

LA ESTIBA anuario2010-2011

LA ESTIBA anuario2010-2011



BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE TRABAJADORES DEL MAR

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

COORDINADORA

Estat de Trabajadores del Mar - CETM



LA ESTIBA **anuario2010-2011**

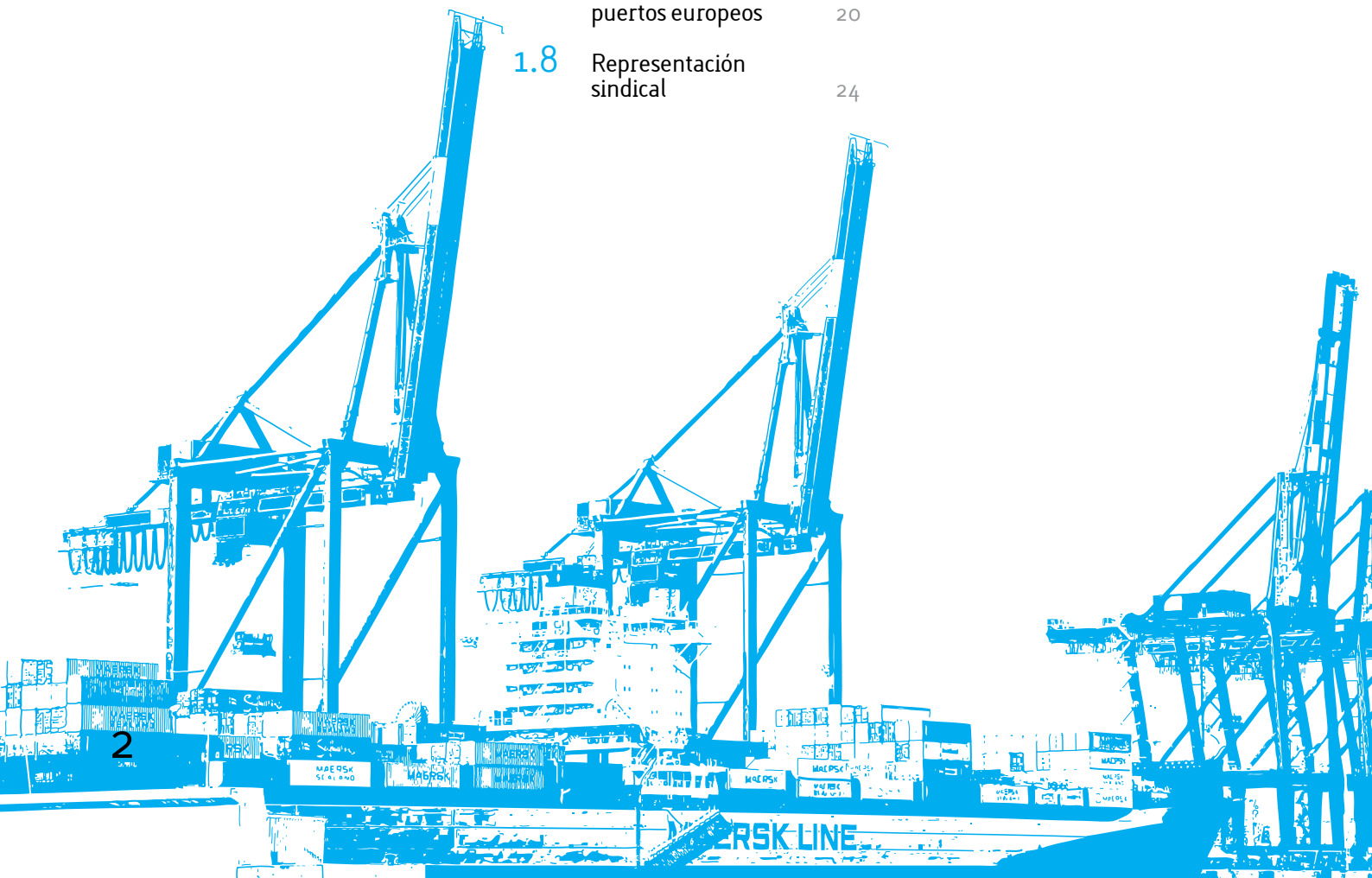
Sumario

1 Información estadística del sector

- 1.1 Tráfico de contenedores en los puertos europeos 7
- 1.2 Graneles sólidos 10
- 1.3 Graneles líquidos 13
- 1.4 Mercancía general 15
- 1.5 Tráfico Ro-Ro 17
- 1.6 Evolución plantilla y volumen de trabajo 19
- 1.7 Tráfico de contenedores en los puertos europeos 20
- 1.8 Representación sindical 24

2 Modificación de la Ley de Puertos

- 2.1 Crónica del proceso de modificación de la Ley de Puertos 48/2003 Cronología de la Ley de Puertos 29
- 2.2 Cronología de la Ley de Puertos en 2010 y 2011 37
- 2.3 Relación de noticias publicadas en los medios del sector 40



3 Negociación colectiva

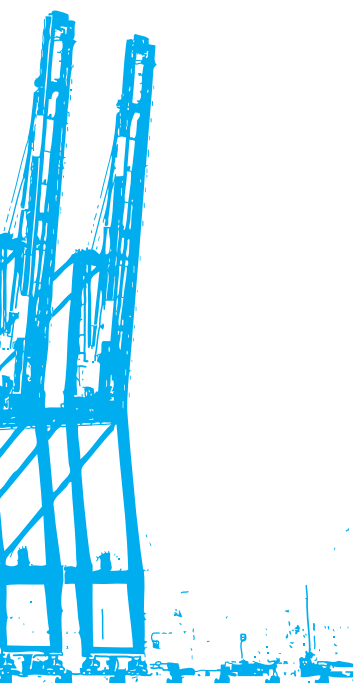
- 3.1 Negociaciones sobre el Acuerdo Marco en 2010 y 2011 43
- 3.2 Cronología de las negociaciones del Acuerdo Marco en 2010 y 2011 46
- 3.3 Relación de noticias publicadas en los medios del sector 48
- 3.4 Convenios colectivos en los puertos 49

4 Actividad organizativa en 2010 y 2011

- 4.1 Reuniones y asambleas de CEEP 55
- 4.2 Reuniones de la FETP 61
- 4.3 Cursos y formación 64
- 4.4 Actividades sociales organizadas por puertos 70

5 Evolución de IDC

- 5.1 Afiliados a IDC por zonas y en total 79
- 5.2 Asambleas y reuniones celebradas en 2010 y 2011 82
- 5.3 Nuevas adhesiones durante 2010 y 2011 88
- 5.4 Otros encuentros en 2010 y 2011 90
- 5.5 Solidaridad en 2010 y 2011 94



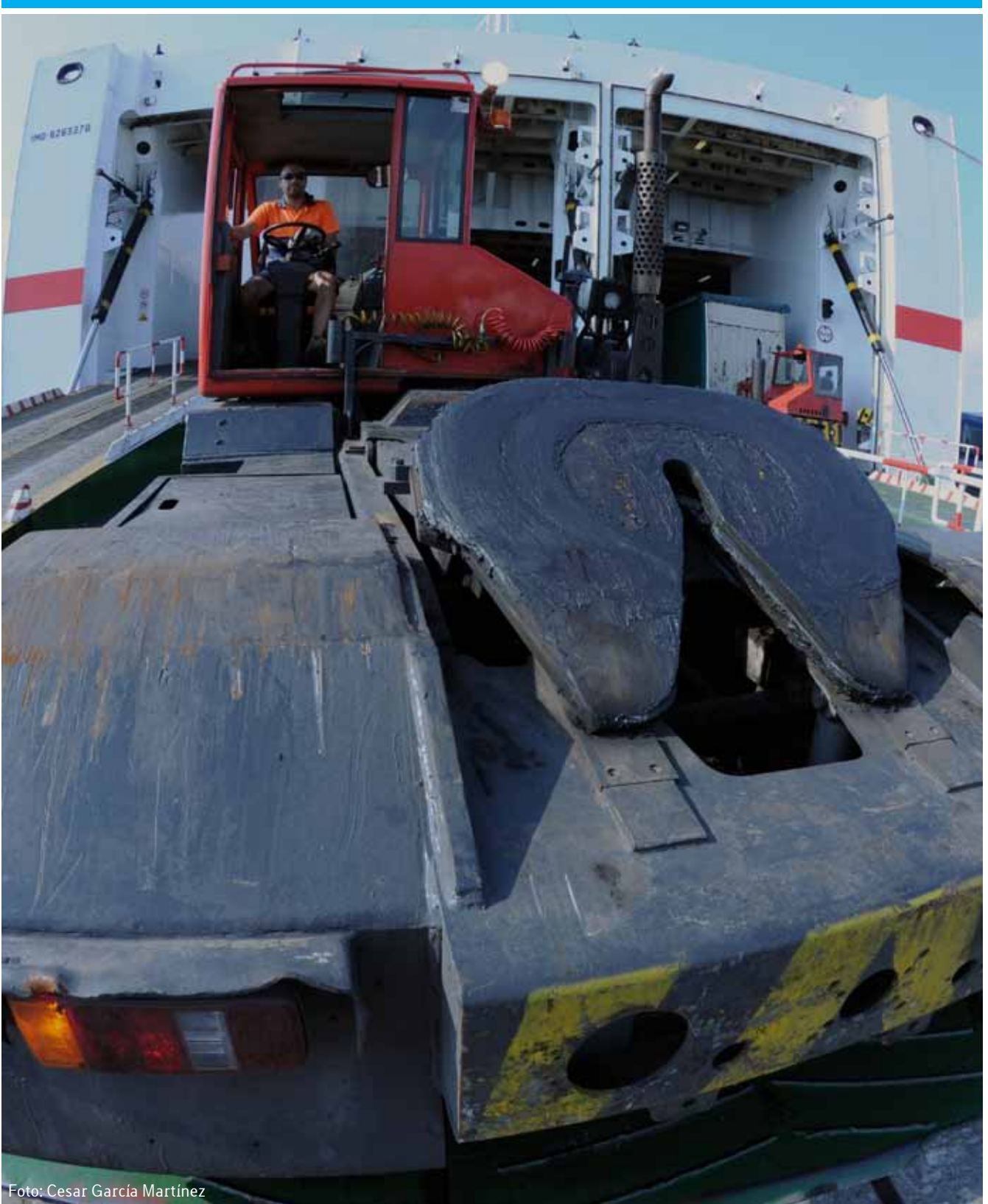


Foto: Cesar García Martínez

Información estadística del sector



Las economías avanzadas reducirán en 2012 aún más su crecimiento, con la eurozona cayendo en recesión. En el escenario a corto plazo, países como España, Italia y el resto de la periferia europea se enfrentan a un panorama poco halagüeño en 2012 y, posiblemente en 2013. Por otro lado, los puertos europeos encaminan este contexto con clara incertidumbre, sin previsiones diáfanas de tráfico y muy ajustados con sus planes de inversión que se pueden ver agudizados por un nuevo parón de la economía, que sigue, un año más, sin lograr escapar de la tormenta.

A pesar de la diversidad de tráficos existentes en los puertos de titularidad estatal, centramos nuestra atención en los que tienen más relevancia desde el punto de vista de la estiba portuaria, esto es, en los contenedores, graneles sólidos y tráfico Ro-Ro.

1.1 Tráfico de contenedores en los puertos europeos

Como podemos observar en la tabla 1, de tráfico de contenedores en los principales puertos españoles, Valencia sigue liderando la lista de puertos con más tráfico de contenedores de España con más de 4,3 millones en 2011, seguido por Algeciras, que se

ha recuperado (con un aumento del 28%) de la caída de volumen sufrida en 2010. Destaca, en tercer lugar, el puerto de Barcelona y, en cuarto lugar, el puerto canario de La Luz y Las Palmas.

Tabla 1: Tráfico de contenedores (TEUs)

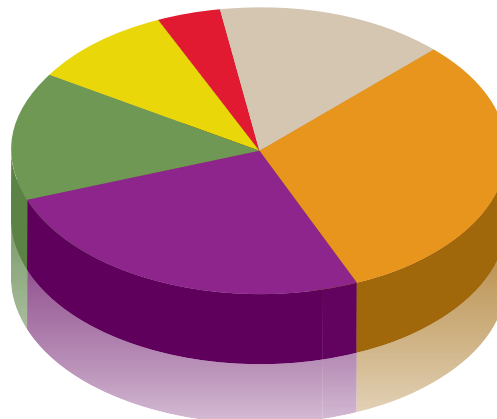
Ranking 2011	AA.PP.	2011	2010	2009	Var.% 11/10	Var.% 10/09
1	Valencia	4.327.371	4.206.937	3.653.890	2,90%	15,10%
2	Bahía de Algeciras	3.602.631	2.806.884	3.042.782	28,30%	-7,80%
3	Barcelona	2.013.967	1.931.033	1.800.662	4,30%	7,20%
4	Las Palmas	1.287.389	1.117.948	1.005.844	15,20%	11,10%
5	Bilbao	572.784	531.457	443.464	7,80%	19,80%
6	Málaga	476.997	298.401	289.871	59,90%	2,90%
7	Sta. Cruz de Tenerife	338.622	357.472	346.254	-5,30%	3,20%
8	Tarragona	225.747	255.407	221.203	-11,60%	15,50%
9	Vigo	212.120	213.127	193.921	-0,50%	9,90%
10	Sevilla	164.642	152.612	129.736	7,90%	17,60%
11	Alicante	154.257	147.308	132.059	4,70%	11,50%
12	Castellón	130.963	103.956	67.075	26,00%	55,00%
13	Bahía de Cádiz	92.217	109.187	106.399	-15,50%	2,60%
14	Cartagena	72.320	64.489	58.680	12,10%	9,90%
15	Baleares	67.210	78.425	127.935	-14,30%	-38,70%
16	Marín	37.669	48.685	30.593	-22,60%	59,10%
17	Gijón	35.860	35.570	27.465	0,80%	29,50%
18	Melilla	26.912	22.389	25.546	20,20%	-12,40%
19	Vilagarcía	12.228	589	16.042	1976,10%	-96,30%
20	Ceuta	11.431	9.546	13.464	19,70%	-29,10%
21	A Coruña	5.581	5.623	7.778	-0,70%	-27,70%
22	Motril	4.404	2.867	948	53,60%	202,40%
23	Almería	4.010	2.767	1.425	44,90%	94,20%
24	Santander	2.140	1.520	1.888	40,80%	-19,50%
25	Huelva	1.994	-	-	-	-
26	Ferrol-San Cibrao	542	440	401	23,20%	9,70%
27	Avilés	22	-	2.575	-	-100,00%
28	Pasajes	-	-	-	-	-
	Total	13.882.030	12.504.639	11.747.900	11,00%	6,40%

Fuente: Puertos del Estado

Distribución tráfico contenedores 2011

Valencia	31,17%
Algeciras	25,95%
Barcelona	14,51%
Las Palmas	9,27%
Bilbao	4,13%
Resto	14,97%

Fuente: Puertos del Estado

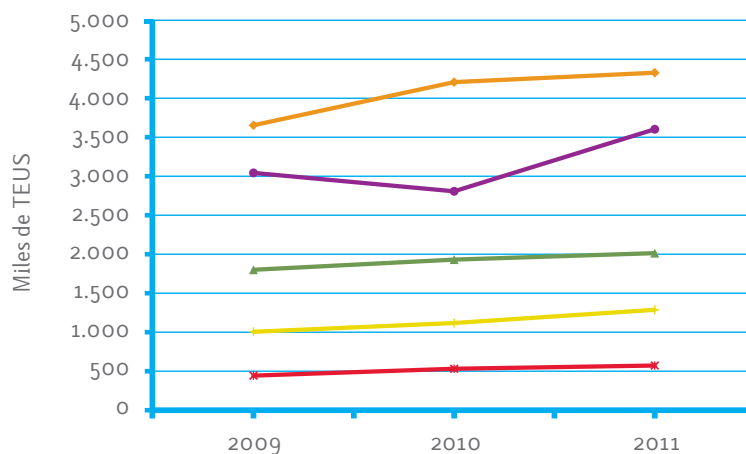


Como se observa en el diagrama anterior, en el año 2011, Valencia obtiene el 31,17% del tráfico total de contenedores en España, mientras que Algeciras, después del incremento cosechado en 2011, se coloca en segundo lugar, con un 25,95% del

total. Destaca también el volumen del de Barcelona, con un 14,51%, el del puerto de Las Palmas, con un 9,27%, y el de Bilbao, con un 4,13%. El acumulado de los 5 puertos con más tráfico de España suma un 85,03% del total.

Evolución del tráfico de contenedores por Autoridad Portuaria

Valencia
Algeciras
Barcelona
Las Palmas
Bilbao



Fuente: Puertos del Estado

En esta gráfica podemos comprobar la evolución que han experimentado los principales puertos españoles de contenedores en los últimos cuatro años. Los 5 puertos con más tráfico de contenedores en 2011 han experimentado un aumento respec-

to a 2010. Cabe destacar el del puerto de Algeciras, con un 28,30%, y el de Las Palmas, con un 15,20% respecto al año anterior. El resto de los principales puertos en tráfico de contenedores también tienen incrementos, pero de menor cuantía.

Graneles sólidos 1.2

Tabla 2: Tráfico de Graneles Sólidos (TEUs)

Ranking 2011	AA.PP.	2011	2010	2009	Var.% 11/10	Var.% 10/09
1	Gijón	12.573.625	13.393.994	12.456.055	-6,10%	7,50%
2	Tarragona	9.286.099	9.452.177	9.830.391	-1,80%	-3,80%
3	Ferrol-San Cibrao	8.685.748	7.435.083	9.268.088	16,80%	-19,80%
4	Huelva	4.502.009	5.332.743	4.292.240	-15,60%	24,20%
5	Bilbao	4.000.347	4.451.911	3.827.994	-10,10%	16,30%
6	Almería	3.930.994	3.213.116	3.291.672	22,30%	-2,40%
7	Cartagena	3.664.820	3.114.236	3.615.556	17,70%	-13,90%
8	Barcelona	3.538.852	3.535.445	3.926.091	0,10%	-9,90%
9	A Coruña	3.472.050	3.191.581	3.215.589	8,80%	-0,70%
10	Avilés	3.297.196	2.746.802	2.293.135	20,00%	19,80%
11	Castellón	3.244.831	2.941.177	1.865.858	10,30%	57,60%
12	Santander	3.060.049	2.879.604	2.919.749	6,30%	-1,40%
13	Valencia	2.374.045	2.591.139	3.523.706	-8,40%	-26,50%
14	Sevilla	1.997.898	2.133.427	2.421.151	-6,40%	-11,90%
15	Bahía de Cádiz	1.851.089	1.687.143	1.614.892	9,70%	4,50%
16	Baleares	1.636.880	1.859.831	1.689.471	-12,00%	10,10%
17	Bahía de Algeciras	1.567.294	1.475.910	1.745.398	6,20%	-15,40%
18	Pasajes	1.247.124	1.656.647	1.657.918	-24,70%	-0,10%
19	Málaga	893.662	772.746	766.796	15,60%	0,80%
20	Marín	853.558	960.548	879.867	-11,10%	9,20%
21	Santa Cruz de Tenerife	777.708	818.566	848.313	-5,00%	-3,50%
22	Alicante	724.112	726.658	1.111.169	-0,40%	-34,60%
23	Motril	601.974	473.242	453.149	27,20%	4,40%
24	Las Palmas	521.664	749.726	764.091	-30,40%	-1,90%
25	Vigo	433.320	459.139	381.302	-5,60%	20,40%
26	Vilagarcía	339.355	409.144	488.175	-17,10%	-16,20%
27	Ceuta	141.108	139.054	68.226	1,50%	103,80%
28	Melilla	33.395	43.257	32.774	-22,80%	32,00%
	Total	79250806	78644046	79248816	0,80%	-0,80%

Fuente: Puertos del Estado

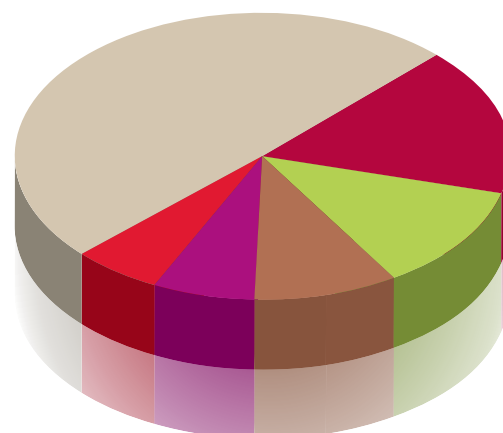
La caída de los volúmenes en los tráficos de graneles sólidos acaecida entre 2008/09 se consigue estabilizar gracias al ligero aumento que se obtiene en 2011, donde se incrementa un 0,80% el volumen total de toneladas. El tráfico estabilizado sigue sin ofrecer señales de mejoría, debido a la gran incertidumbre de la economía española y de la tendencia negativa en la demanda de productos como cemento, minerales y cereales. Se hace muy difícil pensar que se volverán a superar los

100 millones de toneladas a corto plazo, como consecuencia de la recesión económica que atraviesa el país, agudizada en el sector de la construcción.

Como podemos observar en la tabla 2, Gijón sigue liderando la lista de puertos con mayor tráfico de graneles sólidos en España, con más de 12,5 millones de toneladas en 2011, seguido por Tarragona con 9,2 millones y Ferrol con 8,6.

Distribución del tráfico de graneles sólidos 2011

Gijón	16,90%
Tarragona	11,93%
Ferrol - San Cibrao	9,38%
Huelva	6,73%
Bilbao	5,62%
Resto	49,44%



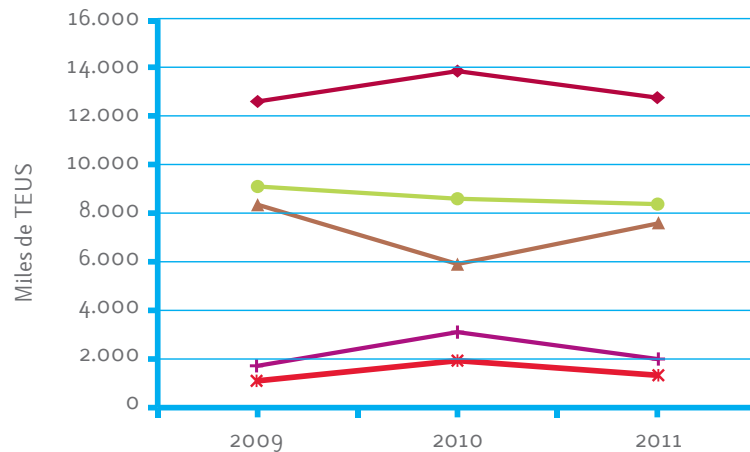
Fuente: Puertos del Estado

En este caso, la mayor concentración del tráfico de graneles sólidos es para el puerto de Gijón con un 16,90%, seguido de cerca por Tarragona con un 11,93%, Ferrol con un 9,38%, Huelva con un 6,73% y, en quinto lugar, Bilbao con un 5,62%. El por-

centaje acumulado de los 5 puertos más importantes en lo que se refiere al tráfico de graneles sólidos alcanza el 50,54% del total, lo que destaca la no concentración del tráfico de este tipo de material en los grandes puertos españoles.

Evolución del tráfico de graneles sólidos 2011

- ◆ Gijón
- Tarragona
- ▲ Ferrol - San Cibrao
- ◆ Huelva
- * Bilbao



Fuente: Puertos del Estado

En cuanto a la evolución de los últimos 3 años en los principales puertos españoles, respecto al tráfico de graneles sólidos, observamos que Ferrol ha sido el único puerto que ha aumentado el tráfico, en un 16,80%. Los demás puertos han disminuido su volumen. Destacan Gijón, que lo ha hecho en un 6,10%, Huelva en un 15,60% y Bilbao en un 10,10%. Aunque ha sido

un año malo para los principales puertos españoles, en este sentido, la media de la variación de tráfico de graneles sólidos en España ha subido un 0,8%. Las subidas más significativas las experimentaron puertos con menos tráfico como Avilés, Almería, Motril, con incrementos de más de un 20% con respecto a 2010.



Operativa de bobinas de cable
Foto: Marcos Pérez Menéndez (A Coruña)

1.3 Graneles líquidos

Algeciras sigue liderando el volumen de tráfico de graneles líquidos en España, por segundo año consecutivo, con aproximadamente 23 millones de toneladas en 2011. El puerto de Huelva sube al segundo puesto, con 21.7 millones de toneladas, a costa del de Tarragona, con 18,7 millones

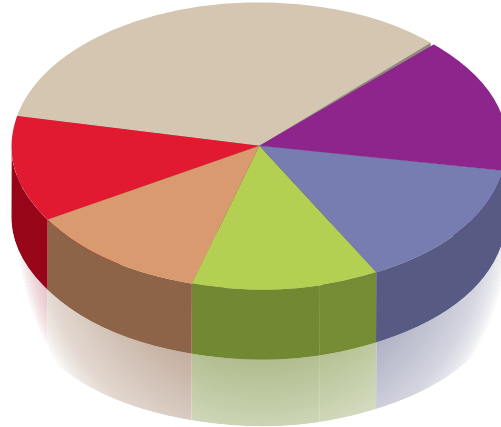
de toneladas, lo que demuestra la supremacía de los puertos andaluces en este campo. El total de toneladas registradas en los puertos españoles ascendió en 2011 a 150.4 millones, un 1,20% más que en el año 2010.

Tabla 3: Tráfico de Graneles Líquidos (toneladas)

Ranking 2011	AA.PP.	2011	2010	2009	Var.% 11/10	Var.% 10/09
1	Bahía de Algeciras	23.036.745	23.637.935	20.007.459	-2,50%	18,10%
2	Huelva	21.689.313	16.026.822	13.023.603	35,30%	23,10%
3	Tarragona	18.726.218	19.493.592	18.349.283	-3,90%	6,20%
4	Cartagena	17.862.896	15.121.726	16.168.779	18,10%	-6,50%
5	Bilbao	17.860.890	19.763.269	20.497.404	-9,60%	-3,60%
6	Barcelona	10.692.839	11.575.032	11.831.982	-7,60%	-2,20%
7	Castellón	7.693.653	7.667.474	7.776.762	0,30%	-1,40%
8	Santa Cruz de Tenerife	7.290.167	8.223.481	8.423.011	-11,30%	-2,40%
9	A Coruña	6.645.094	7.585.947	6.820.497	-12,40%	11,20%
10	Las Palmas	4.977.818	4.548.664	4.583.312	9,40%	-0,80%
11	Valencia	4.530.425	5.171.307	5.766.790	-12,40%	-10,30%
12	Ferrol-San Cibrao	2.677.921	2.616.814	2.401.948	2,30%	8,90%
13	Baleares	1.577.796	1.762.506	2.023.532	-10,50%	-12,90%
14	Motril	1.267.499	1.282.767	1.330.089	-1,20%	-3,60%
15	Gijón	1.037.970	1.237.117	1.374.641	-16,10%	-10,00%
16	Ceuta	1.021.613	943.565	1.195.410	8,30%	-21,10%
17	Avilés	522.888	623.381	673.268	-16,10%	-7,40%
18	Sevilla	357.724	233.257	206.672	53,40%	12,90%
19	Santander	328.118	410.651	395.585	-20,10%	3,80%
20	Vilagarcía	200.103	188.656	224.267	6,10%	-15,90%
21	Bahía de Cádiz	107.168	105.309	120.321	1,80%	-12,50%
22	Alicante	82.362	127.887	114.588	-35,60%	11,60%
23	Vigo	79.092	94.820	71.162	-16,60%	33,20%
24	Melilla	68.267	72.009	76.518	-5,20%	-5,90%
25	Málaga	65.746	54.620	33.596	20,40%	62,60%
26	Almería	2.986	4.459	1.502	-33,00%	196,90%
27	Marín	-	-	16	-	-100,00%
28	Pasajes	-	-	-	-	-
	Total	150.403.311	148.573.067	143.491.997	1,20%	3,50%

Distribución del tráfico de graneles líquidos 2011

Algeciras	15,32%
Huelva	14,42%
Tarragona	9,38%
Cartagena	11,88%
Bilbao	11,88%
Resto	34,06%



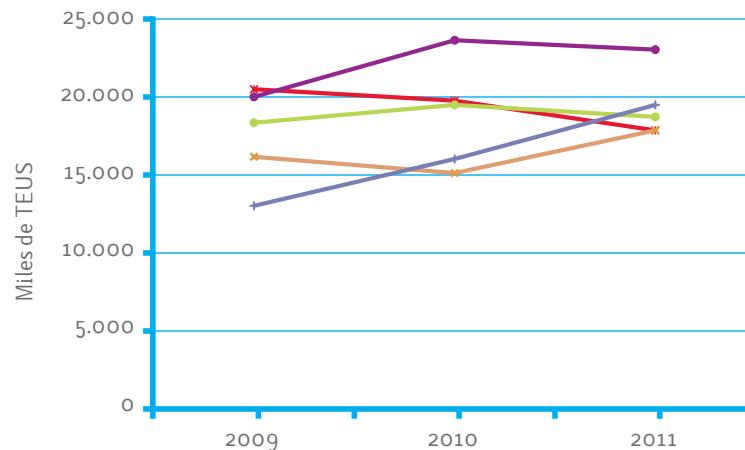
Fuente: Puertos del Estado

El grueso del tráfico de granel líquido en España lo concentran 5 autoridades portuarias, con más de un 63,94% del total registrado. Destaca Algeciras con un 15,32%

del total, seguido de cerca por Huelva con un 14,42%, Tarragona con un 12,45%, Cartagena con un 11,88% y Bilbao con un 11,88%.

Evolución del tráfico de graneles líquidos 2011

Algeciras
Huelva
Tarragona
Cartagena
Bilbao



Fuente: Puertos del Estado

Como hemos comentado anteriormente el tráfico de graneles líquidos aumentó en 2011 en un 1,2 %. Las subidas más destacadas las experimentaron los puertos de Huelva con un 35,30%, Sevilla un 53,30% y Cartagena con un 18,10%. Con respecto

a los decrementos de tráfico cabe destacar el del puerto de Bilbao, que lo hizo en un 9,60%, Barcelona en un 7,60% y Algeciras en un 2,50%. En este último caso, aunque baja poco en porcentaje, la caída es importante debido a su gran volumen.

1.4 Mercancía general

Tabla 4: Tráfico de Mercancía General (toneladas)

Ranking 2011	AA.PP.	2011	2010	2009	Var.% 11/10	Var.% 10/09
1	Valencia	58.571.226	55.978.881	48.211.823	4,60%	16,10%
2	Bahía de Algeciras	52.279.743	40.321.232	42.308.903	29,70%	-4,70%
3	Barcelona	28.545.900	27.647.358	26.039.320	3,30%	6,20%
4	Las Palmas	17.357.395	15.174.752	13.729.647	14,40%	10,50%
5	Bilbao	9.866.731	9.446.446	7.279.253	4,40%	29,80%
6	Baleares	7.985.115	7.956.061	8.040.829	0,40%	-1,10%
7	Santa Cruz de Tenerife	5.766.579	5.781.447	5.740.232	-0,30%	0,70%
8	Málaga	4.373.433	1.434.539	1.275.798	204,90%	12,40%
9	Tarragona	3.736.172	3.654.542	3.130.319	2,20%	16,70%
10	Vigo	3.456.495	3.423.389	3.073.507	1,00%	11,40%
11	Sevilla	2.243.245	1.998.905	1.876.824	12,20%	6,50%
12	Castellón	2.137.688	1.838.275	1.430.457	16,30%	28,50%
13	Bahía de Cádiz	2.023.605	2.041.514	2.078.670	-0,90%	-1,80%
14	Pasajes	1.948.680	2.182.960	1.809.840	-10,70%	20,60%
15	Santander	1.683.387	1.656.872	1.106.897	1,60%	49,70%
16	Gijón	1.465.837	958.479	666.587	52,90%	43,80%
17	Alicante	1.430.980	1.334.532	1.259.731	7,20%	5,90%
18	Avilés	1.244.979	1.170.366	984.041	6,40%	18,90%
19	A Coruña	1.227.529	1.098.528	1.460.316	11,70%	-24,80%
20	Cartagena	1.128.201	937.121	729.090	20,40%	28,50%
21	Marín	958.866	977.879	762.052	-1,60%	28,30%
22	Ceuta	864.992	871.910	936.381	-0,80%	-6,90%
23	Melilla	762.620	703.072	713.920	8,50%	-1,50%
24	Ferrol-San Cibrao	687.334	628.706	562.554	9,30%	11,80%
25	Almería	596.328	556.503	542.994	7,20%	2,50%
26	Huelva	454.020	283.302	315.947	60,30%	-10,30%
27	Vilagarcía	271.739	130.912	245.798	107,60%	-46,70%
28	Motril	194.095	169.698	162.078	14,40%	4,70%
	Total	213.262.914	190.355.181	176.473.811	12,00%	7,90%

Fuente: Puertos del Estado

Los puertos españoles acabaron el año 2011 con ilusión por la perspectiva de una recuperación económica. La evolución positiva de los últimos dos años ha logrado re-

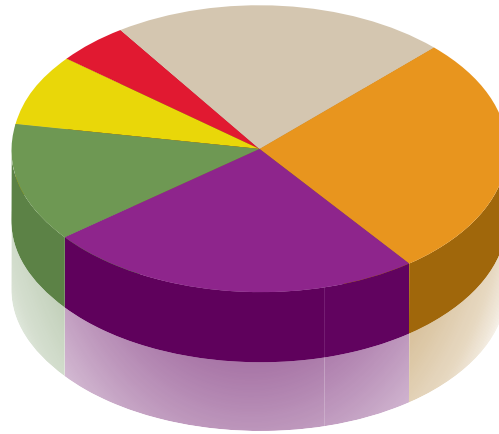
cuperar una parte importante de los 44 millones de toneladas que se perdieron en los años de crisis anteriores.

El puerto de Valencia sigue liderando el tráfico de mercancías generales en 2011, llegó a 58,5 millones de toneladas anuales, seguido de cerca por el puerto de Algeciras que alcanza la cifra de 52,2 millones de

toneladas. Es importante reseñar que ha sido un buen año para este tipo de tráfico ya que se ha producido un aumento de un 12% respecto al año anterior, en 2011 se alcanzó la cantidad de 213,2 millones de toneladas.

Distribución del tráfico de mercancía general

Valencia	27,46%
Algeciras	24,51%
Barcelona	13,39%
Las Palmas	8,14%
Bilbao	4,63%
Resto	21,87%



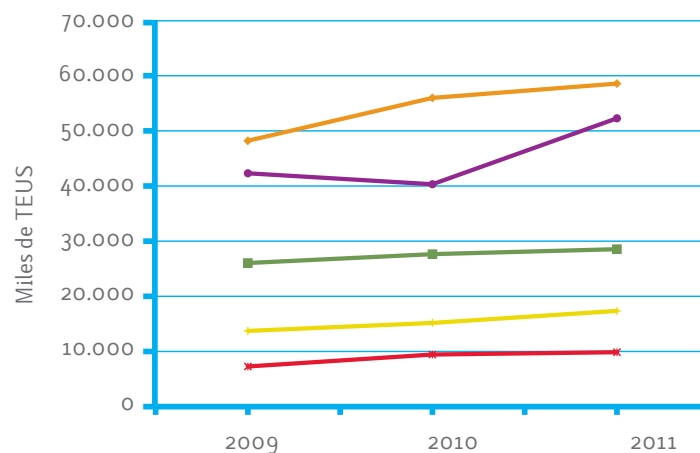
Fuente: Puertos del Estado

Este tipo de tráfico está distribuido, fundamentalmente, en dos puertos: el de Valencia, un 27,46%, y Algeciras, un 24,51%. Entre los dos aglutinan más del 50% del volumen total de los puertos españoles. Sin embargo, hay otros enclaves importantes, en este sentido: Barcelona registra el 13,39%, Las Palmas el 8,14% y Bilbao el 4,63%. Ocupan el tercero, cuarto y quinto puesto, respectivamente, en el ranking nacional.

En la evolución cabe destacar al puerto de Algeciras, que ha aumentado en un 29,70% su tráfico de contenedores con respecto a 2010. En cifras absolutas aumentó, aproximadamente, 12 millones de toneladas en 2011. Por otro lado, es importante apuntar la subida del principal puerto en este tipo de tráfico, Valencia, en un 4,60%, y la del Puerto de La Luz y Las Palmas, en un 14,40%.

Evolución del tráfico de mercancía general

Valencia
Algeciras
Barcelona
Las Palmas
Bilbao



Fuente: Puertos del Estado

1.5 Tráfico Ro-Ro

Tabla 5: Tráfico Ro-Ro (Toneladas)

Ranking 2011	AA.PP.	2011	2010	2009	Var.% 11/10	Var.% 10/09
1	Barcelona	8.760.221	8.534.984	8.448.071	2,64%	1,03%
2	Baleares	7.890.344	7.863.118	7.945.439	0,35%	-1,04%
3	Valencia	5.617.817	4.958.073	4.478.028	13,31%	10,72%
4	Bahía de Algeciras	4.692.889	4.267.656	4.297.523	9,96%	-0,69%
5	Santa Cruz de Tenerife	3.096.758	3.301.554	3.261.841	-6,20%	1,22%
6	Las Palmas	2.609.756	2.381.575	2.164.881	9,58%	10,01%
7	Santander	1.280.670	1.308.381	777.600	-2,12%	68,26%
8	Bahía de Cádiz	1.039.259	1.230.941	1.194.867	-15,57%	3,02%
9	Vigo	957.603	966.884	903.535	-0,96%	7,01%
10	Bilbao	934.355	1.352.830	794.122	-30,93%	70,36%
11	Ceuta	854.060	864.856	927.847	-1,25%	-6,79%
12	Gijón	627.736	52.804	0	1.088,80%	
13	Melilla	594.571	560.006	551.157	6,17%	1,61%
14	Pasajes	553.513	484.811	402.541	14,17%	20,44%
15	Málaga	475.779	468.439	528.389	1,57%	-11,35%
16	Almería	426.763	425.740	421.716	0,24%	0,95%
17	Castellón	362.374	148.858	266.005	143,44%	-44,04%
18	Sevilla	246.535	230.937	236.216	6,75%	-2,23%
19	Tarragona	124.205	179.787	160.082	-30,92%	12,31%
20	Ferrol-San Cibrao	83.229	136.199	151.059	-38,89%	-9,84%
21	Huelva	62.321	0	0		
22	Motril	18.196	11.607	26.659	56,77%	-56,46%
23	Alicante	12.073	111.917	181.041	-89,21%	-38,18%
24	Cartagena	2.976	11.989	4.220	-75,18%	184,10%
25	Vilagarcía	2.200	0	0		
26	Marín	0	5.153	0	-100,00%	
27	Avilés	0	0	0		
28	A Coruña	0	0	0		
	Total	41.326.203	39.859.099	38.122.839	3,68%	4,55%

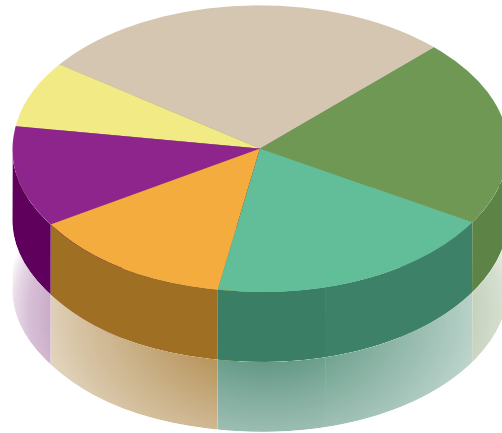
Fuente: Puertos del Estado

En lo referente al tráfico rodado, como podemos observar en la tabla 5, Barcelona sigue siendo el que acapara mayor volumen de toneladas, rondando los 8,8 millones anuales en 2011. De cerca le sigue los Puertos de Baleares con 7,8 millones

y Valencia con 5,6 millones de toneladas. Cabe añadir que el tráfico total movido en España fue de 41,3 millones de toneladas en 2011, lo que supone un aumento de un 3,68% respecto al año 2010.

Distribución del tráfico Ro-Ro 2011

Barcelona	21,20%
Baleares	19,09%
Valencia	13,59%
Algeciras	11,36%
Santa Cruz de Tenerife	7,49%
Resto	27,27%



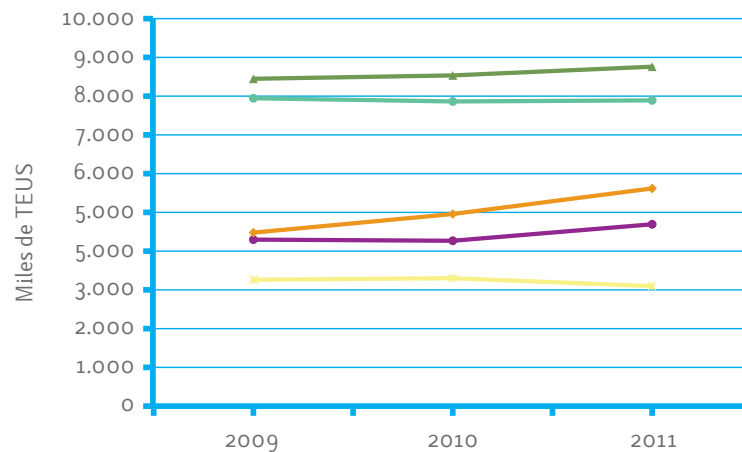
Fuente: Puertos del Estado

El mayor porcentaje concentrado en los puertos españoles es para el de Barcelona, que acumula un 21,20% del total. Destacan también Baleares, con un 19,09%, Valencia, con un 13,59%, Algeciras, con un

11,36%, y Santa Cruz de Tenerife, con un 7,49%. Estos 5 puertos acumulan aproximadamente el 72,73% del total de tráfico Ro-Ro español, por lo que podemos afirmar que este tipo de tráfico está muy concentrado.

Evolución del tráfico Ro-Ro 2011

Barcelona
Baleares
Valencia
Algeciras
Sta. Cruz de Tenerife



Fuente: Puertos del Estado

De los puertos que han aumentado su tráfico de contenedores en 2011, como se desprende la gráfica anterior, es importante destacar el obtenido por el puerto de Valencia, que cosechó una subida del 13,31%. También son especialmente reseñables las de los puertos de Algeciras,

un 9,96%, y de Las Palmas, en un 9,58%. Justo en el lado contrario, se ve que las disminuciones más significativas fueron las registradas en los puertos de Bilbao, con un descenso del 30,93%, Cádiz, con un 15,57%, y Santa Cruz de Tenerife, con un 6,20%.

1.6 Evolución plantilla y volumen de negocio

Tabla 6: Sociedades de Estiba y Desestiba en España - Evolución volumen de negocio (millones de euros)

Ranking	Sociedad de Estiba	Tipo	Plantilla		Evolución volumen de negocio				
			2011	2010	2010	2009	2008	2007	2006
1	Valencia	SAGEP	1.256	1.267	123,59	117,58	119,86	104,32	80,67
2	Algeciras-La línea	SAGEP	1.211	1.238	90,66	95,11	99,24	99,22	90,46
3	Barcelona	SAGEP	1.118	1.200	83,94	80,79	96,74	87,90	77,98
4	Las Palmas	SAGEP	520	524	30,29	32,72	41,99	39,90	36,20
5	Bilbao	SAGEP	283	279	20,72	18,62	21,30	20,85	17,45
6	Tarragona	SAGEP	163	168	13,46	13,68	13,28	12,63	11,80
7	Tenerife	SAGEP	215	230	12,16	12,25	14,11	15,00	14,35
8	Málaga	APIE	169	179	8,19	10,55	10,93	13,66	11,54
9	Vigo	SAGEP	151	155	10,55	10,53	13,95	13,52	11,53
10	Castellón	APIE	141	141	10,00	8,55	11,01	10,12	8,68
11	Sagunto	SAGEP	132	140	8,08	6,56	8,19	8,76	9,20
12	Palma de Mallorca	SAGEP	84	74	7,00	6,35	6,73	6,90	6,77
13	Alicante	SAGEP	72	73	5,82	5,68	6,22	6,27	6,07
14	Cádiz	SAGEP	64	110	4,04	5,50	5,65	6,28	5,76
15	Huelva	APIE	71	83	5,24	5,46	7,15	7,63	8,17
16	Pasajes	SEED	101	107	5,48	5,46	6,36	6,49	6,30
17	Avilés	SEED	63	64	5,69	5,28	6,23	5,53	6,20
18	Santander	SAGEP	67	71	4,78	4,64	5,30	5,29	4,95
19	Sevilla	APIE	62	64	4,49	4,57	4,80	4,62	4,34
20	Gijón	SAGEP	46	45	4,03	3,65	4,50	5,09	4,93
21	A Coruña	SAGEP	45	51	2,47	2,63	2,46	2,44	2,50
22	Cartagena	SEED	39	41	2,33	2,58	2,51	2,59	3,48
23	Ibiza	SEED	22	22	1,85	1,87	1,76	1,78	1,67
24	Ferrol	SAGEP	20	21	0,95	1,01	1,12	0,82	0,76
25	Mahón	SAGEP	14	16	0,93	1,01	1,03	1,03	0,96
26	Motril	SAGEP	18	20	0,99	1,00	1,16	1,26	1,19
27	Arrecife	APIE	14	14	1,00	1,00	1,00	1,15	1,08
28	Rosario	APIE	11	11	1,00	1,00	1,00	1,09	1,18
29	Gandia	SAGEP	15	18	0,84	0,94	1,02	0,55	0,61
30	Almería	SAGEP	18	19	0,93	0,92	2,06	1,19	1,10
31	Marín	SAGEP	14	14	0,85	0,73	0,71	0,74	0,71
32	Melilla	SEED	15	15	0,70	0,73	0,67	0,68	0,67
33	La Palma	SAGEP	12	12	0,71	0,70	0,70	0,71	0,70
34	Alcudia	SEED	7	7	0,83	0,67	0,78	0,78	0,75
35	Vilagarcía	SEED	8	8	0,25	0,28	0,38	0,37	0,42
36	Ceuta	SEED	9	9	0,18	0,19	0,22	0,24	0,24
37	Hierro	SEED	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
38	Gomera	SEED	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total			6.270	6.510	475,02	472,85	521,53	498,41	441,37

Fuente: Puertos del Estado

Un análisis de la plantilla de cada una de las diversas SAGEP, APIE y SEED, arroja que la que mayor concentración de trabajadores tiene es la de Valencia, con 1256 estibadores registrados en 2011. Le siguen las sociedades de estiba de Algeciras y Barcelona con 1211 y 1218, respectivamente. Estas 3 SAGEP ocupan a más del 50% del total de estibadores en España.

Por otro lado, en cuanto al volumen de negocio cosechado en 2011, destacan los 123,59 millones de euros facturados por Valencia, los 90,66 por Algeciras y los 83,94 por Barcelona. Al igual que en el apartado de la plantilla, estos 3 puertos acaparan más del 50% del total de ingresos cosechados por las sociedades de estiba españolas. En total se facturó, en 2011, 475 millones de euros, 2,2 millones más que en 2010.

Tráfico de contenedores en los puertos europeos 1.7

Tabla 7: Tráfico de contenedores en los puertos europeos (TEUs)

Ranking	Puerto	País	2011	2010	2009	2008	Var. 11/10
1	Rotterdam	Holanda	11.876.921	11.146.000	9.743.000	10.830.000	6,56%
2	Hamburgo	Alemania	9.006.000	7.896.000	7.008.000	9.700.000	14,06%
3	Amberes	Bélgica	8.638.311	8.468.000	7.310.000	8.663.736	2,01%
4	Bremen	Alemania	5.915.487	4.889.000	4.565.000	5.600.000	21,00%
5	Valencia	España	4.327.371	4.207.000	3.654.000	3.602.112	2,86%
6	Felixstowe	Reino Unido	3.078.000	2.850.000	NA	3.500.000	8,00%
7	Gioia Tauro	Italia	2.600.000	2.850.000	NA	3.467.772	-8,77%
8	Algeciras	España	3.602.631	2.810.000	3.043.000	3.324.310	28,21%
9	Barcelona	España	2.013.967	1.946.000	1.800.000	2.569.572	3,49%
10	Le Havre	Francia	2.500.000	2.358.000	2.241.000	2.500.000	6,02%
11	Zeebrugge	Bélgica	2.222.000	2.500.000	2.328.000	2.200.000	-11,12%
12	Malta	Malta	2.400.000	2.300.000	NA	1.800.000	4,35%
13	Génova	Italia	1.896.000	1.759.000	1.534.000	1.766.605	7,79%
14	Southampton	Reino Unido	1.550.000	1.500.000	NA	1.600.000	3,33%
15	Las Palmas	España	1.287.389	1.117.948	1.005.884	1.311.834	15,16%

Rotterdam sigue liderando, otro año más, la lista de puertos europeos con mayor tráfico de contenedores de Europa, con más de 11,8 millones de TEUs en 2011. Con 9 millones, le sigue el puerto de Hamburgo, que arrebató la segunda posición a

Amberes. Hay que bajar a la quinta posición para encontrar el primer puerto español en la lista: el de Valencia con 4,3 millones de TEUs anuales. Algeciras, Barcelona y Las Palmas ocupan el octavo, noveno y decimoquinto puesto respectivamente.

Evolución del tráfico de contenedores por Autoridad Portuaria

- Rotterdam
- Hamburgo
- Amberes
- Bremen
- Valencia
- Felixstowe
- Gioia Tauro
- Algeciras
- Barcelona



Fuente: Puertos del Estado

El sector europeo continúa con la recuperación que comenzó en 2010, después de la grave crisis que supuso el año 2009 para el tráfico de contenedores en Europa. La mayoría de puertos crecen en 2011 respecto al año anterior. Entre todos destacan

los de Hamburgo, Bremen y Algeciras como los que mayores subidas porcentuales experimentaron. Como nota negativa se encuentra el descenso de tráfico en los puertos de Gioia Tauro y Zeebrugge, un 8,77% y un 11,12% respectivamente.



Foto: Francisco J. Herrero González (Valencia)

Tabla 8: Evolución Histórica en los tráficos de mercancías en el sistema portuario español (TEUs)

Año	Graneles líquidos		Graneles sólidos		Mer. General contenedor	
	Tm	%	Tm	%	Tm	%
1980	114.374.370	-	59.395.017	-	10.357.335	-
1981	107.393.089	-6,10%	63.347.209	6,70%	11.002.791	6,20%
1982	102.587.708	-4,50%	64.018.853	1,10%	12.012.705	9,20%
1983	113.064.823	10,20%	65.261.942	1,90%	13.527.879	12,60%
1984	104.529.343	-7,50%	59.664.083	-8,60%	16.036.946	18,50%
1985	110.499.195	5,70%	63.141.352	5,80%	18.293.701	14,10%
1986	116.664.971	5,60%	59.767.015	-5,30%	17.984.447	-1,70%
1987	119.104.921	2,10%	58.572.437	-2,00%	20.608.019	14,60%
1988	112.214.645	-5,80%	60.679.021	3,60%	21.553.856	4,60%
1989	118.153.448	5,30%	64.375.475	6,10%	21.771.504	1,00%
1990	118.330.113	0,10%	62.965.082	-2,20%	22.912.521	5,20%
1991	121.413.766	2,60%	67.930.706	7,90%	25.227.424	10,10%
1992	119.317.706	-1,70%	66.584.734	-2,00%	26.810.475	6,30%
1993	111.297.430	-6,70%	64.517.116	-3,10%	27.964.414	4,30%
1994	116.191.699	4,40%	70.009.537	8,50%	32.691.797	16,90%
1995	128.208.894	10,30%	78.913.558	12,70%	39.361.117	20,40%
1996	124.275.159	-3,10%	73.597.974	-6,70%	42.412.101	7,80%
1997	126.350.269	1,70%	71.495.145	-2,90%	48.758.907	15,00%
1998	119.609.630	-5,30%	79.449.084	11,10%	56.671.471	16,20%
1999	118.665.300	-0,80%	88.960.156	12,00%	62.176.759	9,70%
2000	124.845.122	5,20%	92.303.918	3,80%	66.859.785	7,50%
2001	126.322.152	1,20%	93.052.631	0,80%	75.252.551	12,60%
2002	126.436.850	0,10%	100.985.785	8,50%	82.014.847	9,00%
2003	131.717.768	4,20%	97.875.763	-3,10%	92.652.841	13,00%
2004	138.434.057	5,10%	105.499.245	7,80%	103.810.819	12,00%
2005	145.029.181	4,80%	114.100.059	8,20%	113.836.795	9,70%
2006	148.825.354	2,60%	113.463.824	-0,60%	125.784.323	10,50%
2007	150.411.077	1,10%	116.860.986	3,00%	139.349.731	10,80%
2008	153.964.100	2,40%	101.352.636	-13,30%	145.403.135	4,30%
2009	143.491.997	-6,80%	79.248.816	-21,80%	124.666.111	-12,20%
2010	149.023.403	3,90%	78.742.356	-0,60%	137.812.802	7,90%
2011	150.403.311	1,20%	79.250.806	0,80%	157.322.822	14,10%

Fuente: Puertos del Estado

Mer. general convencional		Mercancía general total		Tráfico total		Contenedores	
Tm	%	Tm	%	Tm	%	TEUs	%
28.367.213	-	38.724.548	-	212.493.935	-	1.157.370	-
28.376.888	0,00%	39.379.679	1,70%	210.119.977	-1,10%	1.251.893	8,20%
27.332.686	-3,70%	39.345.391	0,10%	205.951.952	-2,00%	1.315.258	5,10%
26.827.873	-1,80%	40.3557.49	2,60%	218.682.514	6,20%	1.457.965	10,90%
26.960.989	0,50%	42.997.935	6,50%	207.191.361	-5,30%	1.722.304	18,10%
26.482.240	-1,80%	44.775.941	4,10%	218.416.488	5,40%	1.858.614	7,90%
23.870.675	-9,90%	41.855.122	-6,50%	218.287.108	-0,10%	1.830.727	-1,50%
23.548.416	-1,40%	44.156.435	5,50%	221.833.793	1,60%	2.156.081	17,80%
24.956.778	6,00%	46.510.634	5,30%	219.404.300	-1,10%	2.206.052	2,30%
27.903.896	11,80%	49.675.400	6,80%	232.204.323	5,80%	2.268.394	2,80%
28.192.180	1,00%	51.104.701	2,90%	232.399.896	0,10%	2.416.820	6,50%
27.366.222	-2,90%	52.593.646	2,90%	241.938.118	4,10%	2.702.889	11,80%
26.563.362	-2,90%	53.373.837	1,50%	239.273.277	-1,10%	2.829.647	4,70%
27.120.951	2,10%	55.085.365	3,20%	230.899.911	-3,50%	2.817.075	-0,40%
30.034.859	10,70%	62.726.656	13,90%	248.927.892	7,80%	3.402.705	20,80%
31.943.356	6,40%	71.304.473	13,70%	278.426.925	11,90%	3.949.450	16,10%
31.489.308	-1,40%	73.901.409	3,60%	271.774.542	-2,40%	4.251.835	7,70%
34.140.861	8,40%	82.899.768	12,20%	280.745.182	3,30%	4.968.816	16,90%
36.528.435	7,00%	93.199.906	12,40%	292.258.620	4,10%	5.832.961	17,40%
39.191.927	7,30%	101.368.686	8,80%	308.994.142	5,70%	6.454.563	10,70%
42.326.550	8,00%	109.186.335	7,70%	326.335.375	5,60%	7.054.787	9,30%
43.075.877	1,80%	118.329.428	8,40%	337.704.211	3,50%	7.530.741	6,70%
44.347.716	3,00%	126.362.563	6,80%	353.785.198	4,80%	8.096.613	7,50%
46.377.244	4,60%	139.030.085	10,00%	368.623.616	4,20%	9.060.410	11,90%
49.428.082	6,60%	153.238.901	10,20%	397.172.203	7,70%	10.161.112	12,10%
53.269.356	7,80%	167.106.151	9,00%	426.235.391	7,30%	11.147.155	9,70%
59.211.412	11,20%	184.995.735	10,70%	447.286.738	4,90%	12.168.495	9,20%
61.357.446	3,60%	200.707.177	8,50%	467.979.240	4,60%	13.188.879	8,40%
58.333.296	-4,90%	203.736.431	1,50%	459.053.167	-1,90%	13.334.924	1,10%
4.8807.700	-16,30%	176.476.811	-13,40%	399.214.624	-13,00%	11.747.900	-11,90%
52.511.266	7,60%	190.321.068	7,80%	417.089.827	4,70%	12.500.043	6,40%
55.940.092	6,50%	213.262.914	12,00%	442.917.031	6,10%	13.882.030	11,00%

Representación sindical 1.8

Durante 2010-2011 se ha recrudecido la crisis económica y los puertos también se han visto afectados con considerables disminuciones en sus tráficos. Estas circunstancias han ocasionado situaciones difíciles para las plantillas de las sociedades de estiba, qué además han cambiado de figura legal diversas veces a causa de la modificación de la Ley de Puertos.

La política de Coordinadora ha sido intentar mantener los puestos de trabajo repartiéndolos entre la plantilla de cada puerto y negociando ERES temporales o parciales. A pesar de este desgaste, nuestro sindicato ha conseguido mantener la unidad del colectivo e incluso influir en el proceso de cambio legislativo, de tal manera que sigue siendo la organización mayoritaria en el sector con un 78,5% de representación sindical.

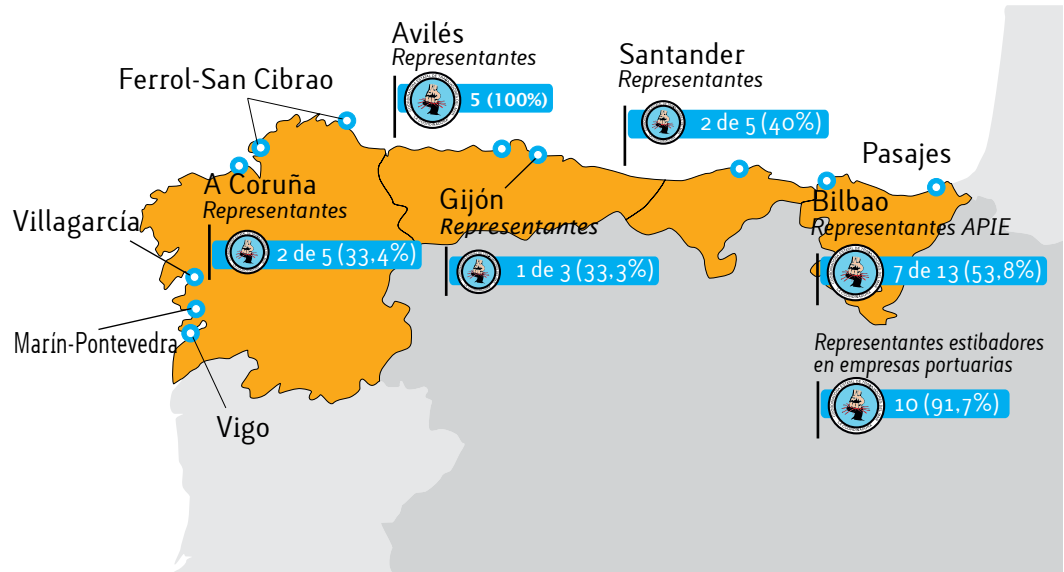
Las negociaciones sobre la Ley de Puertos y del Acuerdo Marco no han sido nada fáciles. En algunos casos han resultado tortuosas, con complicaciones legales y desavenencias con otras centrales sindicales. Aun así, la práctica de un sindicalismo basado en la participación de todos los trabajadores y trabajadoras portuarios en las asambleas y en el esfuerzo de diversas comisiones de trabajo, permite mantener año tras año esa representación mayoritaria y nos permite ser uno de los principales interlocutores sociales en los puertos y liderar el diálogo social con la Administración Pública (Puertos del Estado, Gobierno, Comunidades Autónomas, Unión Europea) y con las Empresas portuarias y sus organizaciones nacionales y locales.

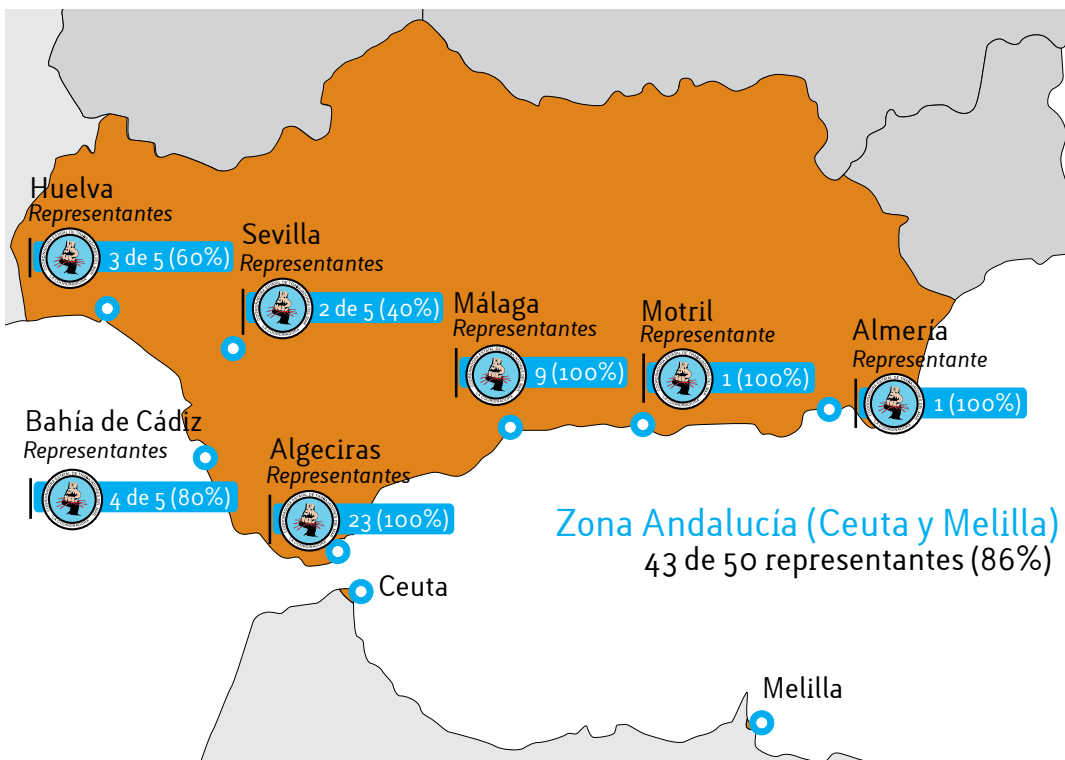


Operativa
ElHierro, 2011.
Foto: ?

Zona Norte

17 de 52 representantes (32,69%)





Zona Canaria

33 representantes (100%)

S/C de la Palma
Representante



S/C de Tenerife
Representantes



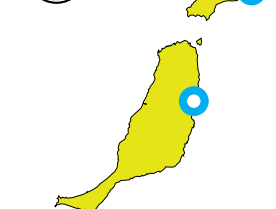
La Luz y Las Palmas
Representantes



Representantes estibadores
en empresas portuarias



Arrecife
Representante



Puerto del Rosario
Representante



A la de tres
Foto: Marcos Pérez
Menendez (A Coruña)



Foto: Sergio García García (Barcelona)

Modificación de la Ley de Puertos



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

Desde la aprobación y puesta en marcha de la Ley 48/2003 por parte del Partido Popular –gracias a la mayoría absoluta de su segunda legislatura–, el sistema portuario español había vivido expectante y temeroso de que un cambio en la Moncloa volviera a desestabilizar el panorama normativo. A partir de 2004, con la llegada del PSOE al poder, se pone en marcha un nuevo proyecto que encuentra la oposición del PP, principalmente, lo que obliga a su retirada. En 2008, con la segunda victoria del PSOE, se elabora un segundo proyecto por parte del mismo equipo de Fomento y Puertos del Estado (OPPE). Hasta aquí, ni socialistas ni populares ofrecían puntos de encuentro.

Sin embargo, en octubre de 2009 ambas formaciones políticas sorprenderían con la noticia de un acuerdo que posibilitaría una nueva Ley, sentando las bases de una reforma que aún habría de concretarse.

Meses antes de llegar al acuerdo, Rodríguez Zapatero efectuaba cambios en el Gobierno. Fomento no se libraba de la crisis y José

Blanco sustituía a Magdalena Álvarez al frente del departamento. Esto provocó un cambio tanto en el segundo escalafón del Ministerio como en OPPE, que en mayo pasaba a estar presidido por Fernando González Laxe. Aunque inicialmente Blanco anunciaba que no cambiaría mucho el proyecto, la verdad es que las propuestas de PSOE y PP iban a suponer un giro de 180 grados. Blanco dejaba fuera al tándem formado por Fernando Palao y Mariano Navas, y otorgaba a Laxe y su nuevo equipo la responsabilidad de elaborar un nuevo proyecto con la ayuda del PP. Serían las enmiendas que presentasen ambos partidos las que iban a encender los ánimos de la estiba, sobre todo de Coordinadora. Un análisis no muy profundo del texto daba a entender que algunas de las tareas que realizaban los estibadores (tráfico rodado y short sea shipping, principalmente) podrían ser realizadas por personal ajeno a las labores de estiba. Se apostaba por un modelo totalmente privado y por unas condiciones a las empresas estibadoras en las que se tenían muy en cuenta los porcentajes de trabajadores en relación laboral común (estibadores propios de empresa).

La mecha se había encendido. Coordinadora, UGT y CCOO, en una alianza sin precedentes, convocaban una huelga indefinida en todos los puertos. En un primer momento, PSOE y PP reculaban y pedían más tiempo, y los sindicatos congelaban la huelga a la espera de noticias. Sin embargo, la nueva propuesta tampoco acababa de satisfacer a los convocantes, que retomaron la convocatoria de huelga. Finalmente, a última hora, PSOE y PP ceden y se desconvoca el paro con una propuesta de sobra conocida por todos. La Ley de Puertos por fin, se aprobaba.

El proceso de modificación de la Ley de Puertos durante 2010 y 2011

En 2009, tras la Comisión informativa del Ministerio de Fomento a la que acudieron todas las partes implicadas para exponer sus posturas, y con las proposiciones del sector recogidas por las formaciones políticas, se abrió el periodo de negociaciones para la redacción final de la Ley de Puertos.

A finales de enero de 2010, el secretario general de Coordinadora, Antolín Goya, y los portavoces de los Grupos Parlamentarios Socialista y Popular en el Congreso de los Diputados, Rafael Simancas y Andrés Ayala, respectivamente, mantenían un encuentro para analizar la situación por la que pasaba la renovación de la Ley. En dicha reunión, ambos representantes políticos se comprometían a sacar adelante una normativa con el mayor consenso posible, tanto con el sector como con el resto de fuerzas parlamentarias.

Coordinadora quería dejar claro cuanto antes algunos aspectos. El primero y más importante de ellos era el papel que jugarían las Autoridades Portuarias en el nuevo modelo de estiba. PSOE y PP se mostraban partidarios de un modelo único gestionado

por sociedades mercantiles privadas, esto es, las APIEs vigentes en ese momento. Sin embargo, ambos grupos dejaban la puerta abierta para que las AAPP jugaran un papel de supervisión, cosa que desde Coordinadora no se rechazaría siempre y cuando dicho rol no significase una intromisión en los acuerdos alcanzados entre empresas y trabajadores. Al mismo tiempo, en el proyecto de modificación que se estaba discutiendo, y dada la cierta dispersión existente en la Ley en torno al servicio de estiba, se daba por hecho que habría un título específico con las disposiciones sobre esta actividad.

Pero, por diversos motivos, la ampliación del plazo de enmiendas al Proyecto de Ley de Puertos se había convertido en una constante semana tras semana. Ahora la excusa era el contencioso entre Administración y controladores aéreos, que se presumía largo y tendría a sus señorías ocupadas. Además, se estaba discutiendo la nueva Ley de Navegación Aérea, cuya tramitación se iba a llevar a cabo antes que la Ley de Puertos.

Cabe recordar que el presidente de la Comisión de Fomento, Salvador de la Encina, se comprometió el 2 de diciembre de 2009, cuando los principales agentes del sector portuario y logístico de toda España comparecieron en el Congreso, a agilizar todos los trámites para que la nueva Ley estuviera a punto antes de las vacaciones estivales. Un compromiso que se antojaba muy complicado de cumplir dados los constantes aplazamientos. Desde que en el mes de abril de 2009 el Proyecto llegó al Congreso, se fueron ampliando sucesivamente las fechas. El 7 de mayo de 2009 finalizaba el plazo para la presentación de enmiendas, que se ampliaría hasta en 14 ocasiones, llegando al 6 de octubre del mismo año. A partir de entonces, se abrió el plazo para las enmiendas al articulado, que fue alargado en otras 14 ocasiones, hasta que se acordó el 23 de febrero de 2010, como última fecha.

Reunión de Zonas
 Ley de Puertos
 Abril 2010, Madrid
 Foto: Miquel Borràs



La familia portuaria y logística de toda España veía con creciente preocupación los continuos retrasos que estaba sufriendo la tramitación y, por tanto, la aprobación de la nueva Ley. Coordinadora hacía saber a través de su secretario general, Antolín Goya, que desde que se produjo el encuentro entre la organización, PSOE y PP, nada había cambiado. Pero seguía mostrando su optimismo a la hora de poder negociar una nueva Ley consensuada.

Finalmente, el plazo de presentación de enmiendas parciales se cerraba el 2 de marzo. Aunque hubo sorpresa. Las enmiendas presentadas de forma conjunta por PSOE y PP suponían, dada su dimensión, prácticamente plantear una “nueva ley”.

La respuesta a un numeroso paquete de enmiendas que pretendía liberalizar las actividades de estiba y desestiba no se hizo esperar. Las asambleas informativas en los puertos supusieron una vuelta de tuerca más

en un conflicto que tenía todas las papeletas para quedar constituido formalmente. El siguiente paso fue la apuesta por conformar un frente común por parte de todos los sindicatos, que coincidían en su rechazo frontal a las enmiendas presentadas por los dos principales partidos. Por primera vez en mucho tiempo los sindicatos iban a intentar actuar de forma conjunta, dejando a un lado la división sindical que en el sector de la estiba había estado patente en los últimos años y que era fruto, principalmente, de las diferencias en asuntos como esta de la Ley de Puertos o el IV Acuerdo Marco. No obstante, el paquete de enmiendas presentado generaba un rechazo sindical unánime, hasta el punto de que se buscó una estrategia común.

De este modo, el 10 de marzo representantes de los sindicatos mayoritarios en el sector de la estiba, Coordinadora, CCOO, UGT, ELA y CIG, aparcaron las tradicionales diferencias para acordar la convocatoria de diferentes huelgas en todos los puertos de

interés general del Estado si se aprobaban las enmiendas del proyecto de Ley de Puertos, tal y como acordaron los grupos socialista y popular.

Para los representantes de los estibadores las enmiendas presentadas supondrían la precarización de los servicios portuarios, la exclusión de empresas estibadoras mayoritarias de las sociedades de estiba y el establecimiento de un sistema que no garantizaba ni la continuidad del servicio portuario, ni la profesionalidad de los trabajadores. Consideraban también que el proyecto tal como se había pactado convertiría a los estibadores en un colectivo a extinguir, sin derechos y prácticamente sin futuro.

Por todo ello, se convocó un calendario de nueve días de huelga entre el 22 de marzo y el 5 de abril, fecha a partir de la cual el paro se convertiría en indefinido. Los sindicatos denunciaban pérdida de empleos si entra-

ban en vigor medidas como la reducción de las labores de estiba en los buques de tráfico rodado, en los buques que realizaban los servicios denominados autopistas del mar o en la exclusión de los estibadores de las sociedades tradicionales de estiba. Otro motivo de rechazo de la reforma de la Ley, era que el modelo de la sociedad de estiba que se había diseñado perdía su función como garante de la prestación del servicio portuario de estiba y de la profesionalidad de los trabajadores.

Un día después de la convocatoria de huelga, el PSOE se comprometía con Coordinadora a retrasar el comienzo de la ponencia parlamentaria sobre la norma. Ante la contundente respuesta de los sindicatos al paquete de medidas liberalizadoras, los diputados Rafael Simancas y Salvador de la Encina, negociaron con representantes sindicales para buscar una solución que evitara la huelga de estibadores. En esas conversaciones se comprometieron a aparcar la tramitación de la



Acción Ley Puertos
Abril 2010, Castellón.
Foto: Comité de
Castellón

Ley de Puertos mientras se negociaba una redacción menos perjudicial para el colectivo de estibadores y se les ofrecía a estos que presentasen por escrito, en el plazo de diez días, sus alternativas. A la vista de la rectificación y a instancias de Coordinadora, los sindicatos decidieron aplazar el inicio de la huelga previsto para el día 22 de marzo.

Pero el 27 de abril, Antolín Goya presentaba a la Asamblea General Extraordinaria una propuesta para convocar una huelga en todos los puertos españoles ya que las peores previsiones se cumplían el día anterior. El PSOE había presentado sus nuevas enmiendas, dejando fuera del ámbito de la estiba el tráfico de mercancía rodada, incluidos vehículos nuevos. De esta forma, tanto PSOE como PP habrían conseguido retrasar alrededor de casi dos meses una huelga que se dejó en suspenso. Ambas formaciones políticas estaban apostando de manera clara por la liberalización de este tráfico, dejando las puertas abiertas a que el servicio de estiba de vehículos pudieran prestarlo empresas no estibadoras ni adscritas a las SAGEP. Al respecto, Coordinadora estaba dispuesta a hablar de abaratar costes, aunque “nunca de perder actividad de trabajo para la estiba”, una situación que según las organizaciones sindicales, “era inasumible” y que las abocaba a una “situación de conflictividad”.

Para el PSOE la nueva Ley abría la posibilidad de llegar a acuerdos en cada puerto con fabricantes y empresas estibadoras, un extremo que desde Coordinadora no se veía con buenos ojos y que se enmarcaba dentro de un planteamiento claro por modificar el sistema actual de estiba. El temor de los sindicatos era el de dejar abiertas todas las posibilidades a que se pudiera establecer una especie de “competencia desleal” entre empresas y trabajadores y que se permitiese la entrada de nuevo personal sin la cualificación ni la formación que se estaba exigiendo a los estibadores españoles.

Ante esta perspectiva los sindicatos acordaron paralizar los puertos españoles a partir del 11 de mayo. La estructura del calendario de movilizaciones era idéntica a la acordada por todos los sindicatos el 10 de marzo, cuando reaccionaron con celeridad ante las enmiendas al articulado y forzaron la negociación con el PSOE.

Pero si esa semana de mayo se cerraba con un horizonte oscuro en el panorama portuario español, la siguiente comenzaba con algo más de luz. PSOE y PP hacían llegar a Coordinadora una última propuesta con el objetivo de desconvocar la huelga. La propuesta era lo suficientemente significativa como para que a Antolín Goya convocara otra Asamblea General Extraordinaria.

Al parecer, los políticos reculaban en sus propuestas liberalizadoras. En principio, se planteaban fórmulas para separar el tráfico de mercancía rodada de la manipulación de vehículos nuevos. Así, todo el ro-ro lo seguirían desempeñando los estibadores, mientras que las nuevas enmiendas buscarían profundizar en fórmulas que abarataran los costes actuales.

Para Antolín Goya, con las nuevas propuestas, el tráfico de mercancía rodada quedaba fuera de toda discusión. En cuanto a la autoprestación, la nueva propuesta política la seguía contemplando. Con un matiz que, según Goya, dejaba la puerta abierta a que la realizaran los estibadores.

Los más de 120 delegados que asistieron a la Asamblea General Extraordinaria en representación de 33 puertos dieron el visto bueno al acuerdo con los partidos mayoritarios aunque, eso sí, no acordaron una desconvocatoria inminente de la huelga. Lo que hizo la Asamblea fue delegar en Antolín Goya la potestad de desconvocar la huelga una vez obtuviese garantías por parte de los partidos políticos de que lo pactado iba a ser finalmente aprobado.

A este respecto, Goya declaró que “entiendo que estamos hablando con personas serias. La de ahora parece una posición firme. En la medida que presenten las enmiendas transaccionales y se plasme el acuerdo en la tramitación no tiene que haber complicaciones”. Para el coordinador general “las últimas modificaciones relativas a contratación, autoprestación o fijos de empresa nos dan garantías de estabilidad y de futuro y mantienen la consideración de los estibadores portuarios”.

Una semana más tarde, la aprobación en la Comisión de Fomento del dictamen de la futura norma incluyendo las mejoras pactadas, llevó a Coordinadora a desconvocar las movilizaciones previstas. Así, tras años de lucha, se había conseguido que finalmente se accediese a reformar un texto que amenazaba la estabilidad de la estiba española. La aprobación del dictamen en la Comisión de Fomento era el último trámite en el que cabía introducir cambios para alcanzar un acuerdo con los trabajadores, antes de que la norma se votase en el pleno del Congreso de los Diputados y pasara al Senado.

El proyecto recogía los acuerdos tomados durante las dos últimas semanas entre Coordinadora y los representantes de los dos partidos mayoritarios, PP y PSOE, aunque había costado varios meses de reuniones y una dura convocatoria de huelga por parte de todos los sindicatos con representación en la estiba.

A partir de la aprobación de la Ley, únicamente las sociedades privadas (SAGEP) gestionarían la estiba, aunque las Autoridades Portuarias podrían vetar decisiones para garantizar la competencia leal de los prestadores del servicio. El artículo que trataba sobre la autoprestación quedaba matizado de manera que las empresas que realizaran autoprestación “deberían atender sus necesidades de personal para estos servicios mediante la utilización del personal de la SAGEP siempre y cuando su oferta sea igual o más

ventajosa en términos de calidad y coste en el sector de la estiba”. Con este redactado se pretendía mantener la autoprestación dentro de los parámetros habituales en el sector.

Antolín Goya había remarcado al iniciar estas negociaciones que “nosotros apostamos por cualquier modelo que garantice el trabajo al estibador portuario. Por tanto, estamos en contra de que cualquier naviera pueda embarcar personal propio, sin formación, sin condiciones laborales adecuadas, y preste el servicio en todos los puertos donde el buque atraque. “Eso no es libre competencia. Esto pone en riesgo todo el sistema laboral de calidad por el que hemos apostado y trabajado en los últimos años”. Con el nuevo articulado se había logrado solucionar uno de los conflictos más largos de la historia reciente de la estiba española.

Con la Ley ya en el senado a finales de junio, una enmienda, reclamando que los “cabildos” canarios y los “consells” de Baleares tengan representación en los consejos de administración de las autoridades portuarias, aumentando así el número de miembros de los consejos, devuelve la Ley al Congreso. PSOE y PP deciden apoyar la enmienda para finalizar su tramitación

El 21 de julio el Proyecto de Ley de Modificación de la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General culminó su tramitación parlamentaria y pasó directamente a la Jefatura de Estado para su sanción e inmediata publicación como Ley en el BOE, hecho que se produciría el 9 de agosto.

La entrada en vigor de la Ley, tal y como se recoge en la disposición final séptima, se produciría en términos generales a los veinte días de la referida publicación. Eso sí, en el caso concreto de los preceptos relativos a la modificación del título primero de la Ley 48/2003, que hacen referencia al régimen

Reunión de sindicatos
 marzo 2010, Madrid
 Foto: Miquel Borràs



económico, no entrarían en vigor hasta 2011, coincidiendo con la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Se culminó así un largo periodo de seis años de trabajos para la reforma legislativa portuaria, que comenzaron en 2004. El coordinador general de Coordinadora, Antolín Goya, dijo que la aprobación de la reforma de la Ley de Puertos, aunque no era una panacea, iba a permitir al sector dedicarse a consolidar y captar nuevos tráficos, destacando que además serviría “para dejar de estar en una continua discusión” y aportaría “estabilidad”. Añadió que ahora tocaba “adaptar los convenios colectivos y terminar de dar normalidad al sector”.

Pero aun quedaba un paso importante: El 29 de febrero de 2011 era la fecha límite que tenían tanto APIEs como Sociedades de Estiba para abandonar el doble modelo que convivía en el sistema portuario español; esa sería la fecha que tendrían tanto unas como otras para convertirse en el modelo que marcaba la nueva Ley de Puertos 33/2010, las SAGEP

(Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios).

La conversión más fácil se llevaría a cabo en aquellos puertos donde ya existía una Agrupación Portuaria de Interés Económico (APIE), puesto que se mantenía la forma jurídica (una APIE, al igual que una SAGEP no cuenta con capital público) y a grandes rasgos su transformación sería casi una cuestión de cambio de nombre. Lo complejo de la conversión llegaría en las Sociedades de Estiba, donde la Autoridad Portuaria tendría que vender su participación (51%) a las empresas o socios que quisieran formar parte de dichas SAGEP (las empresas terminalistas y estibadoras), en un acuerdo de adaptación. Además de ello, para que la Sociedad de Estiba se convirtiera a SAGEP sería necesaria una auditoría interna para comprobar el patrimonio negativo neto y, en caso de que este existiera, los nuevos socios o empresas que formaran parte de la SAGEP deberían sufragar esa deuda para facilitar la conversión a sociedad anónima de gestión.

Pero, si en marzo el presidente de Puertos del Estado, Fernando González Laxe, declaraba sentirse “contento” con la transformación de las sociedades de estiba y desestiba españolas en SAGEP, y afirmaba que un 85% de las organizaciones de prestación de servicios de estiba ya habían remitido la conversión a las autoridades portuarias, a finales de ese mismo mes, Antolín Goya, coordinador general de Coordinadora, le exigía al máximo responsable de OPPE la inmediata transformación de todas las sociedades de estiba. “No se puede permitir lo que está sucediendo en muchos puertos con las SAGEP. La Ley es clara y tajante en lo relativo a la transformación de las sociedades de estiba. No hay resquicios, por lo que no entendemos que siga habiendo puertos en los que sigan sin acometerse los procesos de transformación, pese a que ya se han cumplido los plazos”, argumentaba Goya.

No le faltaba razón al coordinador general. En abril, de los 46 puertos de titularidad estatal

que hay en España, solo 17 habían concluido la transformación de sus APIEs o Sociedades de Estiba en SAGEP. Las transformaciones se han ido sucediendo a lo largo de 2011, concluyendo a inicios del 2012 con la transformación de Avilés. Mención especial merece el puerto de Cartagena, donde se sigue manteniendo la Sociedad de Estiba. Ello se debe al pulso que mantiene Adrián Ángel Viudes, presidente de la Autoridad Portuaria que esgrime la situación de déficit de Sestisca para no llevar a cabo la transformación. Desde Coordinadora se ha recordado que ha habido sociedades de estiba y APIEs con deudas de hasta 20 millones de euros que ya son SAGEP.

Finalmente, en el mes de octubre de 2011, el Gobierno aprobó el Texto Refundido de la Ley de Puertos aprobada en 2010. Esta medida permitiría aclarar y ordenar toda la normativa vigente en materia de legislación portuaria hasta la fecha.



Asamblea Ley de Puertos
Mayo 2010, Madrid
Foto: Miquel Borràs

2.2 Cronología de la Ley de Puertos en 2010 y 2011

2 de diciembre de 2009 Comisión informativa del Ministerio de Fomento a la que acuden todas las partes implicadas para exponer sus posturas y en la que se marca el 2 de febrero como fecha tope para presentar enmiendas.

Enero de 2010 Los representantes políticos de PSOE y PP se comprometen a conseguir una Ley de Puertos consensuada y a remitir el texto definitivo a Coordinadora una vez se haya logrado dicho consenso.

Enero de 2010 En el proyecto de modificación que se está discutiendo, y dada la cierta dispersión que existe en la Ley en torno al servicio de estiba, habrá un título específico con las disposiciones sobre esta actividad.

3 de febrero de 2010 El presidente de la comisión de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Salvador de la Encina, confirma que se ha ampliado al menos hasta el 16 de febrero el plazo de presentación de enmiendas parciales a la Modificación de la Ley 48/2003 de Regulación Económica y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General del Estado.

16 de febrero de 2010 El conflicto entre el Ministerio de Fomento y los controladores aéreos y la nueva Ley de Navegación Aérea vuelven a provocar una ampliación del plazo de enmiendas de la nueva Ley de Puertos.

3 de marzo de 2010 El paquete conjunto de enmiendas presentado por PSOE y PP supone, por su número y dimensión, la modificación de gran parte del Proyecto de Ley

11 de marzo de 2010 La respuesta de Coordinadora, CCOO y UGT al numeroso paquete de enmiendas que pretende liberalizar las actividades de estiba y desestiba en las instalaciones, fue la convocatoria de una huelga en todos los puertos del Estado a partir del día 22 de marzo por parte del colectivo de estibadores.

12 de marzo de 2010 “El PSOE se compromete con Coordinadora a retrasar el comienzo de la ponencia parlamentaria sobre la norma de la Ley de Puertos” señaló Antolín Goya, coordinador general de Coordinadora. La consecuencia fue el aplazamiento de la huelga.

Abril de 2010 El coordinador general de Coordinadora, Antolín Goya, presentaba a la Asamblea General Extraordinaria una propuesta para convocar una huelga en todos los puertos españoles a partir del 11 de mayo, tras conocer que PSOE y PP querían dejar fuera del ámbito de la estiba el tráfico de mercancía rodada.

7 de mayo de 2010 PSOE y PP reculan en sus propuestas liberalizadoras y mantienen el tráfico ro-ro en el ámbito de la estiba. Para Antolín Goya, coordinador general de Coordinadora, la Asamblea consideró como el “mínimo suficiente” las últimas modificaciones propuestas por PSOE y PP, al tiempo que se entendió como “lógico” que hubiera cesiones por ambas partes. Aunque Coordinadora se desvinculó de la huelga tras aceptar la última propuesta de enmiendas transaccionales de PSOE y PP, el resto de las fuerzas sindicales mantienen su oposición al proyecto de Ley de Puertos. Días más tarde los paros acabarán diluyéndose.

17 de mayo de 2010 En la Comisión de Fomento del Congreso, fue aprobado el dictamen del proyecto de Ley del régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, tras incorporar un total de 450 enmiendas, 430 de ellas pactadas por PSOE y PP. Ambos partidos dejan para el Senado el debate sobre la revocación de los presidentes de las autoridades portuarias. Tras la aprobación del dictamen del Proyecto de Ley, Coordinadora confirmó que se habían incluido todos los puntos del acuerdo y anunció su decisión de desconvocar definitivamente la huelga.

Junio de 2010 El diputado socialista, Rafael Simancas, confirma que la nueva Ley de Puertos entrará en vigor en julio y señaló que la nueva normativa busca “la competitividad de los puertos españoles en el sistema global mundial, pero no la competencia desleal entre los puertos”.

Junio de 2010 La enmienda propuesta por el Senado, reclamando que los cabildos canarios y los consells de Baleares tengan representación en los consejos de administración de las autoridades portuarias, aumentando así el número de miembros de los consejos hace que la Ley de Puertos vuelva al Congreso. PSOE y PP deciden apoyar la enmienda para finalizar la tramitación de la Ley

21 de Julio de 2010 El Parlamento aprueba definitivamente la Ley de Puertos. Su entrada en vigor, tal y como se recoge en la disposición final séptima, se producirá en términos generales a los veinte días de su publicación. En palabras del ministro de Fomento, José Blanco, la normativa proporciona “el marco de estabilidad jurídica deseado para avanzar sobre los pilares de la productividad, la competitividad y la eficiencia y para mejorar la competitividad de nuestra red de transportes”.

27 de julio de 2010 El coordinador general de Coordinadora, Antolín Goya, dijo que la aprobación de la reforma de la Ley de Puertos, aunque no es una panacea, va a permitir al sector dedicarse a consolidar y captar nuevos tráficos, destacó que además servirá “para dejar de estar en una continua discusión” y aportará “estabilidad”. Añadió que ahora “nos toca adaptar los convenios colectivos y terminar de dar normalidad al sector”.

9 de agosto de 2010 El Boletín Oficial del Estado publica la nueva Ley que, en el caso concreto de los preceptos relativos a la modificación del título primero de la Ley 48/2003, en lo que concierne al régimen económico, no entrarán en vigor hasta 2011.

Noviembre-Diciembre de 2010 Los socios que formen las SAGEP sufragarán la deuda de las sociedades de estiba. De este modo, la conversión más fácil se llevará a cabo en aquellos puertos donde ya exista una Agrupación Portuaria de Interés Económico (APIE), puesto que se mantiene la forma jurídica (una APIE, al igual que una SAGEP no cuenta con capital público) y a grandes rasgos su transformación es casi una cuestión de cambio de nombre. Por otro lado, la obligatoriedad del 2,5% de rentabilidad se obtendrá del cómputo de las 28 Autoridades Portuarias.

Marzo 2011 Los sindicatos Coordinadora, UGT, Comisiones Obreras y CIG convocan dos horas de huelga (de 8:00 a 10:00 horas) en el sector de la estiba y en todos los puertos españoles los días 7 y 14 de marzo en protesta por la utilización, en el Puerto de Gijón, de personal no estibador para la carga y descarga de vehículos nuevos de los buques que prestan servicio en la autopista del mar Gijón-Nantes/Saint Nazaire. En la Comisión Mixta, patronales, sindicatos y Puertos del Estado intentarán llegar a un

acuerdo para evitar que finalmente se lleven a cabo los paros y clarificar lo que dice la Ley 33/2010 a este respecto.

31 de marzo de 2011 Coordinadora exige la inmediata transformación de todas las sociedades de estiba en SAGEP y le dice a González Laxe que los puertos deben cumplir la Ley, comprometiéndose el presidente de OPPE, según fuentes sindicales, a ponerse en contacto de nuevo con los distintos puertos donde el asunto siga pendiente para acelerar los procesos.

3 de abril de 2011 De los 46 puertos de titularidad estatal que hay en España, solo

17 han concluido la transformación de sus APIE o sociedades de estiba en SAGEP. Según establece la Ley 33/2010, tanto las APIE salidas de la aplicación de la Ley 48/2003 como las sociedades de estiba y desestiba deberían haber concluido su transformación en SAGEP a los seis meses de haber entrado en vigor la nueva ley.

5 de septiembre de 2011 El Gobierno aprueba, durante la reunión del Consejo de Ministros, el Texto Refundido de la Ley de Puertos aprobada en 2010. Esta medida permitirá aclarar y ordenar toda la normativa vigente en materia de legislación portuaria hasta la fecha.



Concentración WTC
 Ley de Puertos
 Abril 2010, Barcelona
 Foto: Josep Deop

Relación de noticias publicadas en los medios del sector

2.3

Enero de 2010

PSOE y PP se comprometen a conseguir una Ley de Puertos con el mayor consenso posible. (Veintepiés. 27.01.10)

El Proyecto de Ley de Puertos tendrá un título específico con las disposiciones sobre estiba. (Diario del Puerto. 28.01.10)

Las Autoridades Portuarias no intervendrán en la gestión de las nuevas entidades de estiba. (Veintepiés. 29.01.10)

Febrero de 2010

El debate sobre la Ley de Puertos deberá esperar dos semanas más. (Europa Sur. 03.02.10)

Laxe dice que la Ley de Puertos pasa por aumentar la competitividad. (Diario Sur. 06.02.10)

La Ley de Puertos sufre otro retraso con una nueva ampliación del plazo de enmiendas. (Diario del Puerto. 16.02.10)

Marzo de 2010

Proyecto de Ley de Puertos. Las enmiendas que hoy presentan PSOE y PP suponen prácticamente una "nueva ley". (Diario del Puerto. 02.03.10)

Los sindicatos de estiba buscarán un frente común contra el Proyecto de Ley de Puertos y hablan de "grave agresión". (Veintepiés. 08.03.10).

Los estibadores pararán los puertos por la reforma de la Ley de Puertos. (Diario del Puerto. 11.03.10)

La estiba aplaza el paro tras acceder el PSOE a renegociar la Ley de Puertos. (Veintepiés. 12.03.10)

ANAVE logra el compromiso político de que las tasas portuarias no subirán en la nueva Ley de Puertos. (El Vigía. 30.03.10)

Abril de 2010

La rentabilidad de los puertos con la nueva Ley se fija en un 2,5% de su presupuesto anual. (El Vigía. 21.04.10)

PSOE y PP dejan fuera del ámbito de la estiba el tráfico de mercancía rodada. (Veintepiés. 28.04.10)

Proyecto de Ley de Puertos. El frente sindical de estiba paralizará los puertos españoles a partir del 11 de mayo. (Diario del Puerto. 29.04.2010)

Mayo de 2010

PSOE y PP rectifican y mantienen el tráfico ro-ro en el ámbito de la estiba (El Vigía. 04.05.10)

Coordinadora acepta la propuesta de PSOE y PP y ultima la convocatoria de la huelga. (Diario del Puerto. 06.05.10)

La mayoría de los sindicatos apoya aún la huelga en los puertos. (Veintepiés. 07.05.10)
La huelga de la estiba se deja sentir en el norte y se diluye en el resto de puertos. (El Vigía. 12.05.10)

La reforma de la Ley de Puertos pactada por PSOE y PP supera el primer trámite. (El Vigía. 14.05.10)

Proyecto de Ley de Puertos. PSOE y PP dejan para el Senado el debate sobre la revocación de los presidentes de las autoridades portuarias. (Diario del Puerto. 14.10.10)

Coordinadora desconvoca definitivamente la huelga en el sector de la estiba. (Diario del Puerto.17.05.10).

Junio de 2010

Simancas confirma que la nueva Ley de Puertos entrará en vigor en julio. (Veintepiés. 16.10.10)

Un cambio en los Consejos de las APs propuesto por el Senado hace que la Ley de Puertos vuelva al Congreso. (Diario del Puerto. 24.06.10)

PSOE y PP apoyarán la enmienda a la Ley de Puertos para finalizar su tramitación. (El Vigía. 28.06.10)

Julio de 2010

La nueva Ley de Puertos vio por fin la luz. (Diario del Puerto. 22.07.10)

El Congreso aprueba la Ley de Puertos para mejorar su autosuficiencia. (Cinco días. 26.07.10)

Coordinadora dice que la Ley de Puertos traerá estabilidad al sector de la estiba. (Europa Sur. 27.07.10)

Agosto de 2010

El BOE publica la nueva Ley de Puertos. (Diario del Puerto. 10.08.10)

Noviembre de 2010

Ley de Puertos. Los socios que formen las SAGEP tendrán que sufragar la deuda de las Sociedades de Estiba. (Puertos y Navieras. 26.11.10)

La verdad sobre la obligatoriedad del 2,5% de rentabilidad: se obtendrá del cómputo de las 28 Autoridades Portuarias. (Puertos y Navieras. 21.12.10)

Marzo de 2011

González Laxe, “contento” con el proceso de conversión de las sociedades de estiba. (Diario del Puerto. 07.03.11)

Gijón. El artículo más negociado de la Ley de Puertos genera su primer conflicto. (Diario del Puerto. 24.03.11)

Coordinadora exige la inmediata transformación de todas las sociedades de estiba en SAGEP. (Diario del Puerto. 31.03.11)

Abril de 2011

Solo 17 puertos han culminado el proceso de creación de su SAGEP. (Veintepiés. 01.04.11)

Mayo de 2011

El texto refundido de la legislación portuaria, a la espera de superar el Consejo de Estado. (Diario del Puerto. 03.05.11)

Septiembre de 2011

Visto bueno del Consejo de Ministros al Texto Refundido de la nueva Ley de Puertos. (Diario del Puerto. 05.09.11)



Vancarrier 264, Enric Cirera Egea, Barcelona

Negociación colectiva



3.1 Negociaciones sobre el Acuerdo Marco en 2010 y 2011

Nada más comenzar el año 2010, la Audiencia Nacional suspendía la resolución elaborada por la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) en septiembre de 2009. Dicha resolución establecía que los firmantes del IV Acuerdo Marco (Anesco, Coordinadora, CIG y LAB) debían hacerse cargo de una multa por haber participado en la creación del acuerdo. La sentencia establecía, además, que tanto la multa impuesta como la publicación de dicha resolución no deberían haberse llevado a cabo.

Las razones que la CNC estableció en su momento para justificar la imposición de las multas fueron tres. La primera se basaba en que el IV Acuerdo Marco, según la CNC, limitaba la libre competencia de las actividades no sujetas a la estiba portuaria y obstaculizaba la realización de actividades complementarias a trabajadores que no fuesen estibadores. Por otro lado, también aducía que el acuerdo restringía la prestación de las labores complementarias a los servicios por-

tuarios básicos por parte de personal ajeno a la estiba, en contra de lo establecido por ley. La tercera razón que la CNC señalaba era que los firmantes hacían menos flexible la contratación de personal estibador y encarecían los servicios portuarios.

Pero la Audiencia Nacional decidió todo lo contrario y retiró las multas, lo que fue acogido con satisfacción por parte de las fuerzas implicadas, ya que abrió, de nuevo, la posibilidad de la negociación colectiva en la estiba a nivel nacional, paralizada por la resolución de la CNC.

Después del verano, en el caso de Coordinadora, se iba a apostar por una negociación a partir del IV Acuerdo Marco que permitiera solucionar todos los inconvenientes y problemas que se derivaron de las distintas denuncias y resoluciones judiciales. Aunque en un primer momento se planteó hacer borrón y cuenta nueva y proponer el inicio de las negociaciones para alumbrar un V Acuerdo

Marco, el sindicato entendió que era más viable aprovechar el trabajo realizado en el IV Acuerdo y resolver las diferencias existentes con las distintas partes así como contemplar las consideraciones planteadas por los tribunales. Frente al IV Acuerdo, el objetivo que se quería alcanzar en la nueva versión era lograr por fin que el convenio marco contase con el apoyo de todos los agentes implicados.

El 18 de noviembre de 2010, los sindicatos mayoritarios en el sector de la estiba celebraron una reunión para intentar clarificar sus posturas con el objetivo de poner en marcha las conversaciones que permitiesen desbloquear la situación, así como intentar acercar posturas y lograr clarificar posicionamientos con el objetivo de sacar adelante el convenio colectivo. La reunión se fijó como paso previo al establecimiento de una posible mesa negociadora con la patronal. Se trataba de intercambiar posturas y delimitar los condicionantes de cada parte que facilitasen la negociación posterior. Desde Coordinadora se afirmaba que tanto los pronunciamientos judiciales como la nueva Ley de Puertos habían dejado más claro el escenario y ayudarían a acercar posturas. Según Coordinadora, se analizaron aquellas cuestiones en las que pudieran tener discrepancias y vieron que en la teoría estaban de acuerdo. Otra cuestión era la redacción, pero el avance fue significativo. Se empezó a trabajar con el III Acuerdo, el IV Acuerdo y la sentencia condenatoria de este último, con el fin de encontrar un consenso que además estuviese en línea con lo manifestado por los jueces.

El resultado más destacado de dicho encuentro fue el acuerdo entre las fuerzas sindicales para establecer un calendario de reuniones para poner en marcha la negociación de una plataforma conjunta, que luego sería trasladada a una futura mesa de negociación con la representación patronal. Coordinadora, UGT y

Comisiones Obreras volverían a reunirse a mediados de diciembre.

En esa nueva reunión se decidió crear un frente común para negociar el nuevo convenio colectivo a nivel estatal a partir del mes de marzo de 2011. La situación actual obligaba a ello. Con la nueva Ley de Puertos en marcha ya no se podía mantener la confusión sobre la vigencia del tercer y cuarto Acuerdo Marco. El tercero era el único marco legal reconocido por la administración estatal, pero en realidad se encontraba totalmente caducado y en muchos puertos las negociaciones de los convenios se habían basado en el cuarto.

Recordemos que el IV Acuerdo General del Sector de la Estiba Portuaria fue firmado en 2008 por la patronal ANESCO y los sindicatos Coordinadora, CIG y LAB. Pero, tanto Comisiones Obreras como UGT se negaron a firmarlo, mientras que Puertos del Estado se levantó de la mesa en medio de la negociación. Posteriormente, el acuerdo fue denunciado por la Dirección General de Trabajo y fue declarado ilegal por la Audiencia Nacional. De la misma forma, la Comisión Nacional de Competencia abrió una investigación de oficio e impuso multas por valor de más de un millón de euros a los distintos firmantes.

Así, los sindicatos de estiba Coordinadora, UGT y Comisiones Obreras redactaron durante el mes de febrero de 2011 una plataforma conjunta que presentarían a la patronal ANESCO con el fin de iniciar la negociación de un nuevo acuerdo marco. Tras algunas reuniones la propuesta fue consensuada, pero quedaron pendientes algunos flecos relativos a los ámbitos, sin duda el tema más conflictivo, el que llevó al fracaso al IV Acuerdo Marco.

Para la elaboración de la propuesta los sindicatos estaban trabajando como base con

el III Acuerdo Marco, el IV Acuerdo Marco y las sentencias de la Audiencia Nacional y de la Comisión Nacional de la Competencia sobre el IV Acuerdo. Esto aportaba grandes complejidades jurídicas a la elaboración del documento, dado que se buscaba el máximo consenso sindical así como su pleno ajuste a la legalidad y con la vista puesta en la negociación con la patronal.

A principios del mes de abril, en el marco de la Comisión Paritaria de Estiba, órgano creado al amparo del congelado IV Acuerdo Marco, los sindicatos trasladaron a la patronal ANESCO el documento de la referida plataforma. A raíz de ello, sindicatos y patronal mantuvieron una primera reunión a principios de mayo esencialmente técnica, con el fin de que ambas partes explicasen y clarificasen determinadas dudas que pudiera contener la propuesta negociadora sindical.

El Acuerdo Marco iba a ser negociado con el trasfondo de la constitución de las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios, que definitivamente dejaba fuera al capital público de las sociedades de estiba. Por tanto, iba a ser el primer Acuerdo Marco en el que se afrontase la negociación desde el inicio sin la representación pública, es decir, sin Puertos del Estado.

La posición del sindicato Coordinadora, según su coordinador, Antolín Goya, era llegar a un acuerdo con ANESCO y, solo una vez alcanzado, informar de su contenido a Puertos del Estado con el objetivo de dar respuesta al papel institucional y de mediación que se consideraba que OPPE debía ejercer.

En junio, el calendario negociador del nuevo Acuerdo Marco todavía no estaba definido. El posible mapa de ruta de las reuniones que iban a llevar a cabo, se establecería después de la inminente Asamblea Ge-

neral de Coordinadora, que tuvo lugar en Huelva los días 16 y 17 de junio, en la que se definirían preferencias a la hora de fijar el calendario, y se ratificaría la plataforma conjunta presentada.

Se informó y fue ratificada por la Asamblea la plataforma sindical conjunta presentada a ANESCO para la negociación del IV Acuerdo Sectorial, de forma que “la incorporación a la mesa de negociación de UGT y CCOO, conjuntamente con Coordinadora y CIG y la constitución de las SAGEP en la mayoría de los puertos resolvía, definitivamente, la legitimación cuestionada por la Administración Laboral”.

El 13 de septiembre iba a dar comienzo el proceso de negociación del nuevo Acuerdo Marco de la Estiba, pero ANESCO solicitó más tiempo para seguir analizando y valorando la documentación. La definición de las tareas complementarias, y por ende de los ámbitos exclusivos del servicio de estiba, emergían de nuevo como punto clave del proceso negociador.

Las dos partes volvieron a convocarse para una nueva reunión técnica el 27 de septiembre, un paso más (el primero tras el periodo vacacional) en la búsqueda de un consenso básico que permitiera, a partir del mismo, constituir la mesa negociadora y con ello avanzar más rápidamente en el acuerdo definitivo. Para Antolín Goya, “la dificultad más importante va a estar en los ámbitos, pero no en la concepción teórica de los mismos, en la que yo creo que coincidimos todas las partes, sino en la redacción jurídica. En nuestra propuesta sindical hemos apostado por intentar respetar al máximo las sentencias judiciales existentes manteniendo nuestro objetivo final de cómo entendemos la actividad. Ahora tenemos que confrontar el texto con la patronal y situarnos, seguro, en un plano de discusión jurídica que satisfaga a todas las partes. El reto es plasmarlo

sobre el papel, con una redacción sobre la que todos estemos de acuerdo”.

El 27 de septiembre patronal y sindicatos volvían a reunirse y, al final, la conclusión fue la misma que en los encuentros precedentes: citarse para una nueva reunión técnica. Seguía sin fijarse una fecha para la constitución de la mesa negociadora y las partes se volvieron a emplazar para una nueva reunión técnica con carácter eminentemente jurídico. Pero desde las dos partes se insistía en que pese a la prolongación en el tiempo del actual periodo de consultas se mantenía intacta la buena voluntad y predisposición al diálogo y a alcanzar un acuerdo con el máximo consenso.

A pesar de ello, en enero de 2012, Antolín Goya afirmaba que el espinoso asunto de los ámbitos estaba siendo de los más duros en todas las negociaciones. Aunque había prácticamente un acuerdo con todas las partes, “la redacción definitiva nos va a llevar algún tiempo”. Y es que se quieren evitar los problemas que tuvo el IV Acuerdo Marco con las sentencias de la Audiencia Nacional y las resoluciones de la Dirección General de Trabajo y la Comisión Nacional de la Competencia, una situación definida por Goya como de “ansiedad e incertidumbre a la hora de tener una buena redacción”.

Cronología de las negociaciones del Acuerdo Marco en 2010 y 2011

3.2

4 de enero de 2010

La Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional retira la multa impuesta por la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) aunque el proceso contra los firmantes del IV Acuerdo Marco sigue abierto.

6 de junio de 2010

Coordinadora apuesta por abrir una nueva mesa negociadora que alumbre antes de fin de año un Acuerdo Marco para las labores de la estiba, una vez parece que ya están definidas las reglas generales de juego con la nueva legislación portuaria.

20 de julio de 2010

Coordinadora apuesta por negociar a partir del IV Acuerdo e insiste en contar con OPPE. El objetivo es aprovechar el trabajo realizado en el IV Acuerdo y resolver las diferencias existentes con las distintas partes así como contemplar las consideraciones planteadas por los tribunales.

18 de noviembre de 2010

Coordinadora, CCOO y UGT acuerdan establecer un calendario de reuniones para poner en marcha la negociación de una plataforma conjunta que luego sería trasladada a una futura mesa de negociación.

9 de febrero de 2011

Los tres sindicatos se reúnen en Madrid para concluir definitivamente la redacción de la plataforma conjunta que presentarán a la patronal ANESCO con el fin de iniciar la negociación de un nuevo acuerdo marco.

2 de Mayo de 2011

Sindicatos y patronal mantendrán una reunión esencialmente técnica con el fin de que ambas partes expliquen y clarifiquen determinadas dudas que pueda contener la propuesta negociadora sindical.

17 de junio de 2011

La Asamblea General de Coordinadora ratificó la plataforma sindical conjunta presentada a ANESCO para la negociación del Acuerdo Sectorial y dio el visto bueno a la incorporación a la mesa de negociación de UGT y CCOO, conjuntamente con Coordinadora y CIG, y a la constitución de las SAGEP.

4 de julio de 2011

Sindicatos y patronal del sector de la estiba prevén reunirse antes de que finalice el mes de julio con el objetivo de terminar de definir el calendario negociador del nuevo

Acuerdo Marco e iniciar definitivamente el proceso.

27 de septiembre de 2011

Nueva reunión técnica para intentar sentar definitivamente las bases de la negociación del nuevo Acuerdo Marco y para mantener el proceso en el ámbito "técnico" y no dar todavía el paso decisivo de constitución de la mesa negociadora.

3 de noviembre de 2011

Sindicatos y patronal ya han conseguido clarificar sus posturas en torno a los ámbitos a lo largo de las últimas reuniones. De esta forma, se habría logrado dar un paso importante en la negociación, que ahora estaría pendiente de matices técnicos en torno a la mejora de las condiciones desde el punto de vista laboral y empresarial en el ámbito económico.

14 de diciembre de 2011

Las labores de entrega y recepción aparecen como un nuevo escollo para las negociaciones del nuevo Acuerdo Marco, que se suman a los ámbitos y que tienen como consecuencia el retardo en la consecución de un acuerdo a nivel estatal.



Acuerdo marco
Madrid, 2010
Foto: Miquel Borràs

Relación de noticias publicadas en los medios del sector

3.3

Enero de 2010

La Audiencia Nacional suspende la sanción impuesta por Competencia. (El Vigía. 05.01.10)

Junio de 2010

Coordinadora confía en cerrar el año con un nuevo V Acuerdo Marco negociado y cerrado. (El Vigía. 01.06.10)

Julio de 2010

Coordinadora apuesta por negociar a partir del IV Acuerdo e insiste en contar con OPPE. (Diario del Puerto. 20.07.10)

Noviembre de 2010

Los sindicatos de estiba se reúnen el 18 de este mes para intentar resucitar el IV Acuerdo Marco. (Diario del Puerto. 03.11.10)

Hacia un nuevo Acuerdo Marco. (Veintepiés. 19.11.10)

Febrero de 2011

Los sindicatos ultiman su plataforma para negociar el nuevo Acuerdo Marco. (Diario del Puerto. 10.02.11)

Mayo de 2011

Semana clave para el inicio de la negociación del nuevo Acuerdo Marco para la estiba. (Diario del Puerto. 02.05.11)

Junio de 2011

ANESCO y los sindicatos trabajan en fijar el calendario negociador del Acuerdo Marco. (Diario del Puerto. 06.06.11)

La Asamblea de Coordinadora aprueba la plataforma sindical conjunta para negociar el Acuerdo sectorial. (Veintepiés. 20.06.11)

Julio de 2011

Sindicatos y patronal prevén concretar antes de fin de mes la negociación del Acuerdo Marco. (Diario del Puerto. 05.07.11)

La negociación del nuevo Acuerdo Marco de la Estiba dará comienzo el 13 de septiembre. (Diario del Puerto. 29.07.11)

Septiembre de 2011

Las dudas sobre los ámbitos mantienen el futuro acuerdo marco en el terreno "técnico". (Veintepiés. 28.09.11)

Noviembre de 2011

Los sindicatos y la patronal buscan dar un impulso definitivo al nuevo acuerdo marco. (Diario del Puerto. 03.11.11)

Diciembre de 2011

Estiba. El nuevo Acuerdo Marco se encalla ahora en la entrega y recepción. (Veintepiés. 15.12.11)

3.4 Convenios colectivos en los puertos

Febrero 2010 Gijón

OEPA impugna un cambio en el convenio

El delegado de personal perteneciente a la Organización de Estibadores Portuarios de Asturias (OEPA), sindicato adscrito a Coordinadora, se negó a firmar el nuevo convenio laboral que tanto el delegado de UGT como el del sindicato independiente ASEPA sí suscribieron. Por su parte, OEPA apostaba por mantener el convenio provincial ya que en su opinión garantizaba la ausencia

de competencia entre los dos puertos asturianos principales, el de Gijón y el de Avilés. Otro punto conflictivo era el referente a la movilidad geográfica del personal, ya que en este nuevo convenio desaparecía. De este modo, resultaba imposible que los trabajadores de Avilés pudiesen acudir al puerto de Gijón en caso de necesidad por el volumen de trabajo existente.

Febrero 2010 Bilbao

Sindicatos unidos frente a la patronal

El puerto de Bilbao continuaba enfrascado en buscar posibles soluciones para paliar los efectos de la crisis, mediante las negociaciones que estaban manteniendo las empresas estibadoras y los sindicatos Coordinadora, UGT, ELA y LAB en representación de los trabajadores. La dársena vasca presentaba una caída en la actividad del 16% en el acumulado anual, por lo que todos los esfuerzos de los sindicatos se concentraban en conseguir mantener el empleo y ajustar los costes de la sociedad de estiba a la situación del momento. El principal problema en las negociaciones se centraba en el tema de las aportaciones económicas que la Autoridad Portuaria esperaba que desembolsaran los estibadores en el caso de que hubiese una caída de los tráficos tal que no permitiese cubrir las 16 jornadas mensuales mínimas fijadas por las empresas para

no entrar en pérdidas. Del mismo modo, la Autoridad Portuaria había amenazado con recurrir a un ERE de suspensión por un plazo de seis meses.

Por su parte, los sindicatos dejaron claras sus reclamaciones. Si bien el ERE podía llegar a ser negociable, exigieron que se actualizasen los salarios de los trabajadores ya que eran los mismos desde 2008. Además, los sindicatos insistían en que hubiese dos trabajadores de rotación dedicados al transporte horizontal exclusivamente. Otra exigencia de los estibadores era que en el caso de que se dieran prejubilaciones entre los fijos de empresa y las empresas quisieran realizar contrataciones nuevas, lo hiciesen contando con los trabajadores de rotación. En ese momento en Bilbao había 25 trabajadores fijos de empresa en edad de jubilarse.

Marzo 2010 Alicante

El puerto negociaba las nuevas condiciones laborales para 2010

Las empresas estibadoras y los trabajadores del puerto de Alicante se encontraban en plena negociación de las condiciones laborales para 2010 que, según parecía, iban a ser más favorables que las de 2009. En el anterior ejercicio, el puerto experimentó una acentuada caída de los tráficos cifrada en algo más del 12%. Este grave descenso se consiguió sortear gracias a la congelación salarial y a la reducción de costes estructurales que se pactaron en 2008 para el año siguiente (2009) en vista de la crisis que se avecinaba.

En las negociaciones, se preveía que estas condiciones serían menos duras. Por su parte, la sociedad de estiba y desestiba hacía hincapié en la voluntad de llegar a un acuerdo mutuo y la intención de firmar dicho pacto cuanto antes. Además, la entrada de nuevas líneas de mercancías regulares junto a la recuperación de los mercados parecía indicar que la coyuntura económica propiciaría un acuerdo que dejaría a todos satisfechos.

Junio 2010 Barcelona

Nuevo convenio laboral para la estiba barcelonesa

Los estibadores del Puerto de Barcelona y la patronal firmaron el 18 de junio el nuevo convenio laboral que entraba en vigor el 21 de junio y que tendría validez hasta el 31 de diciembre de 2014. Entre los puntos más destacados del acuerdo cabría destacar que, con su firma, se consiguió cerrar la puerta al intrusismo, ya que se fijaron todos los ámbitos, sobre todo los referentes al Ro-Pax. Con este acuerdo se intentaba también dar un impulso al Acuerdo Marco.

Por otro lado, también se incorporaron acuerdos firmados con las empresas en años anteriores, poniendo especial acento en los referentes a la productividad y el rendimiento. Además se acordó que los trabajadores de Grupo o de rotación tuviesen preferencia en las jornadas intensivas. Otro punto destacable del convenio era que unificaba criterios para todas las empresas y buscaba potenciar el papel de los coordinadores y encargados dentro de las empresas.



← izq.
Firma convenio Esticat
Barcelona, 2010

← dcha.
Convenio Las Palmas

Julio 2010 Palma de Mallorca

Los estibadores negociaban su convenio colectivo

Los estibadores del Puerto de Palma de Mallorca se encontraban en esos momentos en pleno proceso de negociación del convenio colectivo con las empresas que operaban en la dársena mallorquina. Una de las principales reclamaciones de los portuarios era establecer qué ocurría con las operativas de

los buques Ro-Pax. Los estibadores estaban en plena defensa de sus intereses y querían realizar dichas operativas ellos mismos. De momento, se reunieron con Acciona Transmediterránea y estaban a la espera de una futura reunión con Balearia.

Septiembre 2010 Cataluña

Convenio con la Sociedad de Estiba de Cataluña

El responsable de la Zona Catalana-Balear de Coordinadora firmó el convenio colectivo de Esticat, que reúne los 3 puertos bajo la competencia directa de la Generalitat de Catalunya (Palamós, Sant Carles y Vilanova). El convenio tenía vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014, abría la puerta a

nuevos ingresos de personal y suponía una garantía de futuro para los estibadores de esos puertos pequeños. Dicho convenio afectaba a un total de 21 trabajadores y, entre las principales novedades, destacaba que se fijaba un máximo de 1.826 horas anuales.

Noviembre 2010 Fuerteventura y La Palma

Los puertos de Fuerteventura y La Palma negociaban sus convenios colectivos

Los puertos canarios de las islas de Fuerteventura y La Palma tenían abiertas las negociaciones entre trabajadores y empresas con el fin de buscar un marco estable de condiciones laborales para los próximos años. En Fuerteventura, además, se abrió la tramitación de un expediente de regulación de empleo temporal debido al notable descenso de la actividad del puerto. Esta reestructuración tenía como objetivo

la creación de una plantilla estable en este enclave. El puerto de Fuerteventura también fue germen, en julio, de un conflicto laboral con la Naviera Armas, que redujo drásticamente el nombramiento de estibadores. Actualmente también se encontraba abierta la negociación con esta empresa, ya a nivel regional, pues Armas proponía un acuerdo global para todas las islas.

Noviembre 2010 Cádiz

Cambios en el comité y negociación de convenio

Ante la jubilación de Francisco Parra, se sustituyó en Cádiz al presidente del comité de empresa. A su vez, se prepararon las negociaciones para renovar el convenio colectivo que vencía ese mismo año. El nuevo presidente era Julián Real y el anterior delegado sindical de Coordinadora, José Luis Iglesias, pasaba a formar parte directa del comité de empresa. Al mismo tiempo, fue elegido en asamblea como nuevo delegado de Coordinadora, Juan Pablo Bermúdez.

Precisamente con este relevo, se iniciaba también el proceso de negociación de un nuevo convenio colectivo. Para ello se estaban creando tres plataformas independientes por especialidades y un nexo común entre las mismas. De todas maneras, la composición del comité seguía siendo la misma, con tres miembros de Coordinadora, uno de UGT y otro de CGT, además de un delegado sindical por organización.

Noviembre 2010 Huelva

Negociación del convenio después de 14 años

Por fin, después de 14 años, en el Puerto de Huelva se inició la negociación de un nuevo convenio colectivo. El anterior era nada menos que del 96. Hacía poco ya se había intentado, pero la situación de crisis lo había impedido. Ahora, a pesar de un ERE de

dos modalidades, de extinción voluntaria (prejubilados) y de suspensión para el resto de la plantilla, los estibadores onubenses conseguían arrancar las negociaciones y esperaban actualizar el convenio y el puerto a los tiempos actuales.

Febrero 2011 Avilés

Actualización de tablas salariales en espera del nuevo convenio

Los estibadores del Puerto de Avilés negociaron con la Sociedad de Estiba (Seavided) la actualización de las tablas salariales y el cobro de atrasos correspondientes a 2010. A petición de la patronal, se pospusieron las conversaciones sobre el nuevo convenio, a la vista de las dificultades de convertirse en SAGEP. Además de catorce años

sin actualizar este acuerdo escrito, los estibadores avilesinos habían soportado tres años de congelaciones retributivas y uno de recortes salariales, en referencia a 2009, cuando se pactó una bajada de los jornales para compensar la caída de actividad en los muelles por la crisis

Mayo 2011 Fuerteventura

Nuevo convenio El 31 de mayo,

La Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios y la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP) de Fuerteventura firmaron un nuevo convenio colectivo con vigencia para cuatro años,

que garantizaba los puestos de trabajo y mantenía la línea de profesionalidad y calidad de servicio del trabajo de estiba, así como incentivaba la productividad.

Octubre 2011 La Palma

Firmado el convenio en la isla de La Palma

La Coordinadora y la Asociación de Empresas Estibadoras de Santa Cruz de La Palma firmaron el 10 de octubre el convenio para el sector de la estiba y desestiba. Se trataba del primer convenio para este sector desde 1999, y establecía un nuevo marco de condiciones económicas y laborales. Los dos puntos más destacables del convenio

fueron la flexibilidad en las vacaciones y la revisión del sueldo en función de la productividad. Hasta ese momento los estibadores tenían que disfrutar las vacaciones en cuatro meses, con la carga de trabajo extraordinaria que suponía para el colectivo. Con el nuevo acuerdo podrían hacerlo a lo largo de todo el año.

Diciembre 2011 Valencia

La estiba intenta renovar el convenio colectivo

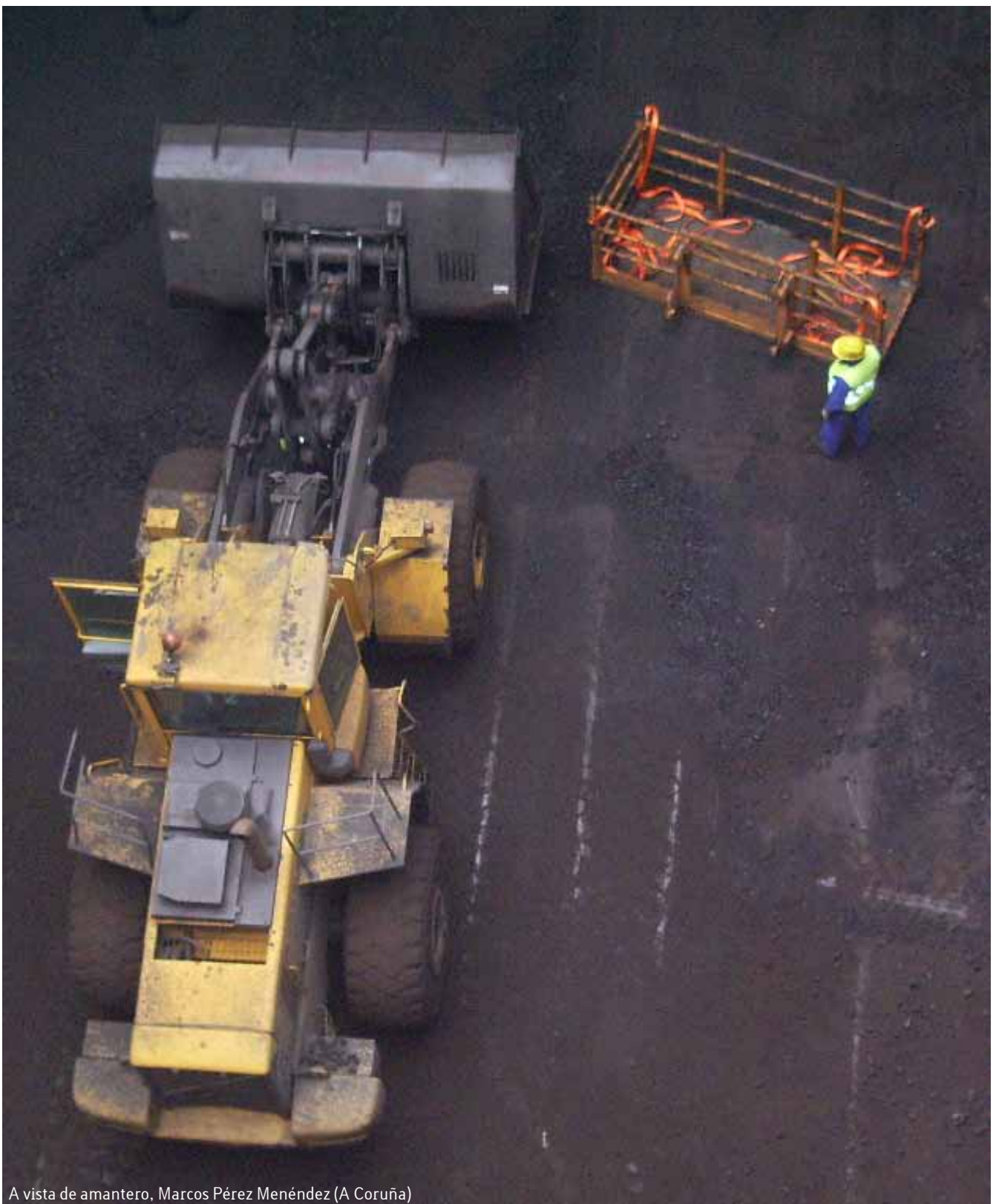
A mediados de diciembre el comité de empresa de la SAGEP del Puerto de Valencia negoció la creación de una plataforma conjunta que abriese las negociaciones para la renovación del convenio colectivo de los estibadores valencianos. El citado convenio llevaba sin renovarse desde 1997. Desde en-

tonces se negociaba de manera individual con las empresas según las necesidades de cada una de ellas. Esta es la situación que se quería solucionar, era necesario establecer un marco legal y un acuerdo estable y duradero que recogiese las necesidades de todos, tanto trabajadores como empresas.

dcha. →
Asamblea local
Tenerife, 2010
Foto: Víctor Morín

izq. →
Firma de convenio
La Palma, 2011





A vista de amantero, Marcos Pérez Menéndez (A Coruña)

Actividad Organizativa en 2010 y 2011



4.1 Reuniones y asambleas de CEEP

Marzo 2010

Asamblea General Extraordinaria

Realizada el 10 de marzo en Madrid, ratificó los acuerdos adoptados por el coordinador general, Antolín Goya, con los demás sindicatos, mediante los que se rechazaban las enmiendas al proyecto de modificación de la Ley de Puertos y se convocaban diversos días de huelga. La unidad de acción sindical y la clara determinación de los trabajadores contribuyeron a reforzar la voluntad negociadora de los miembros de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, lo que permitió alcanzar un acuerdo para mantener abierto el diálogo con los sindicatos y empresarios.

Antolín Goya explicó ante la Asamblea el resultado de todas las reuniones con representantes de varios grupos políticos

y con los demás sindicatos presentes en el sector de la estiba. El día 9 hubo conversaciones con los representantes en Madrid de Convergencia i Unió, al día siguiente, 10, Antolín Goya se reunió con todos los demás sindicatos y, posteriormente, con los diputados y diputadas socialistas que se ocupaban de la Ley de Puertos, como Salvador de la Encina, Rafael Simancas y Gloria Rivero.

En la primera intervención, Antolín Goya realizó un resumen de las principales agresiones que esta propuesta de ley incluía en sus artículos y cómo afectarían a la profesión del estibador portuario. Entre otras, citó la forma en que se regulaba la autoprestación y el tráfico ro-ro, la manera cómo se

obligaba a las empresas a decantarse por la contratación en forma de Relación Laboral Común, la progresiva pérdida de funciones de las nuevas sociedades de gestión de estibadores y como estas dejarían de ser viables económicamente.

En segundo lugar, explicó los acuerdos que había tomado con los otros sindicatos del

sector para intentar hacer frente a esta situación y pidió la ratificación del comunicado conjunto donde se convocaba la huelga. Después de un debate, donde se valoró el aplazamiento del proceso legislativo por parte de la comisión del Ministerio de Fomento, se decidió aplazar la convocatoria una semana.

Julio 2010

Asamblea General de Coordinadora

La organización celebró su Asamblea General en Las Palmas de Gran Canaria el 20 de julio en un ambiente optimista, pese a la crisis. Todas las predicciones indicaban que se produciría en breve una recuperación de los tráficos portuarios. Durante la Asamblea, se realizó el informe de zonas en el que se hizo un repaso por la situación de los diferentes puertos.

El coordinador general, Antolín Goya, afirmó la mañana del jueves 22 de julio, tras la celebración de la Asamblea General, que “estamos contentos, satisfechos con la Ley de Puertos, porque es un producto del consenso, en la que hemos logrado que se tengan en cuenta las consideraciones de los trabajadores”.

Los representantes sindicales de todos los puertos analizaron al detalle tanto el contenido de la nueva legislación como la situación de cada uno de las diferentes zonas portuarias. También se informó de la grave situación que se estaba viviendo en el Puerto de El Pireo (Atenas, Grecia), en el que la compañía Cosco había acordado con el gobierno la expulsión y sustitución de los

estibadores griegos por mano de obra contratada en condiciones tercermundistas.

Antolín Goya explicó que “en la asamblea hemos analizado cuáles son los efectos de la crisis en los puestos de trabajo”, y recordó que “la crisis nos ha obligado a bajar los salarios un 25%, lo que supone menos costes para las empresas y que, por aplicación del principio de solidaridad y reparto del trabajo, no hayamos tenido que sufrir despidos”. Antolín Goya destacó la importancia de “realizar una apuesta por la formación para seguir dando un servicio de calidad”, y en este sentido se aprobó la creación de la Escuela Portuaria Internacional Belén María.

Cabe destacar que en la Asamblea se aprovechó para rendir homenaje a dos personas que habían dedicado su vida a la organización. Por un lado, el abogado canario Enrique González Araña recibió un reconocimiento en honor al papel que desempeñó en la creación de Coordinadora hace ya 30 años. Por otro, Onésimo Noda, portuario tinerfeño que estuvo toda su vida laboral vinculado al puerto y a los portuarios, fue distinguido con la insignia de oro de Coordinadora por su contribución a la lucha sindical y los años dedicados a la estiba.

Informe de zonas

Todos los representantes de las zonas informaron a la Asamblea de la situación actual que viven sus puertos y de las novedades que han experimentado. Miguel Rodríguez resumió la situación en la Zona Canaria, que cuenta con un 99% de los estibadores afiliados a Coordinadora y estaba viviendo una notable recuperación de los tráficos. Además Rodríguez se congratuló de la más que positiva actitud de los estibadores de la zona ya que cada proyecto nuevo que se había empezado, el colectivo lo había aprobado y también invertido todas sus energías en sacarlo adelante.

Pedro Vicente, el responsable de la Zona Levante, no pudo acudir a la Asamblea por lo que contó con un sustituto, Francisco Alamar, que relató la situación de los puertos de Alicante, Valencia y Murcia. En Alicante se estaban haciendo 20 turnos por lo que se podría decir que la crisis casi no había

afectado al puerto. El enclave levantino estaba concentrando todas sus energías en que en el futuro puerto de Santa Pola operase con estibadores. La situación en Cartagena continuaba igual que en los últimos meses: el conflicto judicial con Viudes y la Autoridad Portuaria seguía en pie, los trabajadores estaban sometidos al acoso de la patronal y vivían pendientes de cualquier tipo de sanción. Sin embargo, tanto el responsable de zona como los estibadores cartageneros se mostraban muy agradecidos por el apoyo recibido por parte de Coordinadora.

Respecto al Puerto de Sagunto, tras varios ERE, se estaba viviendo una ligera subida de los tráficos por lo que la aplicación de un tercer expediente solo afectaría al grupo o. Por último, en Valencia, tenía lugar una de las situaciones más estables en cuanto a tráficos se refiere. Se informó de la reciente



Asamblea
 Las Palmas, 2010
 Foto: Josep Deop



Asamblea general
Huelva, 2011
Foto: Miquel Borràs

renovación del comité que tenía como temas pendientes para la vuelta de las vacaciones: la renovación del convenio (el vigente se firmó en 1995), la futura automatización de las terminales y hacer frente a Tanger Med sin reventar los precios del mercado.

El representante de la Zona Catalana-Balear, Jordi Aragunde, comenzó su informe hablando de la situación de los puertos que forman parte de EstiCat. Estos son aquellos que dependen de la Generalitat de Catalunya, es decir: Sant Carles de la Ràpita, Vilanova i la Geltrú y Palamós. Las tres dárseñas estaban ultimando los detalles para la firma de un nuevo convenio colectivo tras haber pasado 10 años desde la firma del último y se esperaba que a la vuelta del verano hubiesen finalizado las negociaciones. En Baleares la preocupación por el Short Sea Shipping se estaba haciendo notar y, además, Aragunde destacó la necesidad de

vigilar de cerca todo lo que ocurría en los puertos de Ciutadella, en Menorca, y Sant Antoni, en Ibiza, que amenazaban con convertirse en “puertos pirata” es decir, sin estibadores profesionales.

El Puerto de Castellón había prorrogado el convenio laboral recientemente, casi coincidiendo con la renovación del comité de empresa. En las negociaciones consiguió que los portuarios trabajasen en el Puerto de Vinaroz impidiendo así la existencia de puertos piratas en la zona. En Tarragona se encontraban en estos momentos negociando el convenio colectivo, mientras que en Barcelona se había ampliado el anterior hasta 2014. Los estibadores barceloneses le habían añadido acuerdos de producción, de utilización de plantilla y flexibilidad, adaptándolos al nuevo contexto de recesión económica para garantizar puestos de trabajo.

Aragunde mencionó en su informe los objetivos que se había marcado la zona respecto al próximo año, entre los que destacaba la necesidad de permanecer atentos a los diferentes procesos de automatización de las terminales. Del mismo modo, apeló a un incremento en la prevención y seguridad laboral en las operativas de mayor riesgo, como las que se realizaban a cierta altura o con material siderúrgico. La necesidad de iniciar la negociación de un V Acuerdo Marco que cerrase definitivamente el intrusismo y enmarcase los ámbitos de trabajo, la potenciación de las asambleas informativas y el incremento de los contactos internacionales eran objetivos fijados también por la Zona Catalana-Balear.

Por su parte, el responsable de la Zona Norte, Iñaki Prieto, hizo hincapié en lo sindicalmente dividida que se encuentra este área. Además subrayó la necesidad de rejuvenecer la plantilla de estibadores de la zona, ya que actualmente la mayoría cuenta con más de la mitad de trabajadores rozando la edad de la jubilación. Prieto afirmó que a él lo que le preocupa es que se respete la nue-

va Ley de Puertos porque en la Zona Norte se vive una situación de intrusismo insólita en otros puertos del Estado. Por este motivo, tanto él como los delegados sindicales tienen entre sus retos para el próximo curso hacer frente al envejecimiento, al intrusismo y al incumplimiento de la Ley.

Por último, Manuel Cabello, recientemente elegido responsable de la Zona Sur, hizo un repaso a la situación actual de este territorio que cuenta con 2.556 trabajadores y con un 79'2% de afiliados a Coordinadora. En la zona se estaban negociando cuatro convenios colectivos y tiene vigentes otros cuatro, de los que solo el de Algeciras es comarcal ya que afecta también a los puertos de Tarifa y la Línea de la Concepción. Cabe destacar que la Zona Sur es la única de España que cuenta con tres puertos que se regían por una Sociedad de Estiba (Motril, Melilla y Almería), por lo que los principales esfuerzos estarían dirigidos a que se produzca el cambio a SAGEP cumpliendo así con la Ley de Puertos.

Junio 2011

Asamblea General de Coordinadora

Los días 16 y 17 de junio Coordinadora celebró su 36ª Asamblea General en Huelva. En ella los responsables de cada zona portuaria presentaron sus informes sobre la situación laboral de todos los puertos del Estado, explicando como en cada uno de ellos se habían afrontado los problemas creados por la crisis económica, que estaba generando disminución de empleo.

El coordinador general, Antolín Goya, presentó su informe de gestión del año 2010,

que fue debatido y aprobado por los delegados asistentes.

Después de realizar el resumen de actividades organizativas, como visitas a puertos, reuniones de zonas, encuentros con empresarios y cursos de formación sindical, hizo una valoración de cómo había cambiado la situación la aplicación de la nueva Ley de Puertos.

Entre todos los puntos expuestos destacó el restablecimiento y normalización de

las relaciones con el Presidente de Puertos del Estado y el compromiso de este de mantener los cauces de diálogo en el desarrollo reglamentario de la Ley. Asimismo, se informó y se ratificó por la Asamblea la plataforma sindical conjunta presentada a ANESCO para la negociación del IV Acuerdo Sectorial, de forma que la incorporación a la mesa de negociación de UGT y CCOO, conjuntamente con Coordinadora y CIG, y la constitución de las SAGEP en la generalidad de los puertos resolvía, definitivamente, la legitimación cuestionada por la Administración Laboral.

En opinión del coordinador general, la Ley Puertos no era como le hubiera gustado al sindicato, pero había algunas consecuencias que se consideraban positivas. En primer lugar, aportaba una estabilidad indispensable para superar la situación de crisis; en segundo lugar, con la creación de una sola modalidad de empresa, las SAGEP, clarificaba quién era el interlocutor que necesitaba Coordinadora para llevar a cabo la negociación colectiva de las relaciones laborales. Y, en tercer lugar, la Ley exigía a las Autoridades Portuarias lo que ya hacemos los estibadores portuarios desde hace mucho tiempo: vincular ganancias con resultados y ganar en competitividad.

Según Goya, “el sueldo de los estibadores está vinculado a la productividad y por eso hemos podido resistir a la crisis casi sin despidos. Somos muy conscientes de que nuestra actividad sindical en cada puerto puede hacernos conseguir o perder esos tráficos, pero procuramos no perjudicarnos entre nosotros. De la misma manera, la competitividad de las autoridades portuarias no debería basarse en quitarse mutuamente tráficos sino en conseguir más para todos. Ese es el reto que ha lanzado la nueva Ley”. Goya también dijo que el nuevo escenario ayudaba a preparar las negociaciones con las multinacionales, que cada vez son más activas en los puertos y que exigen un tratamiento especial, ya que, aunque la legislación que nos regula a todos es la española, los centros de decisión de estas multinacionales están en otros países.

Precisamente por esto, en la Asamblea quedo patente que Coordinadora seguía reforzando su presencia y actividad en el Consejo Internacional de Estibadores (IDC), coordinando acciones con los estibadores franceses, aumentando la afiliación en los puertos africanos y preparando el congreso mundial que se celebraría en 2012.



Empujando
Foto: Marcos Pérez
Menéndez (A Coruña)

4.2 Reuniones de la FETP

Octubre de 2010

II Congreso en Bilbao.

Transcurrido poco más de un año desde su constitución oficial, la Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos (FETP) consolidaba un proyecto que aspiraba a convertirse en referente sindical de los trabajadores portuarios españoles, de la misma forma que Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios lo era ya para la estiba. Precisamente, en el II Congreso de FETP celebrado en Portugaleta (Bilbao) se confirmó el impulso recibido a través del apoyo de casi un millar de afiliados.

La FETP comenzaba a recoger frutos tan solo un año después de su constitución. Tras las asambleas celebradas con anterioridad en Valencia y Las Palmas, los trabajadores se reunían en Portugaleta para hacer balance del trabajo realizado, definir las líneas futuras de trabajo, así como para hacer efectiva la integración en la Federación de las zonas Catalana-Balear, Sur y Norte.

La Federación fue creada en Madrid el 1 de julio de 2009 a partir de un núcleo integrado por las zonas de Canarias y Levante, y ha ampliado su radio de acción, siguiendo su vocación de servir de plataforma para los trabajadores de todos los puertos de España. Se creó a imagen y semejanza de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios (CEEP) y juntas integran la Coordinadora Estatal de los Trabajadores del Mar (CETM).

En este mismo congreso, la FETP eligió a sus representantes. Así, Miguel Ángel de Ramón, fue elegido como coordinador general; Felipe Gómez representante de la Zona Levante; Balbina Cañones de la Zona

Norte; Miguel Fernández de la Zona Catalana-Balear; José Zamorano de la Zona Canaria y Juan Carlos Martínez de la Zona Sur. Además, junto a Miguel Ángel de Ramón como coordinador general, formaban parte del organigrama de FETP, Leticia Padilla, en la secretaría y Federico Landera, en asesoría organizativa.

Miguel Ángel de Ramón declaró a los medios de comunicación que, “tenemos aún mucho trabajo por hacer y camino por recorrer. El próximo mes convocaremos una nueva reunión de zonas en Barcelona y nuestra intención es seguir el camino iniciado en la estiba por Coordinadora hace ya 30 años, dado el éxito obtenido”.

Entre los objetivos de su acción sindical figura “la unificación de los convenios de los diferentes puertos y crear un frente común para avanzar en los asuntos que afectan a los trabajadores portuarios en sus diferentes actividades”. En este sentido, se refirió a Bilbao como un puerto en el que “hay cosas muy buenas que podrían aplicarse a otros puertos y por ello, nuestro trabajo irá dirigido a recoger lo mejor de cada puerto para unificar criterios en el ámbito estatal”.

A los más de 300 afiliados que sumaban ya las zonas de Canarias y Levante, la adhesión de las zonas Catalana-Balear, Norte y Sur, elevaba la afiliación de FETP hasta casi un millar de trabajadores, que hasta ese momento militaban en otros sindicatos y que habían dado el paso, descontentos con la defensa que estos hacían de sus intereses.

Noviembre 2010

Campaña de captación Las Palmas

Creció la expectativa para la FETP de las Palmas al intensificarse en los últimos meses la campaña de captación de representantes en los colectivos del puerto, de cara a las elecciones que durante el mes de noviembre se llevarían a cabo en varias empresas del sector. Así, en Naviera Armas, la Luz-Boluda y en el personal administrativo de Sestiba, gracias a esta labor de captación, los representantes de los sindicatos tradicionales dimitieron todos, titulares y suplentes, y en las elecciones de noviembre decidieron presentarse por la Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos.

Creación OETPT Tarragona

En este puerto catalán se creaba la OTEPT, a semejanza de la organización que ya existe en Barcelona. Este nuevo sindicato agruparía a los trabajadores de los otros sectores del puerto que no pertenecían a la sociedad de estiba. A su vez, se integraban en la Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos. En la creación de la OTEPT de Tarragona jugaron un papel fundamental los estibadores de Barcelona, con su asesoramiento y orientación.

Marzo 2011

Asamblea General Valencia

El 23 de marzo la Federación Estatal de los Trabajadores de los Puertos (FETP) celebró en Valencia su Asamblea, con el respaldo de representantes de Coordinadora, entre ellos su coordinador general, Antolín Goya. En la Asamblea, la FETP mostró su intención de seguir trabajando para consolidar su presencia en los puertos españoles.

Casi dos años después de su constitución, el sindicato aglutinaba a 1.300 afiliados y, gracias a la representación lograda en enclaves de las zonas Catalana, Canaria y Norte, ya participaba en las negociacio-

nes de los convenios colectivos. Durante la Asamblea, tanto la FETP como Coordinadora dejaron claras las ventajas que para unos y otros suponía unir fuerzas y coincidieron en valorar como muy positiva la apuesta de los integrantes de la Federación por el modelo sindical de Coordinadora, prefiriendo esta alternativa a la de las grandes centrales sindicales.

En la Asamblea también se instó a colectivos y estibadores a estar unidos, sobre todo cuando las empresas se escudan en la crisis para mermar los derechos de los trabajadores.

Junio 2011

Prevención de riesgos laborales Tenerife

La Federación de Trabajadores de los Puertos Canarios se reunió por primera vez el 15 de junio para abordar la problemática de la

prevención de riesgos laborales. En dicha reunión, la Comisión de Seguridad y Salud Intercentro de la provincia de Tenerife invitó

a la FTP canaria a participar en la puesta en marcha de un programa de estudio para la potenciación de la seguridad en las instalaciones portuarias, así como un plan de acción para profundizar en la planificación de las tareas de prevención de los riesgos laborales. En la cita de ámbito regional llevada a cabo en la sede provincial de Sestife, en Santa Cruz de Tenerife, participaron amarradores, personal de empresas estibadoras, practicaje, empresas consignatarias, etc., todos englobados como parte de la Coordinadora Estatal de Trabajadores de los Puertos. Esta era la primera ocasión en la que el conjunto de los trabajadores de los puertos de Canarias trabajaban en un plan de acción común de ámbito regional.

El fin de esta nueva área de trabajo tenía dos planes de desarrollo determinados. Por un lado, la planificación interna de una guía de buenas prácticas para intensificar la vigilancia ante la posibilidad de aparición de los distintos riesgos laborales en el ámbito portuario; y por el otro, la valoración de las reclamaciones

oportunas que, en el caso de que fuesen necesarias, se deberían plantear tanto a la autoridad laboral como a la Autoridad Portuaria para la mejora de las condiciones laborales en las instalaciones de los puertos.

Todo este plan de acción se debía de llevar a cabo incluso en medio de un ambiente de excelentes resultados en materia de seguridad, de tal manera que el índice de siniestralidad de los puertos de la provincia de Tenerife se había reducido hasta mínimos casi absolutos en los últimos años gracias a la labor realizada por los estibadores portuarios, SESTIFE, empresas estibadoras y el Servicio Mancomunado Prevente.

A partir de ese momento, bajo el impulso del colectivo de estibadores del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, la Federación de Trabajadores de los Puertos de Canarias iniciaba una labor mancomunada de potenciación de mejoras en las prácticas de seguridad e higiene, creando la Comisión de Seguridad Intercentro de los Puertos Canarios.



Foto:
 Humberto Nacher
 Bañon (Valencia)

Enero 2010

Las Palmas

La Asociación Sindical de Estibadores Portuarios (ASEP) de Las Palmas participó en la reunión celebrada en Ginebra (Suiza) en el seno de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) con el objetivo de 'normalizar' los diferentes sistemas de formación que cada país aplicaba en los puertos. El presidente de ASEP y su responsable de Relaciones Internacionales, Miguel Rodríguez y Lázaro Lemes respectivamente, acudieron al encuentro internacional como parte de la delegación de la Fundación Puerto de Las Palmas, en la que el sindicato presta los servicios de formación.

Gestores de los puertos, empresarios y agentes sociales de Estados Unidos, Europa y África se sentaron a la mesa de la OIT para debatir sobre las condiciones de formación, así como de riesgo y prevención, con que se trabajaba en sus respectivos puertos. El

organismo internacional perseguía realizar una valoración conjunta sobre los procesos de formación de los trabajadores portuarios, con la intención de elaborar una propuesta encaminada a 'normalizar' la formación y la prevención en un modelo con unos mínimos comunes a todos los países.

Desde el ámbito sindical participaban en el encuentro, además de ASEP, el sindicato de estibadores de la costa oeste de EEUU (ILW), así como la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y su rama europea (ETF). El sindicato canario tenía gran interés en desarrollar los servicios de formación que prestaba, incluso más allá del territorio regional (tenía las miras puestas en África) y del propio ámbito portuario (acababa de abrir las aulas de su nueva sede a la Coordinadora Canaria de Colectivos y a la sociedad canaria en general).

Junio 2010

Algeciras

Algunos de los portuarios de Algeciras asistieron durante la segunda semana de junio al primer curso sindical realizado en 2010. El curso fue impartido por Pepe Arana, ex presidente de APBA y colaborador del puerto algecireño; Fernando Pérez, cofundador de Coordinadora; varios miembros del comité de empresa de Algeciras, como Manuel Cabello; y otras personalidades relevantes de la estiba, como el gerente de MarApie.

Los asistentes al curso estudiaron materias y temas tan necesarios para la negociación sindical como la búsqueda de soluciones y la elaboración de diálogos constructivos. Todos ellos se mostraron muy satisfechos y expresaron su deseo de poder realizar más cursos de estas características para que todo el colectivo algecireño pudiera beneficiarse de ellos. Estos cursos se realizan en Algeciras desde el año 2001.

Junio 2010

Las Palmas

El primer Seminario Específico sobre la prevención de Riesgos Laborales se realizó en Casa África desde el 14 al 18 de junio, dirigido a gerentes, directores de terminales, técnicos en Prevención, formadores, jefes de muelle, jefes de operaciones, delegado de los trabajadores etc., con la confirmación de la participación de 15 países y más de 30 delegados. El curso, que fue organizado por la Fundación Puertos de Las Palmas y el Sindicato de Estibadores Portuarios, se impartía en España con la mirada puesta en África.

Las exigencias de la globalización y la rápida evolución del desarrollo portuario, exigían una constante demanda de formación originada por la cada vez más rigurosa profesionalización del sector de la estiba. Derivada pues de esta necesidad, surgió la presente iniciativa formativa, encaminada al reciclaje y en consonancia con la implantación de maquinarias de última tecnología y los cambios

en los procedimientos de trabajo adaptados a las nuevas demandas que hacen que el sector sea más competitivo.

El seminario tuvo una duración de 25 horas, la participación de 15 ponentes, cuya presencia en este primer encuentro fue totalmente desinteresada, y organismos y empresas como Inspección de Trabajo y Seguridad Laboral, asesoría jurídica de ASEP, Trabajos Complementarios ETT, Opcsa, Asepeyo, Sestiba, Sociedad de Estiba del Puerto de Dakar, Sebastián Tejera, Armas e Ismservices, etc.

Los representantes africanos mostraron gran interés en visitar las instalaciones del sindicato para saber de primera mano los detalles de los actos programados para la celebración del memorial del 30 aniversario de Belén María, afirmando su intención de participar.



Jornadas sindicales
 Zona Levante 2011.
 Foto: Rafa Egea

Octubre 2010

Las Palmas

Sergio Domínguez Rodríguez, estibador del Puerto de Las Palmas, visitó del 25 al 29 de octubre el puerto de Gdansk, en Polonia, para formar a ocho estibadores, dos de los cuales serían también formadores, en el uso de Transtainers. La empresa Calma, que había puesto en funcionamiento dos de estas grúas de apilamiento en Gdansk, un importante e histórico enclave del Mar Báltico, buscó en diversos puertos internacionales a alguien capaz de enseñar, en inglés, el uso de esta

maquinaria. Sergio Domínguez, del equipo de formación del Sindicato de Estibadores de Las Palmas y Sestiba, dio el perfil que buscaban y viajó durante cuatro días a Polonia, en una experiencia piloto que, desde Calma, calificaron como muy fructífera. También fue una oportunidad para los estibadores de Las Palmas poder conocer la situación laboral de los compañeros de este puerto e iniciar contactos con ellos.

Octubre-noviembre 2010

On-line

Durante los meses de octubre y noviembre de 2010 se desarrolló la segunda edición del curso On-Line de Prevención de Riesgos Laborales, específico para el sector de la estiba portuaria y con una duración de 90 horas. Un total de 15 estibadores de Coordinadora, todos ellos delegados de prevención o vinculados a las labores preventivas en su puerto, tomaron parte en este curso que pretendía mejorar la capacitación de nuestros repre-

sentantes en el desarrollo de sus funciones. Es un curso encuadrado en el Plan de Formación de Coordinadora para el año 2010 y contó con la financiación del Ministerio de Trabajo e Inmigración y del Fondo Social Europeo. Su preparación y desarrollo corrió a cargo de personal de los puertos anfitriones y de La Fundación de Estudios Portuarios (FUNESPOR).

Noviembre-diciembre 2010

Madrid

Curso de Técnicas para Hablar en Público. Conscientes de que son necesarias el desarrollo de una serie de habilidades sociales para mejorar el desarrollo de las labores sindicales, un total de 19 representantes de Coordinadora siguieron este curso en Madrid del 30 de noviembre al 2 de diciembre de 2010. El desarrollo del curso corrió a cargo de Dña. María José Bruzón, perio-

dista especializada en Dirección Comercial y Marketing, que a lo largo de las jornadas trató las claves para realizar una comunicación eficaz. Es un curso encuadrado en el Plan de Formación de Coordinadora para el año 2010 y contó con la financiación del Ministerio de Trabajo e Inmigración y del Fondo Social Europeo. Su preparación y desarrollo corrió a cargo de la Fundación de Estudios Portuarios (FUNESPOR).

Febrero 2011

Valencia

Se celebraron las II Jornadas Sindicales de la Zona Levante los días 22 y 23 de febrero de 2011. Reunieron a un total de 40 asistentes entre representantes de Coordinadora de la Zona Levante e invitados del resto de Zonas. Estas jornadas sirvieron para analizar temas de interés para el colectivo como son el marco jurídico administrativo y laboral del sistema de estiba portuaria español en la nueva Ley de Puertos, la situación de los tráficos y terminales de contenedores y Roll-On y las distintas problemáticas que afectan a la estiba portuaria.

Mediante charlas y sesiones de trabajo se estudiaron y analizaron los temas anteriores y se trató de dar solución a todas aquellas cuestiones de interés para el colectivo, todo ello en un ambiente que permitió el intercambio de ideas, experiencias y vivencias entre los representantes que acudieron.

Además de contar en la inauguración con la presencia de D. Ramón Gómez Ferrer, Director General de la Autoridad Portuaria de Valencia, y durante las jornadas con el Coordinador General, los Coordinadores de Zona y los asesores jurídicos del sindicato, el análisis de los temas citados corrió a cargo de D. Francisco Javier Villar Rojas, catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de La Laguna (ULL); D. Víctor M. Díaz Domínguez, profesor de Derecho del Trabajo de la ULL y asesor de Coordinadora; D. Sergi Saurí Marchan y D. Germán de Melo Rodríguez, ambos profesores de la UPC-CENIT.

Valencia

Aprovechando la presencia en Valencia de los representantes de Coordinadora debido a las II Jornadas Sindicales, se desarrolló entre el 21 y el 24 de febrero de 2011 un curso de Técnicas de Negociación Colectiva impartido por Dña. María José Bruzón Alcañiz, experta conocedora de este tema, y que

contó con la presencia de D. José Arana Ortega, asesor de la Zona de Andalucía (Ceuta y Melilla) de Coordinadora. Los principios, estilos y fases de la negociación, así como las estrategias, tácticas y la legitimación a la hora de negociar, formaron la estructura de este curso que se impartió a un total de 22 representantes de Coordinadora. Es un curso encuadrado en el Plan de Formación de Coordinadora para el año 2010 y contó con la financiación del Ministerio de Trabajo e Inmigración y del Fondo Social Europeo. Su preparación y desarrollo corrió a cargo de personal de los puertos anfitriones y de La Fundación de Estudios Portuarios.

Cádiz

Con el objetivo de mejorar en el desempeño de sus funciones sindicales, 17 representantes de Coordinadora del puerto de Cádiz asistieron el 3 de febrero de 2011 al Curso de Formación Sindical de Cádiz. La historia, principios y organización de Coordinadora, el Marco Legal de la estiba en España, los fundamentos de la representación de los trabajadores en la empresa y los principios de la negociación colectiva y de las elecciones sindicales, formaron el programa de este curso. Como ponentes se contó con la presencia de D. Lisardo Coll Botella, secretaria de Coordinadora, D. José Arana Ortega, asesor de Coordinadora en la Zona de Andalucía (Ceuta y Melilla) y D. Vidal Aragonés Chicharro, abogado asesor de Coordinadora. También se contó con la presencia de Manuel Cabello, Coordinador de la Zona de Andalucía (Ceuta y Melilla), así como de representantes de los estibadores del puerto de Algeciras que quisieron apoyar a sus compañeros de Cádiz. Su preparación y desarrollo corrió a cargo del personal del puerto anfitrión y de La Fundación de Estudios Portuarios.

Abril 2011

Las Palmas

Inauguración del Centro de Formación Pepe Marrero. Miguel Rodríguez, presidente de los estibadores de Las Palmas, Antolín Goya, coordinador estatal de los estibadores, y Javier Sánchez Simón, presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, inauguraron la nueva andadura de este centro formativo con vocación de responsabilidad social.

El Centro de Formación Pepe Marrero es una iniciativa formativa desarrollada por la Asociación Sindical de Estibadores Portuarios de Las Palmas (ASEP); un espacio educativo integral con especial orientación a la formación ocupacional continua de los trabajadores y trabajadoras del Puerto de Las Palmas, así como de sus familias y su entorno más inmediato, el distrito Puerto-Canteras en Las Palmas de Gran Canaria. Para este primer año, el Centro tiene 12 cursos programados.

El primer proyecto del centro fue una colaboración entre el sindicato de estibadores portuarios de Las Palmas y el centro especial de empleo Plántate.

Senderos sin barreras se diseñó para posibilitar al alumnado una formación de 400 horas divididas en cuatro meses, en un sector en auge, el turismo rural. Se trató de dotar a personas discapacitadas, muchas de ellas en riesgo de exclusión social, de los conocimientos necesarios para trabajar como guías intérpretes del medio ambiente, para cualquier tipo de visitante, incluso aquél con falta de movilidad.

El proyecto tuvo la vocación de fomentar la superación personal y la igualdad colectiva, unos valores con los que los estibadores se identifican y promueven a través de distintas iniciativas solidarias.

Valencia

La Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos celebró un curso inicial de formación sindical, inaugurado con la proyección de videos sobre la Historia de Coordinadora. En las ponencias que se impartieron en esta edición, cinco en total, se analizaron los mecanismos de las elecciones sindicales bajo distintos aspectos, la representación de los trabajadores en las empresas, así como los fundamentos de la negociación colectiva, entre otros. Esta cita contó con la colaboración de varias entidades, entre ellas, la Fundación de Estudios Portuarios (Funespor), y la participación de 28 personas, de las zonas catalana-balear, levante y canaria.



Vaya lio
Foto: Ricarso Suay
(Valencia)

Noviembre 2011

Barcelona

Los días 29 y 30 de noviembre y 1 de diciembre, Barcelona acogió las Jornadas de Prevención de Coordinadora, un encuentro de debate y análisis entre los delegados de prevención del sindicato y que contó con la participación de destacados expertos del mundo de la seguridad laboral.

La inauguración de las Jornadas corrió a cargo de David Raja, delegado del Comité de Empresa de Estibarna, y de Carlos Larrañaga, actual presidente de ANESCO, la patronal estibadora. Ambos coincidieron en la necesidad de apostar firmemente por la prevención con el objetivo de reducir los índices de siniestralidad en los puertos. Asimismo, Javier Vidal, anterior presidente de la patronal y director de Tercat, también se encontraba presente en el acto. Las Jorna-

das contaron con la presencia, entre otros, de Fernando Collado, técnico superior de prevención de riesgos laborales, el doctor Carles Amigó, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, o Esther Pérez, abogada del Col·lectiu Ronda.

Al encuentro asistieron estibadores de 12 puertos distintos: Bilbao, Tenerife, Las Palmas, Ibiza, Mahón, Mallorca, Tarragona, Valencia, Castellón, Málaga, Algeciras y Barcelona. Durante las tardes, los delegados de estos enclaves se reunieron en la sede sindical de Coordinadora en Barcelona para debatir acerca de la seguridad en sus diferentes muelles y de las medidas que se están adoptando para mejorarla, tanto en lo que respecta a la maquinaria empleada como a la indumentaria de los trabajadores, los llamados EPI, o los protocolos a seguir en caso de accidente.

4.4 Actividades sociales organizadas por puertos

Enero 2010

Barcelona

Los estibadores participaron en la campaña de recogida de juguetes Por tercer año consecutivo, los estibadores del Puerto de Barcelona participaron en la recogida de juguetes que organiza la Cruz Roja y que va dirigida a los niños más necesitados. Pese a la crisis económica el volumen de juguetes recogido fue superior al de anteriores campañas. Por otro lado, los estibadores también participaron en la recogida de alimentos organizada junto con la Autoridad Portuaria.

Cádiz

Los Reyes Magos visitan el puerto Como cada año, los Reyes Magos visitaron a los hijos de los estibadores del Puerto de Cádiz y recoger las cartas dirigidas a sus majestades. Recorrieron el puerto y las calles de la ciudad y una vez finalizado el desfile, se celebró una fiesta de bienvenida. Antes de poner fin a la celebración, los Reyes entregaron a los niños asistentes un pequeño adelanto de los regalos que iban a recibir. Al acabar la fiesta el grupo organizador fue a comer con Melchor, Gaspar y Baltasar para agradecerles el esfuerzo.



← izq.
Travesía puerto
Tenerife 2011



← dcha.
Cruz Roja
Las Palmas 2011

Santa Cruz de Tenerife

Los estibadores hacen entrega de una ayuda a los compañeros jubilados Con motivo de las fiestas navideñas los estibadores del Puerto de Tenerife hicieron entrega de una ayuda económica a todos los compañeros portuarios jubilados cuya pensión no supera los 700 euros. Esta ayuda se ha cubierto con el fondo social de los estibadores portuarios de Santa Cruz de Tenerife. Tradicionalmente este fondo ha servido para financiar 1.700 lotes navideños, pero el pasado año, con motivo de la crisis económica, se decidió que era mucho más conveniente realizar esta actuación, con la que se trató de ayudar a los antiguos compañeros a superar la tan temida cuesta de enero.

Santa Cruz de Tenerife

Los estibadores donan un contenedor para la recogida de alimentos para el Sahara La Laguna acogió el fin de semana del 29 al 31 de enero el festival 'Sahara, Paz, Vida y Color', una iniciativa de carácter humanitario en apoyo de los alrededor de 160.000 saharauis que viven como refugiados en los campamentos de Tinduf. En la plaza

del Cristo de La Laguna se instaló de forma provisional un contenedor de carga, donado por los estibadores, que fue utilizado por los ciudadanos para depositar atún y aceite, alimentos que serán distribuidos en los campamentos de Tinduf. El objetivo principal era recoger alimentos que ayuden a las personas residentes en el Sahara a sobrellevar sus precarias condiciones de vida.

Las Palmas

La ASEP inaugura una nueva sede La Asociación Sindical de Estibadores de Las Palmas (ASEP) inauguró una nueva sede sita en la octava planta del Edificio Puerto en la capital grancanaria. Instalaciones puestas a disposición para "todos los trabajadores y trabajadoras, no solo para los estibadores", anunció Miguel Rodríguez, presidente de la asociación. Con 300 metros cuadrados de extensión, salas, oficinas y dos aulas preparadas para dar cobijo a los más de 700 estibadores de Las Palmas, estas instalaciones serán a partir de ahora el orgullo y la esperanza de quienes llevan años luchando por unos derechos laborales y el reconocimiento a una labor indispensable para la actividad portuaria.

Marzo 2010

Las Palmas

Los estibadores colaboran con el Hogar Asistencial Matilde Telles La Asociación Sindical de Estibadores Portuarios de Las Palmas (ASEP) colaboró con el Hogar Asistencial Matilde Telles, en el que se atiende a un total de 24 menores con diversos tipos de problemas derivados de maltratos, con edades comprendidas entre los 4 y 16 años. El equipo de gimnasia de los estibadores ofreció una exhibición de lucha Sambo y otras actividades gimnásticas a los menores y posteriormente los agasajó con una tarta, varios regalos y otras sorpresas. Además de ASEP, participaron en el encuentro los trabajadores de La Luz y OPCSA, así como la Asociación de Vecinos El Altillio La Lapa.

Casablanca

Día Internacional de la Mujer Trabajadora Con motivo de la celebración del Día Internacional de la Mujer Trabajadora, el 8 de marzo se celebró en Casablanca el seminario La mujer en los sectores marítimos y

portuarios. Silvia Puig, Judit Soler y Maica Cerezo, del puerto de Barcelona, asistieron al encuentro, invitadas por Fundación Puertos de Las Palmas, participando con una ponencia. En ella explicaron diversos aspectos sobre la integración de la mujer en el trabajo de la estiba portuaria.

Judit Soler, Silvia Puig y Maica Cerezo son una ejemplo mujeres estibadoras, que no sólo realizan bien su trabajo sino que además son miembros del comité de empresa de Estibarna en Puerto de Barcelona. Las tres fueron invitadas a realizar una ponencia dentro del seminario 'La mujer en los sectores marítimos y portuarios' que la Fundación Puertos de Las Palmas celebró en Casablanca el 8 de marzo, en motivo del Día Internacional de la Mujer Trabajadora. El sindicato ASEP de los estibadores de Las Palmas forma parte de la Fundación y desde ahí impulsan actividades de formación del sector portuario y de promoción de la profesión.



Paella preelecciones
 Rafa Egea (Valencia)

Abril 2010

Barcelona

Exposición sobre el arte de la estiba en el Museo Marítimo La exposición hace un repaso histórico de los trabajos de carga y descarga en el puerto de Barcelona en la que se da una visión ajustada a la realidad. La exposición es fruto de la investigación llevada a cabo por el historiador Jordi Ibarz, entre 2003 y 2005 sobre el trabajo portuario, que ya publicó un libro donde se estudiaban los procesos históricos que han ido convirtiendo estas especialidades profesionales en exclusivas.

Mayo 2010

Barcelona

Celebración anual de la fiesta del 1º de Mayo Las instalaciones de Estibarna acogieron aproximadamente a 400 personas para celebrar el Día Internacional de los Trabajadores. Todos los asistentes fueron trabajadores portuarios de la dársena barcelonesa que llevaron a sus familiares e hijos para disfrutar de las atracciones y actividades organizadas en conmemoración de este día. Así, mayores y pequeños (sobre todo estos últimos) pudieron disfrutar de los castillos hinchables que se instalaron, así como de diferentes talleres y juegos. Además la celebración de este año contó con la presencia de dos invitados de lujo: Mickey Mouse y Bart Simpson.

Por otro lado, durante la celebración, se aprovechó para hacer entrega de las insignias a los compañeros jubilados durante este último año: Juan Isach, Julio Neira "Gallego", Juan Rodríguez "Serio", Rosendo Arribas "Gitano", Alfonsito Zaragoza, Pepe Bayarri, Pere Orts "Cubano", Manuel Garriga "Okupa", Javier Gil, Manuel Segura "Bufanda", Vicente Peraire "Vinagre", Juan

Ortega "Orteguita", Josep M. Ayza y Rafa Baena recibieron esta insignia en homenaje a sus años de trabajo dedicados a la estiba.

Barcelona

Los estibadores jubilados visitan Lloret de Mar El martes 18 de mayo, los 21 portuarios barceloneses jubilados recibieron un homenaje de sus familiares y compañeros de la estiba en forma de excursión a Lloret de Mar. Unas 60 personas acudieron a este homenaje acompañadas por tres delegados de zona: Miguel Marín, Juan Carlos Marín y Carlos Arena. Durante la excursión, los asistentes pudieron disfrutar de un paseo por el jardín botánico de Santa Clotilde y de un exquisito ágape en el restaurante El Trull en el que degustaron sus especialidades culinarias.

Valencia

Apertura del local de jubilados SOMT Gracias al trabajo realizado por un grupo de estibadores valencianos, tanto jubilados como en activo, por fin se ha inaugurado el nuevo local social destinado a los estibadores ya jubilados, así como a sus mujeres y a las viudas de estibadores. A largo plazo, está previsto que el local organice además viajes, actos de todo tipo, exposiciones, charlas, etc.

Julio 2010

Barcelona

Solidaridad con Palestina Los estibadores de Barcelona colaboran en las colonias de niños y niñas palestinos organizadas por la IAC (Intersindical Alternativa de Catalunya). Gracias a la ayuda de los estibadores barceloneses, los niños pudieron visitar el puerto en Golondrina. Todos los participantes en estas colonias son huérfanos que

proviene de campamentos de Belén, Nablús y Tulkarem.

Como cada verano, un grupo de niños y niñas palestinos de entre 10 y 12 años provenientes de los campos de refugiados de Cisjordania visitaron Cataluña durante tres semanas gracias al programa “Vacaciones por la Paz” de la IAC (Intersindical Alternativa de Catalunya).

Los trabajadores del Puerto de Barcelona colaboraron con el programa con el objetivo de que estos niños y niñas pudieran salir durante casi un mes de la dramática situación que viven día tras días en los campos de refugiados. Además, el viernes 9 de julio los delegados de Coordinadora Barcelona acompañaron a un pequeño grupo de refugiados palestinos en una visita al puerto.

Valencia

Triatlón Ironman Vicente Martínez fue uno de los 2.000 participantes del Ironman organizado en Frankfurt (Alemania). La competición es un Triatlón elevado a la enésima potencia consistente en tres partes en las que los atletas primero tienen que nadar 3.800 metros, luego recorrer 180 kilómetros en bicicleta y, finalmente, realizar una carrera de 42,2 kilómetros. Este Ironman, en el que también participó el exfutbolista Luis Enrique, es una de las pruebas clasificatorias para el campeonato mundial que se celebra todos los años en Hawái.

Las Palmas

30 aniversario de Belén María Coordinadora conmemoró el aniversario de la muerte de Belén María organizando una semana de encuentros profesionales, socioculturales y deportivos. Del 19 al 25 de julio representantes de los puertos de los cinco continentes acudieron a Las Palmas de Gran Canaria para participar en este homenaje. Los principales actos previstos

eran una Jornada Portuaria Internacional, una Asamblea General de Coordinadora y un encuentro entre la Zona Europea y Africana de IDC.

En 1980, durante una protesta laboral falleció Belén María, la hija de 16 años de un estibador canario, marcando un antes y un después en la movilización de los trabajadores portuarios por la defensa de sus derechos. Desde entonces, cada 25 de julio, el Puerto de Las Palmas ha rendido homenaje a la memoria de Belén María como símbolo de la lucha de los estibadores para mejorar sus condiciones laborales. En julio de 2010 se cumplieron 30 años de aquel trágico suceso y en su conmemoración Coordinadora de Las Palmas organizó una semana llena de encuentros profesionales, actos socioculturales y deportivos.

El principal encuentro profesional que se celebró fue la “I Jornada Portuaria Internacional” que contó con la participación de especialistas de diferentes países que analizaron la evolución y avance de los puertos poniendo especial acento a los diferentes modelos operativos de las terminales, en la evolución y futuro del tráfico Ro-Ro, del Short Sea Shipping y de las autopistas del mar. Durante la jornada también se abordó el impacto de la crisis en el sector portuario, así como los diferentes sistemas legislativos. Durante la semana, también se celebraron las asambleas de IDC y de Coordinadora.

También se nombró a Enrique González Araña, Hijo Predilecto de Las Palmas. La iniciativa para su designación partió de la Coordinadora Canaria de Colectivos, de la que forman parte los estibadores junto a una treintena de representantes de otros sectores económicos de las islas. Miguel Rodríguez destacó que “Enrique González fue protagonista involuntario de los sucesos ocurridos en torno a Belén María en 1980, pues a él le correspondió pactar con el gobernador de entonces, por mandato de

Remigio Vélez, las condiciones de retirada de los estibadores tras la muerte de la niña, a cambio de que esquiroles y policía se retirasen igualmente del puerto”.

Además se organizaron conferencias y debates en los que participaron algunos de los protagonistas y testigos de los tristes acontecimientos ocurridos hace 30 años. Respecto a los actos deportivos, se realizó el ‘I Encuentro Deportivo Belén María’. Se celebró del 16 al 24 de julio en el recinto portuario y se podía competir en diferentes disciplinas: natación, fútbol 7, baloncesto, atletismo, lucha, etc.

Noviembre 2010

Palamós

Luis Arribas, 30 años de sindicalismo

Homenaje a un estibador de un puerto tan pequeño que apenas se publica nada de él. El protagonista es Luis Arribas, un estibador de Palamós. Un puerto que ni depende de Puertos del Estado ni espera grandes inversiones, pero que se ha mantenido a “flote” gracias a personas como él.

Le ha llegado el momento de la jubilación, pero como otros que lo han precedido, no se jubila ni de la vida ni del sindicato. Batalló junto a otros puertos “menores” hasta conseguir que la Generalitat de Catalunya aceptara un funcionamiento similar al resto de las sociedades de estiba. Luchó hasta ver como gente más joven entraba en plantilla con unas condiciones bien distintas a las que él estaba acostumbrado. De hecho, las suyas a veces no eran ni condiciones. Y ahora, los compañeros de puertos mucho más grandes, casi todos jóvenes, le homenajean por su resistencia, por su buen compañerismo y por haber sabido impartir una lección de sindicalismo sin pretender ser maestro.



1º premio
Concurso de dibujo
infantil 2010
Inti Deop, Barcelona



2º Premio
Concurso Dibujo
Infantil 2010
Sergio Jesús Cabrera
(Valencia)



3º premio
Concurso Dibujo
Infantil 2010
Andrea Oltra Mestre
(Valencia)

Todos los puertos

Convocatoria del concurso de pintura infantil de navidad 2010 Los niños entre 0 y 12 años, hijos o nietos de estibadores portuarios, participaron en el concurso de pintura infantil “Navidad 2010”. El tema de ese año fue “La familia y el puerto”. El dibujo ganador y los dos finalistas se utilizó

Premio
 Concurso de dibujo
 infantil 2011
 Carlos Bermúdez
 (Valencia)



Premio
 Concurso Dibujo
 Infantil 2011
 Paola Viera Lanchazo
 (Málaga)



Premio
 Concurso Dibujo
 Infantil 2011
 Saul Hernández
 (Alicante)



para la imagen de la tarjeta de felicitación de navidad de Coordinadora. El ganador fue premiado con una consola Wii de Nintendo. El segundo y tercer finalista, así como todos los niños participantes, también recibieron un premio.

Enero 2011

Las Palmas

Colaboración con Cruz Roja y Media Luna Roja

Los estibadores de Las Palmas colaboraron con formación técnica con el centro logístico de ayuda humanitaria de Cruz Roja y Media Luna Roja, impartiendo un curso especializado en manejo de mercancías y maquinaria. Esta colaboración quiso ser un primer paso para la firma de un compromiso entre la Asamblea Internacional de Estibadores Portuarios (IDC, International Dockworkers Council) y la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (FICR) para que los trabajadores portuarios cooperen en tareas logísticas en los puertos de los países donde haya ocurrido algún desastre facilitando la salida de la ayuda humanitaria.

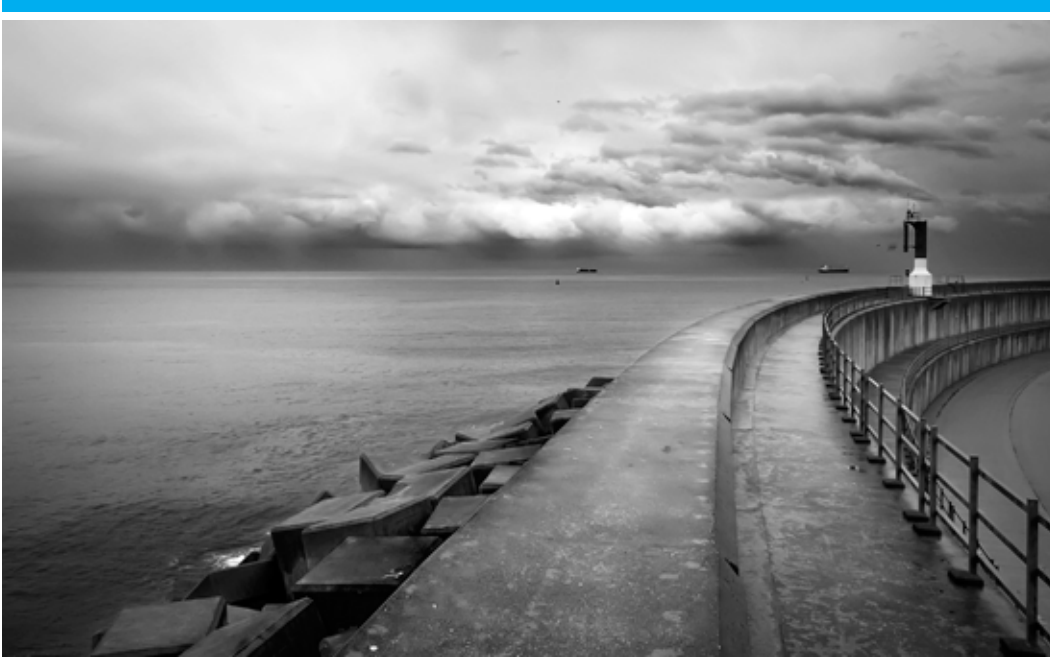
El curso, de 20 horas de duración, constó de una parte teórica sobre la estiba segura y la prevención de riesgos laborales, y otra práctica, sobre el manejo de carretillas elevadoras y otra maquinaria. Todos los alumnos asistentes eran personal propio del Centro o voluntarios de Cruz Roja con formación en logística de emergencias previa. De hecho, muchos de ellos fueron desplazados a Haití tras el terremoto para participar en diversas actividades de ayuda humanitaria.

Febrero 2011

Las Palmas

Apoyo financiero

El 24 de febrero, José Carmelo Gadea del Rosario, Juan Antonio Paredes Rodríguez y José Javier Lampón Pereira, miembros del comité de empresa del sindicato de estibadores portuarios de Las Palmas, ASEP, entregaron a Jorge



1° Premio
Foto global y artístico
La Bocana
Valentín Rodríguez
Selles (AP Valencia)



← izq.
1° Premio
Foto operativas
Estiba bajo la nieve
Óscar Lambraca
Rodríguez (Barcelona)



← dcha.
1° Premio
Panorámica
Ya amanece
Jeroni Pastor Castells
(Barcelona)

Hernández Duarte, Presidente de la Fundación Canaria Yrichen un donativo para apoyar la labor social que este centro realiza.

Yrichen es una organización sin ánimo de lucro, sin afiliación política y aconfesional, que nace en el año 1989, para dar respuesta a las personas con problemas de drogodependencias.

En esta misma línea, en julio de este año, los estibadores colaboraron con la Asociación Española Contra el Cáncer (AECC) de Las Palmas, ayudando a que 8 niños y una voluntaria viajaran a una colonia de verano en Lérida.

Mayo 2011

Valencia

Los Estibadores valencianos celebraron el 1° de Mayo Una vez más, como cada 1° de Mayo desde hace seis años, la familia portuaria se reunió en las instalaciones de SEVASA, en el Puerto de Valencia. Con el paso del tiempo, los compañeros valencianos se han centrado en compartir esa jornada tan señalada con la familia, la propia y la que forman todos los estibadores valencianos. Alrededor de 450 personas se dieron cita en una jornada con doble celebración, ya

1º Premio
 foto otros trabajos del
 puerto
 El guía de la noche
 Enric Cirera Egea
 (Barcelona)



que también se festejaba el Día de la Madre al ser primer domingo de mayo.

Las Palmas

Exposición sobre la lucha por el edificio de la OTP El 9 de mayo se inauguró la exposición '1.000 jornadas en una lucha por el edificio de la OTP' que pudo ser visitada hasta el día 13 en el Edificio Remigio Vélez, sede sindical de los estibadores portuarios de Las Palmas. La muestra planteaba un recorrido por los nueve años de lucha de los vecinos de la Isleta, para que el antiguo edificio de la OTP pase a ser la Casa de la Cultura Belén María y pueda ser disfrutado por toda la ciudadanía. Fotografías, un libro que refleja el apoyo del mundo de la cultura canaria a esta iniciativa y documentos de adhesión de distintas instituciones a esta reivindicación pudieron ser apreciados por los visitantes.

Julio 2011

Las Palmas

La ICHCA entrega material escolar a un colegio de Burkina Faso El 11 de julio, un día antes de que diera comienzo la 6ª Asamblea General de la Sección Regional Canarias África de la ICHCA (Asociación Internacional para la Coordinación de la Manipulación de la Carga), una delegación de miembros

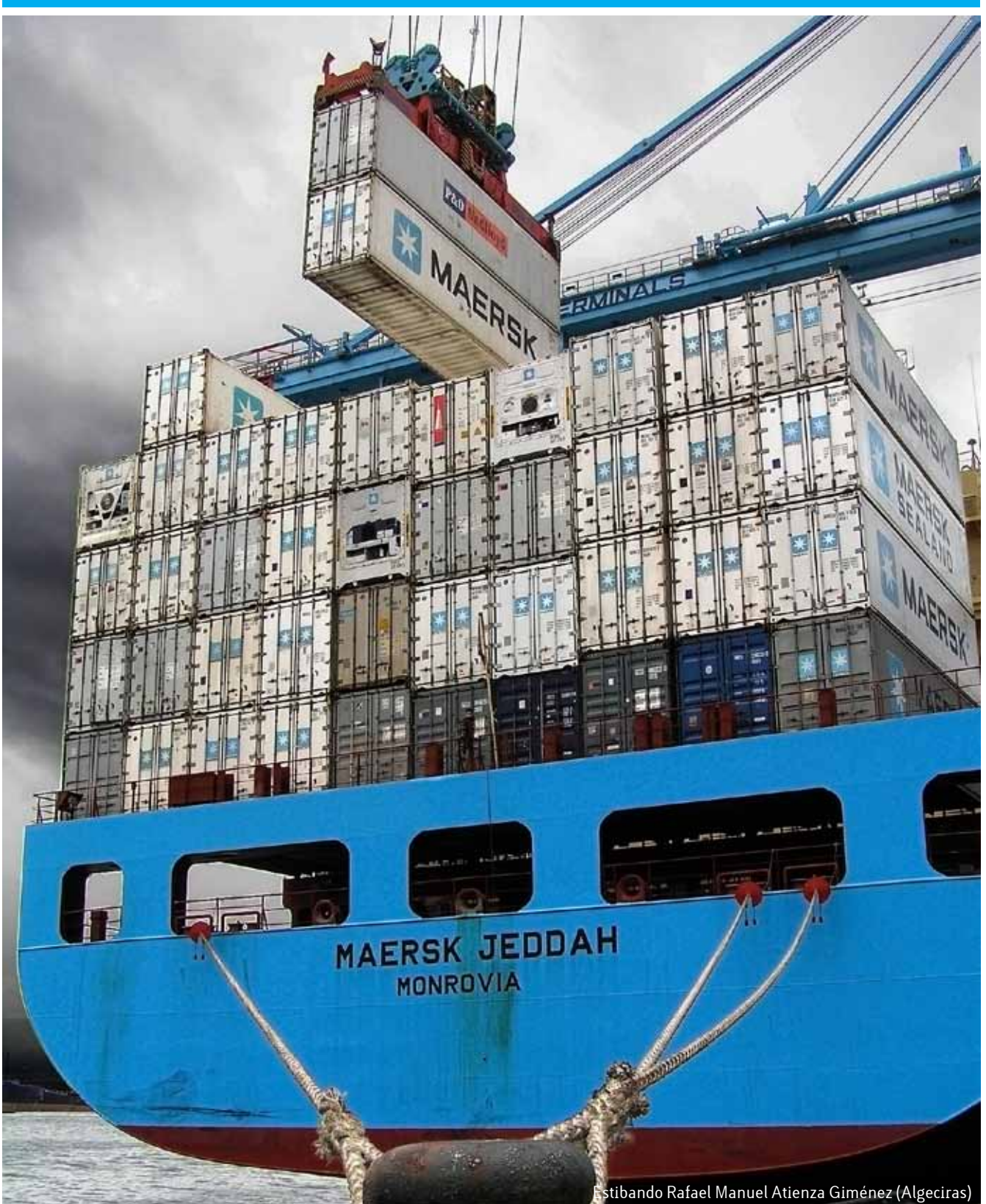
de esta organización acudió al colegio Sagrado Corazón de Ouagadougou, en Burkina Faso, para entregar material escolar.

Los alumnos del centro, 200 niños de entre 4 y 12 años, recibieron a la delegación, de la que estibadores canarios, de los puertos de La Luz y de Las Palmas y de Tenerife, formaban parte, con enormes muestras de cariño y agradecimiento. Hicieron actuaciones para dar la bienvenida a los visitantes y les explicaron todo lo que podrían hacer con el nuevo material escolar.

Todos los puertos

II Concurso de Fotografía Portuaria Coordinadora convocó el II Concurso de Fotografía Portuaria, cuya temática fue "El puerto y el trabajo portuario" dirigido a cualquier persona que desee participar en el mismo. El ganador recibió como premio una cámara Nikon D3000 o material fotográfico de precio equivalente y los ganadores de las distintas categorías recibieron una cámara Nikon Coolpix P100 o también material fotográfico de precio equivalente.

El Jurado, designado por Coordinadora, premió la mejor fotografía de forma global y la mejor fotografía en cuatro categorías de premio: Mejor fotografía de operativas de estiba y desestiba; Mejor fotografía de otros trabajos de la comunidad portuaria; Mejor fotografía panorámica del puerto; y Mejor fotografía artística.



Estibando Rafael Manuel Atienza Giménez (Algeciras)

Evolución de IDC



5.1 Afiliados a IDC, por zonas y en total

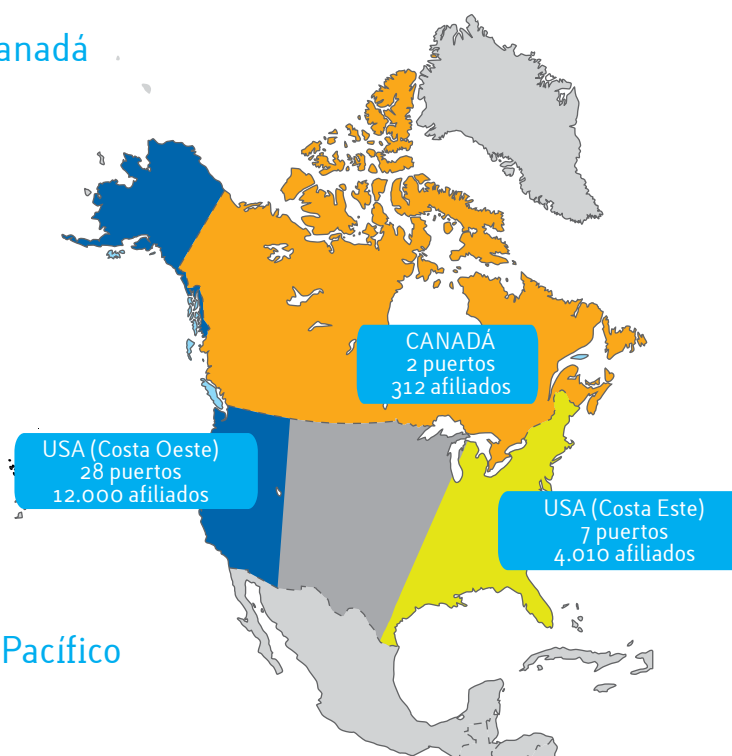
IDC sigue siendo la respuesta sindical de los estibadores a la globalización económica y a los grupos de presión que intentan conseguir la máxima flexibilidad de los merca-

dos, de las leyes y de la mano de obra. Esta presión, en los puertos se traduce en una desregulación de las normativas portuarias y en una merma constante de las conquistas

Zona Costa Este y Canadá

Total puertos: 7

Total afiliados: 4.322



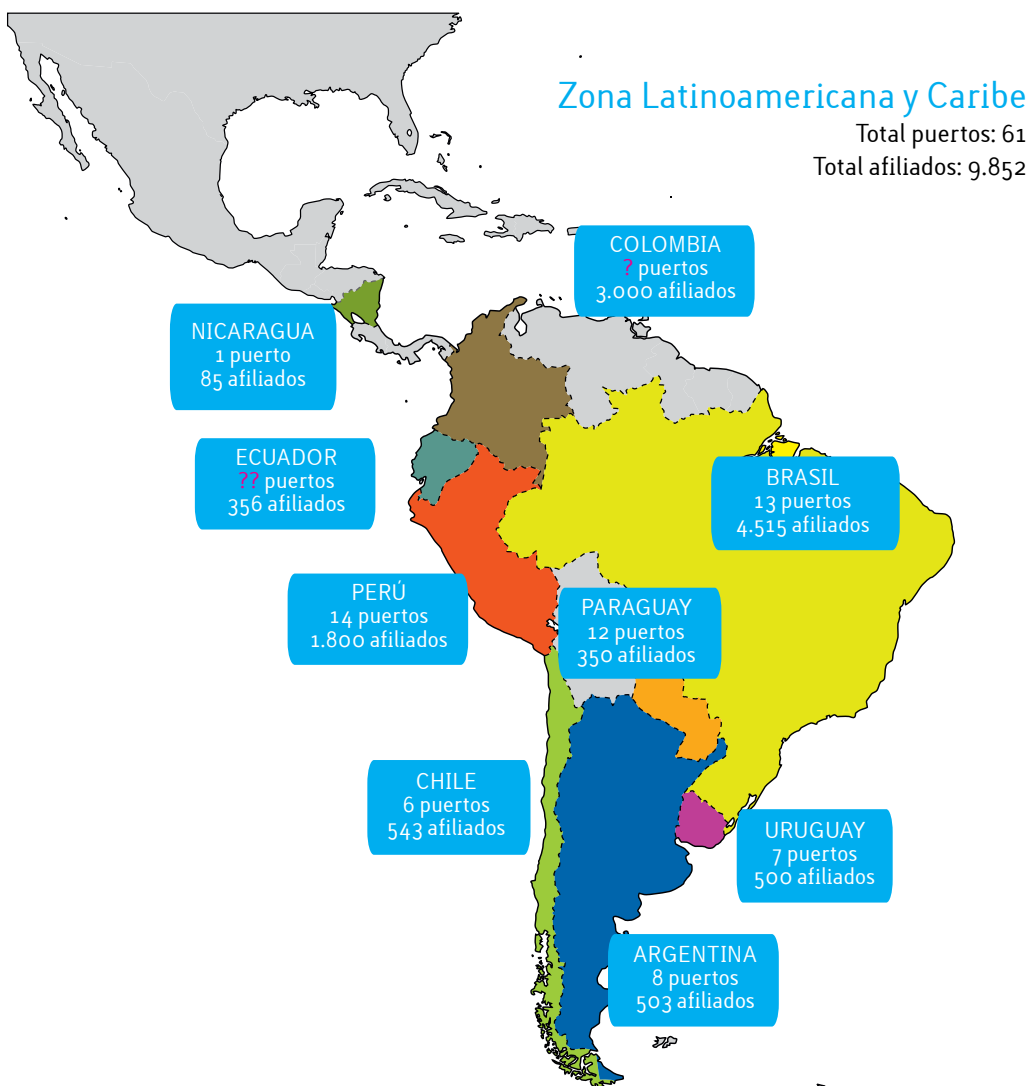
Zona Costa Oeste y Pacífico

Total puertos: 28

Total afiliados: 12.000

laborales de los trabajadores, con el único objetivo de conseguir un mayor margen de beneficio en las operaciones comerciales, aun a costa de la calidad y la seguridad. Por estos motivos, IDC debe seguir siendo una organización de alcance internacional con capacidad para unir a los diferentes colectivos y sindicatos de estibadores de todo el mundo en un único foro de decisión.

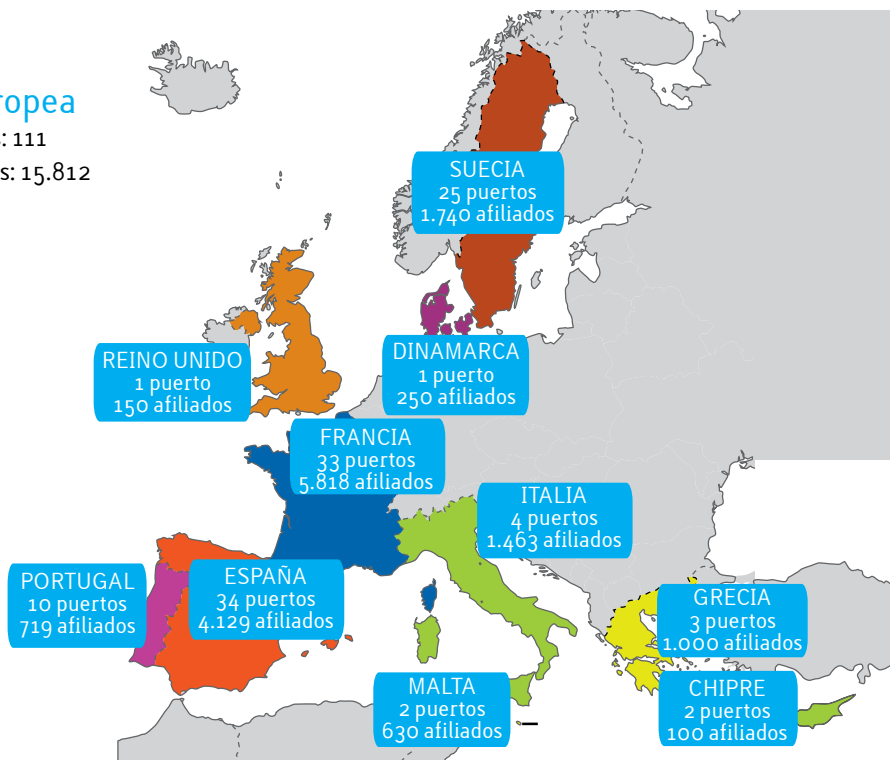
Actualmente forman parte de IDC unos 60.000 trabajadores portuarios de casi todos los continentes. Para facilitar la coordinación de sus afiliados, IDC se organiza en diferentes zonas geográficas. En los mapas siguientes se pueden ver los sindicatos que forman parte de IDC, los puertos dónde operan y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



Zona Europea

Total puertos: 111

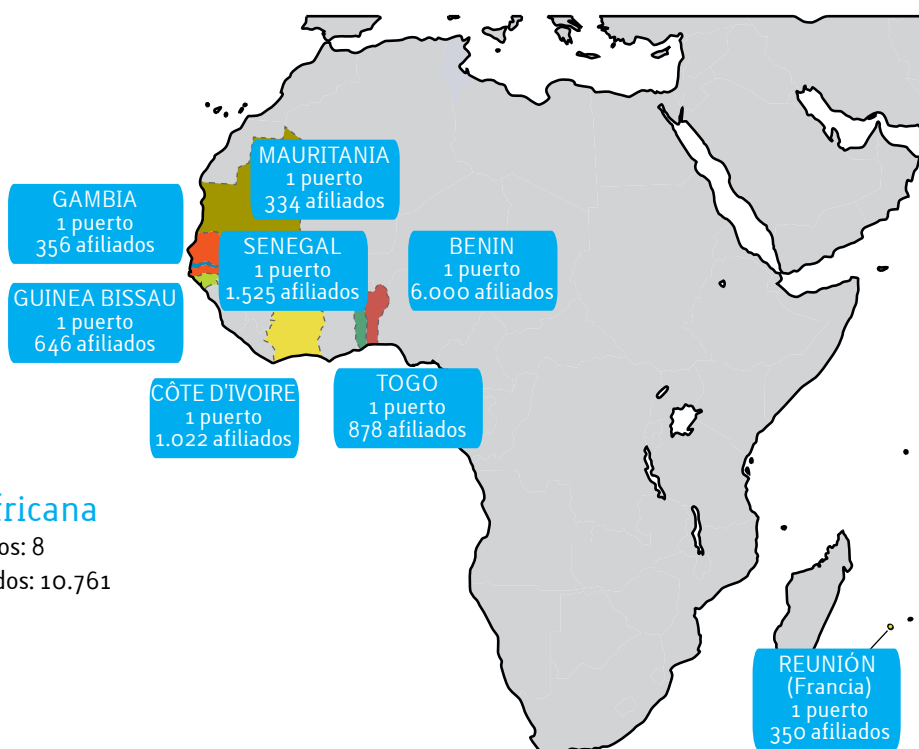
Total afiliados: 15.812



Zona Africana

Total puertos: 8

Total afiliados: 10.761



Asambleas y reuniones celebradas en 2010 y 2011

5.2

Enero 2010

Asamblea General de la Zona Latinoamericana

Los días 21 y 22 de enero se celebró la Asamblea General de la Zona Latinoamericana del IDC en la ciudad de Asunción (Paraguay). La reunión contó con la asistencia de representantes de los diferentes países que forman dicha zona: Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay, Honduras, Argentina y Perú. El punto estrella de la asamblea fue la elección del nuevo coordinador de la zona. Propuesto por los delegados de Argentina, el estibador Carlos Ures, de Supra (Uruguay) resultó elegido por mayoría. Ures asumió su cargo hasta 2011 en sustitución de Elías Costillas (Perú).

Por otro lado, durante la asamblea se hizo un repaso general por las problemáticas principales de la zona y de cada uno de los países que la forman. La precariedad laboral, la desregularización, la falta de aplicación de los convenios colectivos y la contratación de trabajadores no sindicados fueron los temas más tratados. Además se aprovechó la reunión para realizar una condena pública del golpe de estado ocurrido en Honduras en junio de 2009 defendiendo públicamente las democracias.

Febrero 2010

IV Asamblea General de IDC en Charleston.

El Consejo Internacional de Estibadores celebró su IV Asamblea General en Charleston, Estados Unidos, el 23 y 24 de febrero. En ella, estuvieron representadas 50 organizaciones sindicales de 23 países que, además de elegir a sus representantes para los dos años siguientes, establecieron las directrices generales del futuro de la organización.

De este modo, el primer día de la Asamblea, el ex-coordinador general de la organización, Julián García, realizó una intervención en la que alabó el trabajo de IDC y los esfuerzos que ha hecho por la situación laboral de los portuarios a nivel internacio-

nal. Durante la jornada se aprobó el Reglamento de la Asamblea General y se presentaron las nuevas afiliaciones. Además los coordinadores de todas las zonas en las que se divide la organización (Costa Este de EE.UU. y Canadá; Costa Oeste de EE.UU. y Pacífico; Europa; Latinoamérica y Subzona de Brasil) leyeron sus respectivos informes acerca de la situación en estas áreas.

En la segunda jornada de la asamblea, el coordinador general, Antolín Goya, presentó un informe sobre la situación general del IDC en la actualidad. Goya aprovechó para proponer un esfuerzo de expansión en Europa del Norte y lograr así la colabora-

ción de los principales puertos de Alemania y Holanda. Además, Goya expresó su deseo de consolidación en el Mediterráneo y de afianzar el IDC en África y Asia ya que son mercados que ofrecen unas grandes posibilidades de crecimiento tanto a medio como a largo plazo. Otros retos de IDC que Goya apuntó fueron la especialización de los trabajadores portuarios suramericanos y la consolidación de la organización en la zona Este de Estados Unidos y en Canadá.

Durante las sesiones de trabajo también se presentaron y debatieron las propuestas de resolución de las organizaciones afiliadas, así como las líneas de trabajo y la estrategia del IDC para el bienio 2010-2011. Por otro lado, Antolín Goya fue elegido de nuevo por unanimidad coordinador general. Esta es la segunda vez que Goya era elegido, tras las elecciones de 2007 en las que tomó el relevo de Julián García. También se votaron los coordinadores de zona. Fueron elegidos Peter Shaw (Coordinador Zona Europea); Patrick Riley (Coordinador Zona Este de los EE.UU. y Canadá); Robert McElrath (Coordinador Zona Oeste de los EE.UU.); Saúl Airoso Da Silva (Zona Brasil); y Carlos Ures (Coordinador de la Zona Latinoamericana). Por otro lado Elías Costilla (Perú), Roselito

Rivero (Brasil) y Björn A. Borg (Suecia) fueron designados auditores de cuentas.

Del mismo modo, el responsable de Relaciones Internacionales de la Asociación Sindical de Estibadores Portuarios (ASEP), Lázaro Lemes, fue elegido para representar a los estibadores del estado español en la mesa negociadora que se creó para que empresarios y trabajadores debatieran sobre la futura Directiva Europea de Puertos. Junto a los representantes de Francia, Portugal, Malta, Suiza y Dinamarca, Lázaro Lemes fue votado para defender la postura de IDC en la mencionada mesa negociadora, a la que también debían asistir miembros de la Asociación de Terminales Europeas (FEPORT), la Asociación de Autoridades Portuarias Europeas (ESPO) y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF).

La clausura de la asamblea estuvo protagonizada por el homenaje a los Cinco de Charleston, ya que el pasado año era el décimo aniversario de su detención durante una manifestación en la que luchaban por sus derechos y de su posterior arresto domiciliario durante aproximadamente dos años, periodo tras el cual los tribunales resolvían a su favor.



IDC 2010, Charleston
Rafa Egea

Julio 2010

Asamblea de Zona Europea y Zona Africana

El 21 de Julio, en el marco de la celebración del 30 Aniversario de Belén María, el Consejo Internacional de Estibadores (IDC) celebró en Las Palmas de Gran Canaria su Asamblea Europa-África en la que se debatió, entre otras cuestiones, el impacto de la crisis en las plantillas y la expansión de IDC hacia África.

Respecto a la primera cuestión, los representantes de España, Suecia, Dinamarca, Francia, Grecia, Malta, EEUU, Senegal, Ghana, Mauritania y Guinea Conakry realizaron un detallado estudio de la situación de las diferentes zonas portuarias del mundo, analizando de forma pormenorizada las consecuencias de las caídas del tráfico, su impacto en el colectivo de trabajadores, -sobre todo en zonas como el Mediterráneo-, así como las perspectivas de futuro.

El IDC consideró que tanto la reacción ante la crisis como la expansión de la organización son una muestra de que el principio de solidaridad sigue siendo uno de los pilares sobre los que se mueven los trabajadores portuarios. Y es que los estibadores no solo optaron por bajarse los salarios de forma significativa para adaptarse a las circunstancias, sino que procuraron mantener en

la medida de lo posible las plantillas recurriendo a una distribución del trabajo.

Asimismo, se abogó por el mantenimiento del actual sistema de estiba señalando que el camino de futuro no es cambiar el modelo para prescindir de los estibadores, ya que estos son una pieza clave de la actividad portuaria.

Por otro lado, los asistentes mostraron su satisfacción por la incorporación de unos 12.000 afiliados africanos a IDC, tras un proceso de acercamiento que se inició hace algunos meses, precisando que eran miembros de facto, si bien oficialmente su incorporación oficial se produciría en la próxima asamblea general.

Una de las conclusiones de la asamblea, en la que han participado once de los veinticinco países integrados en dicha organización, fue crear la Escuela de Formación Belén María, con el objetivo de impartir cursos tanto de formación sindical como de teoría y práctica de la estiba. Será precisamente en África donde comenzarán a impartirse los cursos por parte de la escuela, puesto que las carencias de formación son mayores en este continente.



← izq.
IDC Asamblea Europa-
África, Las Palmas,
2010
Josep Deop

← dcha.
IDC Asamblea Europa-
África, Las Palmas,
2010
Tino Armas

Septiembre 2010

Asamblea de Zona Europea

Durante el mes de septiembre, la asamblea de la Zona Europea del IDC se reunió en el Puerto de El Pireo (Grecia) para analizar los informes presentados por los sindicatos del enclave en relación con la situación creada por la naviera china Cosco, que según los representantes de los trabajadores, no respetaba las condiciones laborales pactadas, lo que suponía la introducción de condiciones de empleo y desregulación en el territorio europeo”.

Al término de dicha asamblea, en la que participaron delegaciones de más de 100 puertos europeos, el IDC consideró que la inexistencia del respeto a los periodos de descanso anual, semanal y entre jornadas era una reiterada vulneración de los derechos laborales y ocasionaba una inseguridad laboral que ponía en peligro a los trabajadores afectados y a los que se encontraban en su ámbito de influencia.

Por ello, el IDC adoptó varias resoluciones:

1. Apoyar la lucha de los trabajadores portuarios de El Pireo para reivindicar sus derechos laborales.
2. Requerir a la Unión Europea para que interviniese como garante de los derechos sociales de los trabajadores europeos en las empresas comunitarias y extracomunitarias.
3. Exigir al gobierno griego que hiciese respetar los derechos sociales de sus propios ciudadanos y ciudadanas.
4. Exigir a Cosco el reconocimiento del derecho de los trabajadores portuarios que operaban en la Terminal II del puerto a la afiliación sindical, a la constitución de un sindicato y a federarse y confederarse conforme a la legislación griega.
5. Convocar a todos los trabajadores europeos a la jornada reivindicativa y a las acciones sindicales del día 29 de Septiembre de 2010, incidiendo especialmente en los efectos de la globalización en los puertos y en los derechos de los trabajadores del Puerto de Pireo.
6. Requerir a Cosco para que cesara en su actitud antisindical de forma inmediata.
7. Evaluar el resultado de las anteriores medidas en un plazo de 2 meses para, en su caso, adoptar nuevas acciones sindicales en defensa de los derechos de los trabajadores portuarios del Pireo.



IDC
 El Pireo, 2010

Septiembre 2011

Asamblea de Zona Europea

La estiba europea decide convocar un paro de dos horas el 23 de noviembre, decisión que fue tomada por estibadores europeos de 9 países (Chipre, Dinamarca, Francia, Italia, Grecia, Malta, Portugal, Suecia y España) reunidos en Helsingborg, Suecia, los días 21 y 22 de septiembre. El marco, la Asamblea de Zona Europea organizada por el Consejo Internacional de Estibadores (IDC), donde se analizó la situación del sector a nivel internacional.

Fue en la primera jornada de trabajo donde surgió una declaración que exigía a los poderes públicos europeos que el sistema portuario garantice la profesionalidad de los trabajadores en su actividad; aplique las normas de prevención de riesgos laborales; respete el derecho a la negociación colectiva; permita la existencia de condiciones de trabajo dignas y comprometa la continuidad en el empleo de los trabajadores profesionales portuarios europeos en todas las instalaciones y para todas las operativas portuarias realizadas en sus respectivos países. También hicieron un llamamiento y se unieron a todos los sectores y movimientos sociales, políticos, sindicales, culturas y ciudadanos para combatir los principios y objetivos de los grupos especuladores internacionales. En esa línea y en el marco de la movilización del 23 de noviembre, una delegación de IDC iba a acompañar a sus compañeros de El Pireo (Grecia) como muestra de solidaridad con el conflicto que afecta al puerto.

Durante la intervención del actual coordinador general de IDC, Antolín Goya, se re-

saltó la relevancia del conflicto que sufren los estibadores de la Costa Oeste de EEUU, afiliados a la ILWU, y ofreció todo el apoyo y solidaridad de la organización a estos trabajadores, incluso a través de movilizaciones internacionales, si fueran necesarias. Cabe recordar que el International Longshore and Warehouse Union (ILWU) es un sindicato, creado en 1937, que representa a los trabajadores portuarios en la costa oeste de los Estados Unidos, Canadá, Alaska, Hawai y la Columbia Británica.

Goya también hizo hincapié en el trabajo que IDC está realizando en África, que ha concluido con importantes avances en cuanto a afiliación y cooperación con los estibadores de este continente.

Por otro lado, se informó a los asistentes sobre la intención de la Comisión Europea de Transportes de la UE de llevar a cabo una nueva directiva de Transporte, por lo que la Comisión de IDC, de la que forma parte Lázaro Lemes como representante de Coordinadora, seguirá muy atenta la evolución de esta medida y propondrá a la asamblea las medidas sindicales necesarias para que la UE cuente con IDC en el proceso de la posible reforma.

En esta asamblea de zona, también se analizaron cuestiones internas de IDC, como fueron el informe económico de la organización, los preparativos de la asamblea general prevista para los primeros meses del próximo año y sugerencias para la elección del próximo coordinador de la Zona Europea.

IDC 2011
Helsingborg, Suecia
Rafa Egea



Noviembre 2011

Asamblea de la Zona de América Latina y el Caribe.

Los días 9 y 10 de noviembre se desarrolló en Montevideo (Uruguay), la Asamblea de IDC correspondiente a la Zona de América Latina y el Caribe. A lo largo de dos días, los representantes de los distintos países trabajaron en temas como la prevención de riesgos laborales, la solidaridad sindical, la negociación colectiva y demás puntos que afectan al sector de la estiba portuaria en la zona.

Reunidos en Montevideo, organizaciones sindicales de los estibadores portuarios de Argentina, Uruguay, Ecuador, Chile, Brasil, Paraguay, Colombia, afiliados a IDC, analizaron las condiciones laborales existentes en cada uno de estos países, así como los criterios y análisis de las negociaciones colectivas.

De igual manera, se puso en conocimiento de los asistentes los resultados del estudio realizado de las condiciones de seguridad y prevención de riesgos laborales en la Zona

Latinoamericana y del Caribe. Dicha presentación fue la continuación del trabajo realizado por la Zona Europea de IDC.

También se presentó la nueva aplicación informática de la página web de IDC en la que se alojará una base de datos en materia de seguridad. De igual manera, se informó sobre la situación de las relaciones con otras organizaciones sindicales, así como de la preparación de la próxima asamblea general a nivel mundial que se celebrará en enero de 2012 en Brasil.

En cumplimiento de los estatutos de IDC, se produjo la elección del coordinador de la Zona Latinoamericana, cargo que venía ostentando el uruguayo Carlos Ures en estos dos últimos años, en los que ha desarrollado un trabajo excelente. Por unanimidad se eligió como nuevo coordinador al argentino Mauricio Zarzuelo, que será ratificado en la asamblea general de Brasil.

Nuevas adhesiones
durante 2010 y 2011

5.3

Febrero 2010

Más de 12.000 estibadores africanos se sumarán al IDC

Uno de los objetivos que se marcó la asamblea general de Charleston era la extensión del IDC y la captación de nuevos afiliados. En ese sentido, una intensa semana de trabajo en abril de la Coordinadora de Las Palmas en los puertos de Ghana, Togo y Benín, dio como resultado el compromiso de afiliación de más de 12.000 estibadores africanos. Además, estos países mostraron su disponibilidad para participar en el 30 aniversario de Belén María.

Tras la asamblea general, IDC envió a África a dos representantes para mantener reuniones con diversos dirigentes sindicales de los tres países mencionados con el objetivo de expandir IDC en el continente africano. En este proceso de captación jugó un papel protagonista el sindicato de Las Palmas, cuyo coordinador Miguel Rodríguez, era y es el responsable para África de IDC. Las gestiones realizadas meses atrás permitie-

ron formalizar en Charleston la incorporación de 2.000 estibadores de Senegal, mientras sus compañeros de Ghana (4.500 trabajadores), Benín (6.300) y Togo (1.500) lo harían oficialmente en la Asamblea General de IDC en Dakar. De este último país ya formalizaron su solicitud de afiliación al IDC dos sindicatos: Syndicat Libre des Dockers du Togo (SYNLIDOCKTO) y Syndicat National des Dockers du Togo.

Por otro lado, tres nuevos sindicatos de América del Norte y América del Sur se afiliaron a la organización. El sindicato ILA Local 1410 de Mobile (Alabama, EEUU), que cuenta con 175 estibadores; la Asociación de Estibadores Técnicos Privados de Puertos Marítimos del Ecuador "Aso.este-pri", con 240 afiliados, y la Asociación Sindical de Estibadores Portuarios Autónomos y Anexos, con 80 afiliados, las dos últimas del Puerto de Guayaquil (Ecuador).



IDC 2011
Helsingborg, Suecia
Rafa Egea

IDC 2011
 Helsingborg, Suecia
 Rafa Egea



Marzo 2011

Los estibadores nigerianos se interesan por el IDC

El Sindicato de Trabajadores Marítimos de Nigeria (MWUN) mostró interés en formar parte del Consejo Internacional de Estibadores (IDC). Dicho sindicato estaba inmerso en un conflicto salarial con la Autoridad Portuaria de Nigeria. Los dirigentes MWUN, después de una huelga de advertencia que paralizó las operaciones de los puertos a nivel nacional, le concedió a la gestión de la Autoridad Portuaria de Nigeria (NPA) hasta el 31 de marzo para resolver los problemas o enfrentar las consecuencias de más paros sin previo aviso.

El Presidente General de MWUN, Manuel Nted, quien confirmó la inquietud de los miembros del sindicato por la demora en las negociaciones, pidió a la gestión de las ANP y al gobierno que acelerase el proceso para resolver el problema y así evitar una nueva ronda de conflictos laborales que no beneficiaría a nadie. El IDC les mostró su apoyo y les invitó a participar en la Asamblea de Zona Africana.

Junio 2010

Primer Congreso de Puertos Africanos

En junio un total de 13 sindicatos africanos, que representaban a 12.000 afiliados, se dieron cita en el Primer Congreso de Puertos Africanos celebrado en Dakar (Senegal), que contó con la participación de siete países (Senegal, Ghana, Guinea Bissau, Gambia, Mauritania, Benin y Togo).

Pese a las dificultades de desplazamiento, la reunión se celebró con un éxito inesperado, y en ella se designó a un coordinador de la Zona Africana de IDC, cargo que recayó en Abdou Lou, secretario general del sindicato senegalés. Asimismo se confirmó la participación de los estibadores africanos en la reunión de IDC Europa-África que tendría lugar en Las Palmas durante el mes de julio.

Por su parte, los empresarios africanos, que tuvieron como portavoz a Masarr Saar (vicepresidente de la asociación de empresarios de Senegal), mostró en su discurso de apertura su confianza en que de la mano de IDC mejoraría la capacidad de negociación entre los trabajadores y las navieras. La postura empresarial suponía un cambio de mentalidad en las relaciones entre ambas partes, de tal forma que los empresarios mostraron su disposición a apoyar también la expansión de IDC en África al entender que estaban defendiendo los mismos intereses.

Otros encuentros en 2010 y 2011

5.4

Junio 2010

Representantes del Puerto Autónomo de Dakar en Las Palmas

En el mes de junio 20 representantes del Puerto Autónomo de Dakar acudieron a Las Palmas de Gran Canaria para visitar las instalaciones del puerto canario y reunirse con los estibadores. La visita vino motivada por la incorporación de trabajadores africanos al IDC, bajo el objetivo de coordinarse de manera efectiva para defender los intereses de los portuarios a nivel internacional. Otra razón por la que los portuarios africanos visitaron el puerto canario era conocer los procesos de formación de los estibadores isleños.

Octubre 2010

IDC llega a los puertos de Costa de Marfil

En octubre una representación formada por estibadores del Puerto de Las Palmas se reunió con los más importantes sindicatos portuarios de Costa de Marfil. La delegación estaba formada por Miguel Rodríguez, presidente de la Asociación Sindical de Estibadores Portuarios de Canarias (ASEP), y por Ismael Ravelo, responsable de Formación para África del Puerto de Las Palmas, y acompañada por el secretario general de la ICHCA (Asociación Internacional para la Coordinación de la Manipulación de la Carga) para las relaciones Canarias-África, Sergio Galván. Por parte marfileña, acudieron a la reunión representantes de los sindicatos COSADCI y CNDD, de los puertos de Abidjan y San Pedro, así como

el director del Departamento de Relaciones Internacional del Puerto de Abidjan, Seydou Coulibaly, la adjunta a la dirección, Dominique Besse, y el director del Departamento de Conferencias y Seminarios, Jean Marie Koffy, entre otros.

En todas las reuniones se mostró gran interés para que los puertos de Costa de Marfil comenzasen a formar parte de IDC. Sería en la próxima asamblea internacional, en Brasil, donde se confirmaría la aceptación de este país dentro de la organización.

El Puerto de Abidjan es el más importante de Costa de Marfil y uno de los de mayor tránsito de contenedores de África. Mueve 600.000 al año y cuenta con 5.000 estibadores. El Puerto de San Pedro es otro enclave de gran importancia, con 1.500 estibadores. El 90% de estos trabajadores de Costa de Marfil están afiliados a los dos sindicatos con los que se reunieron los estibadores de Las Palmas.

Octubre 2011

Trabajadores del Puerto de Dakar visitaron la sede de los estibadores de Las Palmas

El pasado mes de octubre, un grupo de 19 trabajadores del Puerto de Dakar, becados por su autoridad portuaria, se interesaron por la estructura sindical de los estibadores canarios, así como por el Centro Internacional de Formación Portuaria Belén María.

Los trabajadores, encabezados por el responsable del Departamento de Recursos

Un descanso
 Foto: Jeroni Pastor
 Castells (Barcelona)



Humanos del enclave africano, fueron becados por su autoridad portuaria para pasar una semana (del 31 de octubre al 1 de noviembre) en el Puerto de La Luz. Durante su estancia, las 19 personas, más de la mitad mujeres, recorrieron los distintos departamentos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, de la mano de personal de la Fundación Puertos de Las Palmas.

A petición de los propios trabajadores africanos, Ismael Ravelo, responsable de Formación para Canarias-África de los estibadores del Puerto de Las Palmas, recibió a la comitiva en la sede de su organización y respondió a todas sus preguntas, la mayoría de ellas orientadas a conocer la estructura sindical de los estibadores, la manera de relacionarse de forma óptima la empresa y los trabajadores y la oferta del Centro Internacional de Formación Portuaria Belén María (CIBEM).

La formación sindical en África se suele demandar desde las propias autoridades

portuarias con el objetivo de conseguir convenios que se cumplan y así regular las relaciones laborales en sus puertos. Después de la reunión, los trabajadores del puerto de Dakar solicitaron la firma de un convenio de colaboración con el CIBEM para recibir formación portuaria.

II Jornadas de Mujeres Portuarias Africanas

Tanausú Zumaquero, director del Centro de Formación Internacional Belén María, y Víctor Morín, en representación de IDC acudieron a las II Jornadas de Mujeres Portuarias Africanas, celebradas los días 19 y 20 de octubre en Dakar. Ambos viajaron a Senegal para presentar la oferta de cursos de esta institución.

En su exposición, Zumaquero explicó la importancia de un centro de formación portuario con profesionales de primer nivel, situado geográficamente en un punto estratégico para África, Las Palmas de Gran Canaria, y con posibilidad de dar cursos a



Pulpo-retro-nocturna
Foto: Jeroni Pastor
Castells (Barcelona)

medida, presenciales o a distancia, además de los que se ofertan en su programa anual. Expuso que, aunque el centro dependa de una organización de estibadores, no solo se ofertan cursos orientados para ellos, un colectivo en el que las mujeres -aunque cada vez están más presentes, son todavía minoritarias-, sino para cualquier trabajador del entorno portuario, en el que el sexo femenino, tanto en África como en el resto del mundo, está cada día más integrado.

Octubre – Noviembre 2011

Encuentro de Mujeres Portuarias de Uruguay y Argentina.

Los días 31 de octubre y 1 de noviembre se realizó en Colonia del Sacramento, Uruguay, el Encuentro de Mujeres Portuarias de Argentina y Uruguay en el marco del International Dockworkers Council. Al encuentro asistieron representantes de los puertos de Colonia del Sacramento, Mon-

tevideo, Juan Lacaze y la ANP por Uruguay y Dock Sud, Coronel Rosales y la SAP por Argentina.

El objetivo de la reunión fue promover el intercambio de información, concienciar sobre el rol de la mujer e integrar y compartir experiencias tendentes a optimizar el desarrollo laboral de la mujer en la actividad portuaria en Uruguay y Argentina. De este modo, se intercambiaron experiencias sobre la estructura de las administraciones, las leyes laborales, los sistemas de contratación, los porcentajes por género, los beneficios y los amparos para la maternidad, las medidas de fuerza, la integración del personal contratado bajo diversos regímenes, la tercerización de tareas, entre otros temas.

El encuentro culminó con el compromiso mutuo de mantener la comunicación y extender la propuesta entre miembros del IDC para estrechar lazos y consolidar la unión entre trabajadores con el objetivo de respaldarse en la defensa de sus derechos

Noviembre 2011

Preparativos II Asamblea de la Zona Africana de IDC

Miguel Rodríguez, coordinador de los estibadores portuarios de Canarias, e Ismael Ravelo, responsable de Formación para Canarias-África del Puerto de Las Palmas viajaron los días 16 y 17 de noviembre a la capital senegalesa para ultimar la organización de la II Asamblea General Ordinaria de la Zona Africana de IDC, que, según se acordó en el primero de estos encuentros, celebrado en Las Palmas de Gran Canaria en julio de 2010, debía celebrarse en el Puerto de Ghana a finales de 2011.

Los estibadores canarios se reunieron con integrantes de los 6 sindicatos del Puerto de Dakar, que representaban a 2.500 estibadores, para ultimar el orden del día de la futura asamblea, así como para concretar fechas, que se espera sean anteriores al final de enero de 2012, ya que en la semana del 23 de ese mes se celebrará en Río de Janeiro, Brasil, la Asamblea General de IDC.

Entre los aspectos a tratar en este futuro encuentro estaba la designación de un nuevo coordinador para la Zona Africana de IDC, para lo que cada puerto que lo desee debería presentar candidatos. Por otro lado, el Puerto de Dakar se ofreció también como anfitrión para esta próxima asamblea, si finalmente no se hiciera en Ghana.

CIBEM en el Puerto de Dakar

Miguel Rodríguez e Ismael Ravelo aprovecharon la estancia en Senegal para reunirse con el secretario general de la empresa que organiza el trabajo de los estibadores en el Puerto de Dakar, Amadou Massar Sarr, para lograr un convenio de colaboración con este puerto e instalar en él una delegación del Centro Internacional de Formación Portuaria Belén María (CIBEM), dependiente de IDC. Así mismo informaron tanto a los estibadores como al secretario general de la necesidad de buscar un candidato senegalés para que forme parte del Consejo Rector del CIBEM, tal como harán el resto de países africanos y de Europa pertenecientes a IDC.



Spreader (container)
Francisco José Heredia
(Algeciras)

Solidaridad en 2010 y 2011

5.5

2010

IDC condena el ataque israelí a la Flotilla de la Libertad a Gaza

En junio el IDC condenó el injustificado ataque militar por parte del ejército israelí al barco turco Mavi Marmara, que formaba parte de la Flotilla de la Libertad en dirección a Gaza. Desafortunadamente, el ataque costó la vida a más de diez personas y muchos otros heridos.

La Flotilla de la Libertad estaba compuesta por ocho barcos que transportaban toneladas de ayuda humanitaria a Gaza y había recibido el apoyo y colaboración de muchas organizaciones, entre ellas de la red portuaria mundial. En los barcos viajaban activistas, políticos y periodistas procedentes de hasta 60 países y el objetivo era puramente humanitario, de ayuda a Gaza que sufría el bloqueo por parte de Israel desde hacía cinco años. El bloqueo ya fue calificado de ilegal por las Naciones Unidas y estaba dejando a la población de Gaza en condiciones dramáticas, impidiendo el ingreso de alimentos, medicinas y material para los hospitales, entre otros.

IDC se unía a todas las organizaciones internacionales en protesta y denuncia contra la injustificada brutalidad y ataque al barco, y presionaba a la comunidad internacional y a las Naciones Unidas para encontrar una solución política al bloqueo ilegal de Gaza, a realizar una investigación completa de los hechos así como a la liberación de los presos de la flotilla.

Solidaridad con los estibadores franceses

En octubre el IDC manifestó su respaldo a las acciones emprendidas por los trabajadores portuarios del sindicato CGT en Francia, a la vez que criticó la visión mostrada por determinados medios de comunicación, ya que en artículos de periódicos y de la prensa empresarial, se había ofrecido la información sobre las acciones de los trabajadores portuarios franceses de forma sesgada, antisindical y con dosis de propaganda gubernamental y patronal.

Para el IDC los estibadores franceses estaban luchando en dos frentes. Por un lado contra el plan del presidente Nicolas Sarkozy de aumentar la edad de jubilación de 60 a 62 años, además de aumentar el número de años trabajados necesarios para tener derecho a una pensión completa. Por otro, contra el plan de reforma portuaria francesa impuesto sobre algunos de los trabajadores todavía no privatizados, que introduciría cambios que vendrían a menoscabar la calidad de vida de los trabajadores. Para el IDC la prensa estaba ofreciendo una imagen falsa retratando una huelga de lujo de unos trabajadores sobrepagados que estaban paralizando la industria portuaria. Se trataba de una mala interpretación de la realidad.

IDC se solidariza con el sindicato de estibadores de Chittagong

En noviembre el IDC expresaba su respaldo y solidaridad con el sindicato de estibadores del puerto de Chittagong (Bangladesh)

2011

en la lucha por mantener los derechos sindicales y puestos de trabajo, tras la privatización de seis de los muelles del puerto, antes propiedad de la Autoridad Portuaria de Chittagong (CPA).

El IDC condenaba asimismo que las protestas sindicales que tuvieron lugar en octubre fueran reprimidas con intervenciones militares por el gobierno, la patronal portuaria y otros importantes sectores económicos del país, especialmente la industria de exportación textil, la Bangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association y la Chamber of Commerce & Industry de Bangladesh, culpables de la llamada al despliegue de tropas en el puerto.

La privatización de los seis muelles del puerto provocó el inmediato e injusto despido de 1.500 trabajadores anteriormente contratados por la Autoridad Portuaria de Chittagong. Tras las huelgas y protestas organizadas por el sindicato, la autoridad portuaria inició una nueva contratación de trabajadores, con la expedición de tarjetas identificativas. Sin embargo, según informes recibidos todavía quedaba pendiente la reincorporación de un gran número de estibadores en los muelles concesionados del puerto, así como la liberación de trabajadores injustamente arrestados.

Desde IDC se exigió al gobierno y a la Autoridad Portuaria de Chittagong agilizar la total reincorporación de estos trabajadores. También pidió respeto a la libertad de sindicación y a la negociación de los convenios colectivos del puerto. Estos eran derechos fundamentales de los trabajadores según lo estipulado en las Convenciones 87, 135 y 154 de OIT y en el Artículo 23 de la Declaración de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas.

El IDC muestra su total apoyo a los trabajadores franceses

El Consejo Internacional de Estibadores (IDC) mostraba su total apoyo a los portuarios franceses inmersos en la defensa de sus derechos laborales. Coordinadora, a través de representantes de los principales puertos españoles, y el IDC, con la presencia de su coordinador general, Antolín Goya, participaron en la Asamblea de la Federation Nationale des Ports et Docks CGT celebrada en París.

El inmovilismo del gobierno francés para anticipar la edad de jubilación de los estibadores a cuatro años no se aprobó finalmente, según supieron los trabajadores a través de un comunicado enviado por el ejecutivo francés. Finalmente el gobierno mantendrá una reducción de dos años en la edad de jubilación, en lugar de respetar los cuatro años pactados en octubre, antes de la reforma de las pensiones.

En la asamblea los representantes sindicales acordaron “mantener las medidas de presión incluso endurecerlas, si el gobierno no cambia de actitud”. Desde el IDC, Antolín Goya manifestó su total apoyo a la organización sindical francesa, e instó a la unión del colectivo estibador al considerar que el problema que hoy tiene Francia responde a directrices derivadas de Europa que podría extenderse al resto de países europeos en próximas fechas.

Junto a Goya viajaron a París Rafael Egea, representante de Coordinadora en el Puerto de Valencia y Jordi Aragunde, coordinador de la Zona Catalano-Balear, que respaldaron el sentir manifestado por el coordinador general del IDC. Con su presencia constataban el apoyo y solidaridad que venía mostrando el colectivo de estiba-

dores de los puertos españoles, a través de cartas enviadas a la CGT France, así como al gobierno francés, por parte del IDC.

IDC organiza la solidaridad de los estibadores franceses con Gijón

Representantes de Coordinadora se reunieron el 24 de marzo con sus homólogos del sindicato CGT Francia para coordinar acciones conjuntas en el marco de las movilizaciones planteadas a partir del conflicto surgido por la carga y descarga de vehículos en la autopista del mar Gijón-Nantes.

Coordinadora y CGT, ambos pertenecientes al Consejo Internacional de Estibadores (IDC), intercambiaron planteamientos y posturas en torno al conflicto de Gijón y a cómo los estibadores franceses que operan en Nantes-Saint Nazaire podían contribuir a las movilizaciones planteadas por los sindicatos de estiba españoles.

El encuentro de CGT y Coordinadora tuvo como marco la celebración de una asamblea sobre salud laboral con presencia de estibadores de distintos puertos franceses. Al igual que Coordinadora se mostró en su momento sensible con las movilizaciones en Francia por los cambios en las condiciones de jubilación, se percibió la misma sensibilidad en el sindicato francés ante el conflicto de Gijón.

Los estibadores paran los puertos

Los estibadores de los puertos europeos hicieron un paro de dos horas para reivindicar condiciones de trabajo dignas tal como recoge la Declaración de Helsinborg, firmada en Suecia, en septiembre, por estibadores de 9 países europeos (Chipre, Dinamarca, Francia, Grecia, Italia, Malta,

Portugal, Suecia y España), pertenecientes a IDC (International Dockworkers Council). El paro se llevó a cabo entre las 13.00 y las 15.00 horas en todos los puertos españoles y, en ellos, se celebraron asambleas informativas. El resto de países europeos también se sumaron al paro, en diferentes horarios. Con esta medida, los estibadores europeos también quisieron solidarizarse con sus compañeros griegos del Puerto de El Pireo, que “están siendo excluidos por la naviera china Cosco, concesionaria del puerto, que no respeta las condiciones laborales pactadas”.

Durante la jornada también se llevó a cabo una manifestación en el Puerto de El Pireo a la que asistieron representantes de los puertos de España, Suecia, Francia, Chipre, y Malta, así como el coordinador de la Zona Europea de IDC, Peter Shaw, además de representantes del Sindicato de Estibadores de El Pireo y del sindicato OMYLE, y de diversos partidos políticos. Representantes del sindicato de estibadores de Amberes, Bélgica, pertenecientes a ETF, también acudieron en señal de solidaridad.

Finalizada la manifestación representantes de IDC y de los sindicatos de estibadores de El Pireo y de OMYLE se reunieron con el presidente de la autoridad portuaria “que afirmó apoyar y entender las razones de estos trabajadores, les animó a no desistir de sus peticiones y les comunicó que intentaría mediar en el conflicto”.

Posteriormente, los mismos representantes se reunieron con el recién incorporado ministro de Asuntos Marítimos de Grecia quien les dio la posibilidad de abrir una vía de diálogo con su ministerio además de con el de Trabajo, así como con la naviera Cosco.