que organizó la Comisión Europea para presentar los resultados de las consultas e investigaciones realizadas. En ella, Anthony expuso que es la contribución y cooperación de todos los agentes del sector lo que puede identificar las necesidades de los puertos a nivel local, y una vez definidas, apoyarse en Europa para conseguir un sistema de empleo que combine la organización flexible del trabajo con unas condiciones laborales de calidad.

El 27 de septiembre sorprendió una nueva medida de presión de la Comisión Europea centrada en un único país miembro. Un dictamen motivado a España porque su Ley de Puertos iba, según ellos, en contra de la libertad de establecimiento y de contratación de las empresas estibadoras, amenazando con llevar el asunto al Tribunal de Justicia de la Unión Europea si el Gobierno estatal no reaccionaba de manera satisfactoria.

Se hace necesario entonces, la creación de un frente común de solidaridad para enfrentarse a los intentos liberalizadores de la Comisión Europea. En noviembre más de 1.000 portuarios de los principales puertos de Europa recorrieron las calles de Lisboa, protestando por una Ley que conllevaría la práctica desaparición de los compañeros portugueses, sustituidos por mano de obra precaria y escasamente formada. Además de la marcha, todos los puertos europeos celebraron asambleas informativas para analizar la situación y solidarizarse con sus compañeros.

En diciembre, se celebró en Barcelona la Conferencia Europea de Estibadores Portuarios, en la que participaron alrededor de 90 estibadores de toda Europa, que representaban a los más de 40.000 estibadores del continente. España, Francia, Ita-

lia, Portugal, Grecia, Dinamarca, Suecia, Reino Unido, Malta, Bélgica, Alemania, Noruega y Holanda, además de EE.UU., fueron los países representados en el encuentro.

En la reunión, Antolín Goya, coordinador general de Coordinadora y responsable general de IDC, hizo un análisis de las claves más relevantes del dictamen motivado a España, advirtiendo cómo la eliminación del pool de trabajadores podría provocar una inestabilidad jurídica y económica para el sector.

Además, el IDC y la ETF (European Transport Federation), acordaron la creación de un Comité Conjunto de Enlace, un compromiso común de responder de forma conjunta a un ataque que va país por país.

Antolín Goya, manifestó que lo que se necesita es “activar en Europa la mesa de Diálogo Social, pero no se ha podido hacer aún porque, aunque los sindicatos ya hemos decidido la composición de esta por nuestra parte, hay problemas en cuanto a la representatividad de las autoridades portuarias”.

Por su parte, Jordi Aragunde, responsable de la Zona Catalano-Balear de Coordinadora afirmó que *“cualquier modificación portuaria europea tiene que contar con nuestra opinión”*, y recordó, además, que los estibadores *“apostamos por la innovación y la automatización, pero siempre desde el respeto por los puestos de trabajo”*. Concluía haciendo una petición a Europa: que acentuase las políticas de Formación, de Prevención de Riesgos Laborales y Seguridad.



Reunión en Barcelona

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

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