

LA ESTIBA anuario 2013



BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE TRABAJADORES DEL MAR

COORDINADORA

Estatal de Trabajadores del Mar - CETM



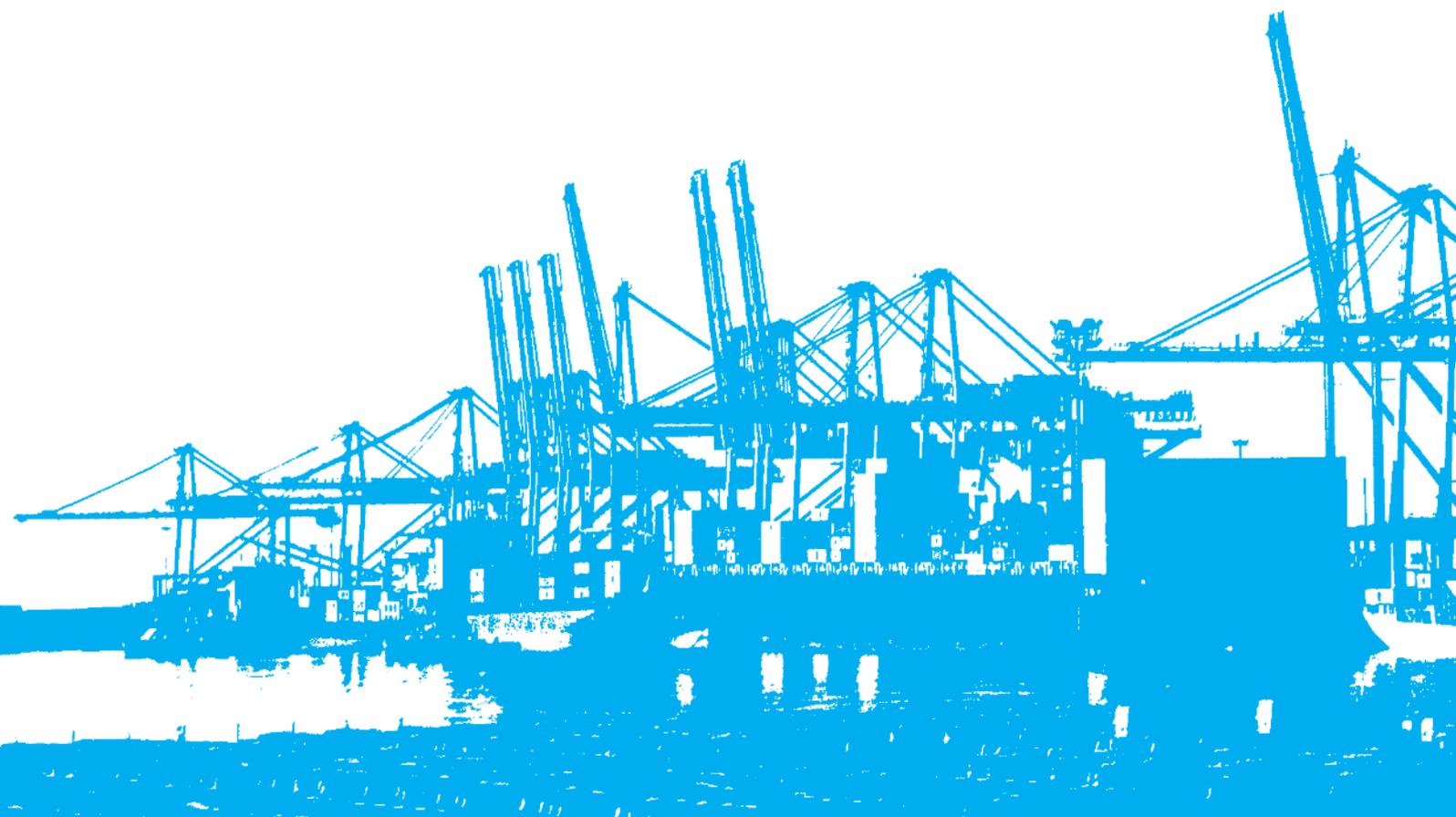
LA ESTIBA **anuario2013**

Sumario

1 Presentación

2 Transporte marítimo de mercancías

- 2.1 El sistema portuario español estandarte de la reactivación de la economía. 9
- 2.2 Tráfico de mercancía en contenedores 14
- 2.3 Novedades en 2013 22



3 El sector de la estiba en España

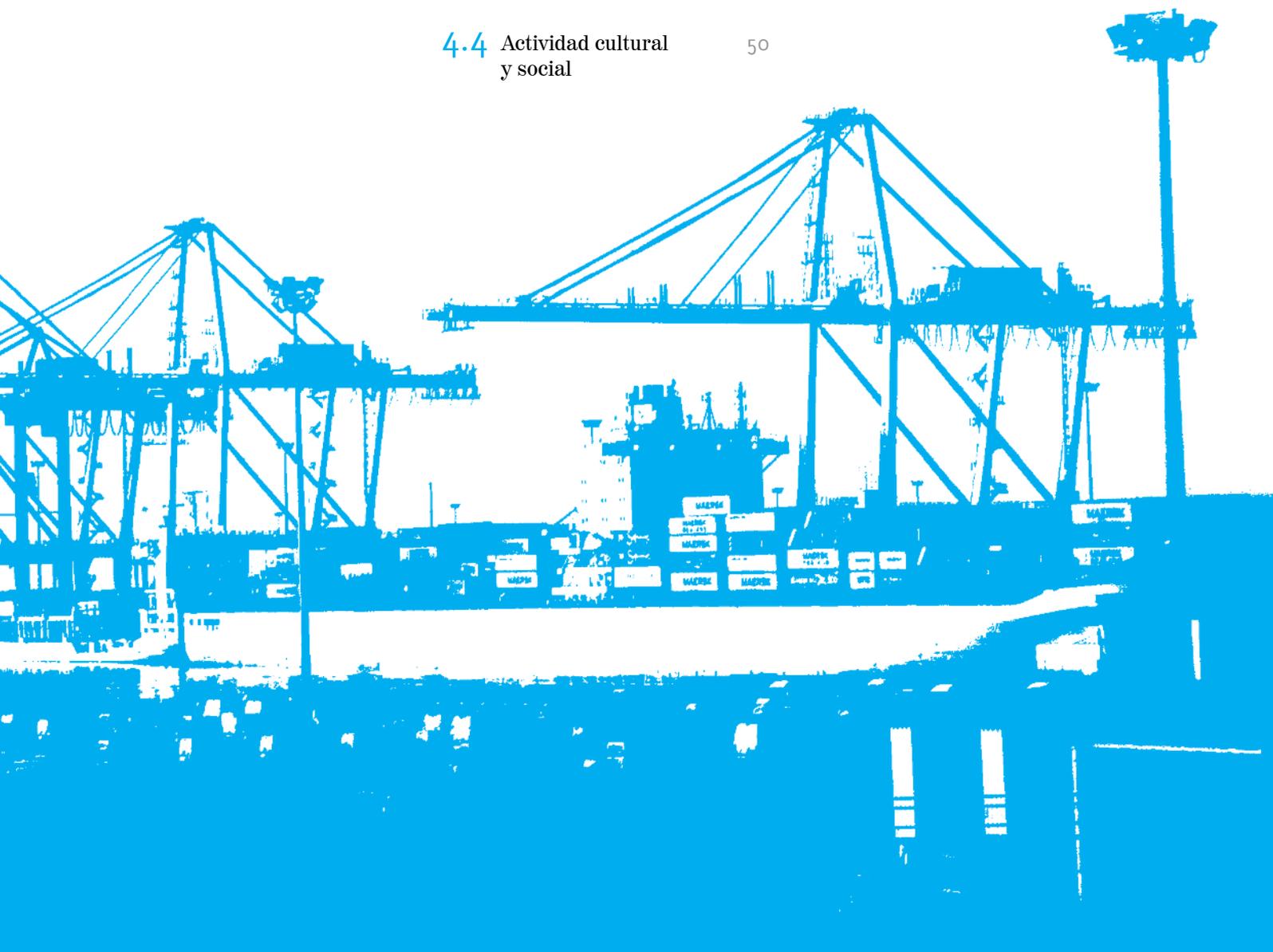
- 3.1 Representación sindical 25
- 3.2 Principales acontecimientos 29

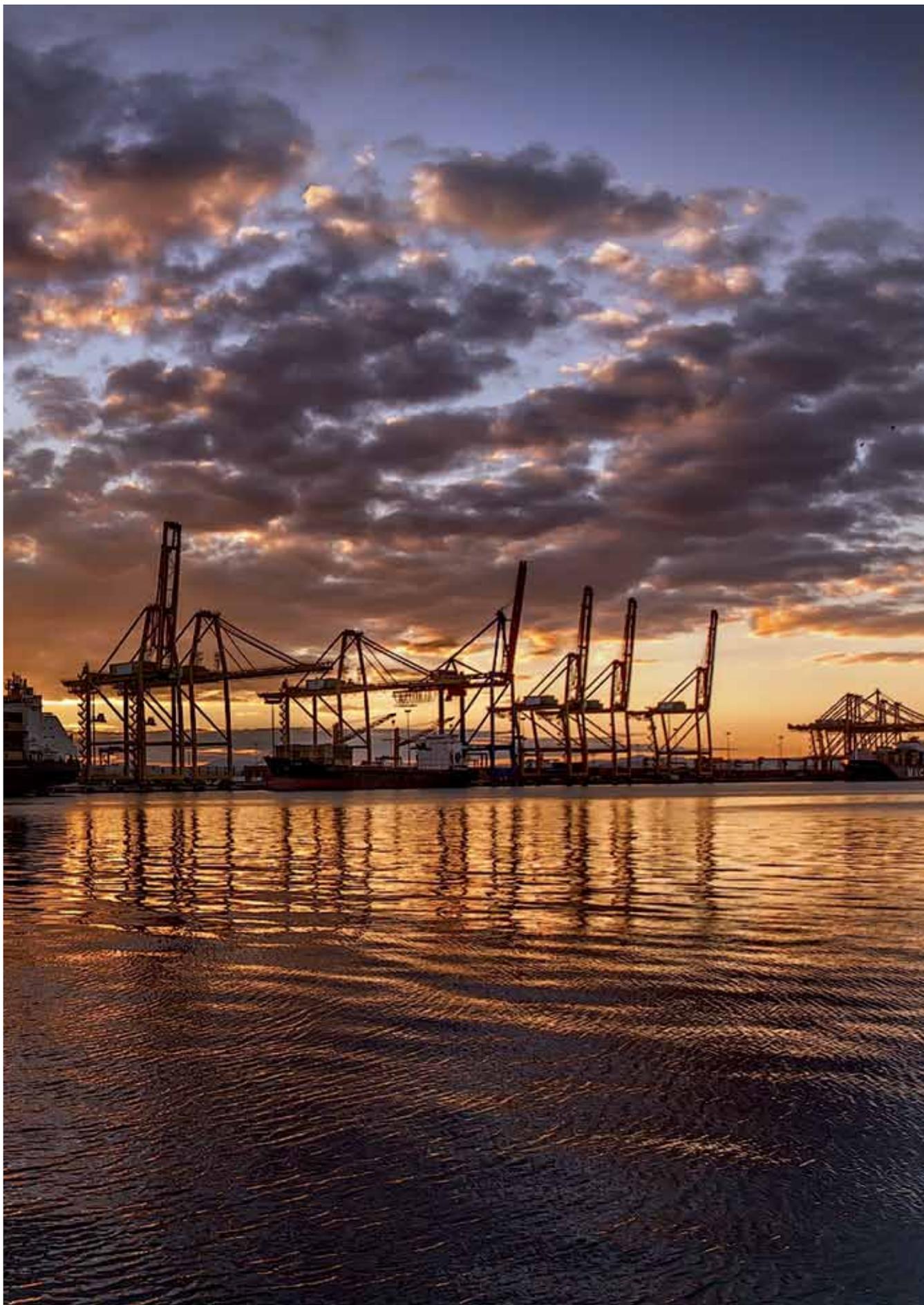
4 Actividad de la organización

- 4.1 Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios (CEEP) 39
- 4.2 Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos (FTP) 42
- 4.3 Formación y Prevención de Riesgos Laborales 46
- 4.4 Actividad cultural y social 50

5 Evolución de IDC

- 5.1 Cohesión internacional (afiliación y representatividad) 57
- 5.2 Asambleas y reuniones celebradas en 2013 60





Encuadre de foto de Francisco Herrero (Puerto de Valencia)

Presentación



Antolín Goya
Coordinador general

Fue 2013 un año convulso para la estiba en España. Doce meses marcados por la amenaza, en distintos frentes, de la inestabilidad en el sector y cuyo verdadero protagonista fue el IV Acuerdo Marco, una norma que supone un auténtico respaldo para los puertos, pues este convenio configura un marco legal que lo dotará de estabilidad para lograr el objetivo que tanto el interés general, como la patronal y los trabajadores perseguimos: que los puertos españoles sigan siendo de los más competitivos de Europa, un ejemplo de garantía de servicio en condiciones óptimas de seguridad y eficiencia, para que las navieras internacionales se interesen por ellos como puerta de entrada a los continentes europeo y africano.

En mayo de 2013 comenzó la ardua negociación entre Anesco, Coordinadora y

el resto de sindicatos con representación en el sector. Intensos debates y reuniones acaloradas, incluso algún desplante sonado, se sucedieron en Madrid durante varios meses. Después de tanto intercambio y haciendo un auténtico ejercicio de flexibilidad, la tan ansiada firma llegó en julio, también en Madrid.

Pasamos el verano satisfechos. Había costado mucho esfuerzo, pero habíamos llegado a un consenso y demostrado que los agentes implicados somos capaces de limar asperezas y compatibilizar posturas para lograr un objetivo que hace compatible el interés de todo el país con el de los colectivos profesionales representados. Sin embargo, todavía le quedaba camino por recorrer a este acuerdo sectorial hasta su publicación. A la vuelta de las vaca-

ciones la Dirección General de Trabajo requería unas modificaciones, fundamentalmente, para aclarar el objeto de nuestra regulación. Hicimos los cambios pertinentes, expresamos de manera clara que solo pretendíamos regular las tareas que por ley nos corresponden, y precisamos que el Acuerdo solo afecta a empresas estibadoras y a estibadores portuarios. Después de estas aclaraciones la Comisión de la Competencia emitió un informe en el que dice que nos excedemos en lo que pretendemos regular y que veía indicios de vulneración de la Ley de la Competencia. Volvimos a corregir el texto y a esperar por su publicación. No tuvimos la recompensa en 2013, fue en enero de 2014 cuando finalmente vio la luz en el BOE.

Ha sido un proceso largo y duro que ha merecido la pena, no solo por el resultado, también por el proceso, pues nos dio la posibilidad de probarnos como colectivo. En los momentos más críticos los estibadores hemos sabido alzarnos con una sola voz, de manera consciente y coordinada y esto hace que la lucha, aunque difícil, tenga sentido.

Tráficos y beneficios

2013, para los puertos españoles, fue un año difícil por la caída de los tráfico, aunque Puertos del Estado volvió a cerrar el ejercicio con considerables beneficios y, en distintos foros, tanto el titular de este organismo como la ministra Ana Pastor, han reiterado que consideran que los puertos son una pieza fundamental para la recuperación económica del país.

Fue el año en el que conocimos la alianza P3 y, en cuanto a la relación con Europa, fueron doce meses de incertidumbre sobre la denuncia de la Comisión Europea contra la Ley portuaria española. En su día, como se recordará, hicimos un frente común en-

tre gobierno, patronal y trabajadores para contestar al requerimiento de la UE, en defensa del marco legislativo español, que ha dotado de estabilidad al sector y que fue aprobado por el consenso de todos los partidos políticos y los agentes implicados en la industria. Nuestra postura es que, indiscutiblemente, la Ley de Puertos ha hecho crecer al sector en este país. Esperamos que la posición del gobierno español, con el respaldo de todos, se defienda con rotundidad y que Puertos del Estado supere sus declaraciones contradictorias. Esperamos coherencia y lealtad a los compromisos asumidos. De igual forma, esperamos que así lo entiendan las instituciones europeas y, llegado el momento, se refleje en la eventual sentencia, quizás en 2014.

Coordinadora

Para Coordinadora 2013 fue un año intenso. Tuvimos que dar lo mejor de nosotros mismos para defender de manera clara y contundente un sistema que, según arrojan los datos, funciona. Lo hicimos, además, de manera ejemplar, con unidad en los momentos clave.

Fue un ejercicio en el que celebramos el III Congreso Confederado de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, en Bilbao, en el que los afiliados a la Federación de Trabajadores de los Puertos reeligieron a Miguel Ángel de Ramón como su coordinador general y los de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios volvieron a depositar su confianza en mi persona para ejercer este cargo. Las dos organizaciones también me renovaron en el cargo de coordinador general de la Confederación de los Trabajadores del Mar.

Y también fue un año de crecimiento. En enero de 2013 dimos la bienvenida a los estibadores de Vigo, que se afiliaron, por primera vez, en nuestra organización.



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services



Carga segura, conductor descansado y mucho ahorro
La velocidad es cosa nuestra



¡ Descubre
la carta ganadora !
**driver
CARD**

¡ Tu carta te ofrece descuentos
de hasta el 40%!



Puedes utilizarla a bordo en:
Restaurantes, Bar, Wellness Center,
gimnasio, tiendas

RORO CARGO • CONTENEDORES • PASAJEROS • PROJECT CARGO



INFO Y RESERVAS

+34 96.306.13.00 • info@grimaldilogistica.com

<http://cargo.grimaldi-lines.com>

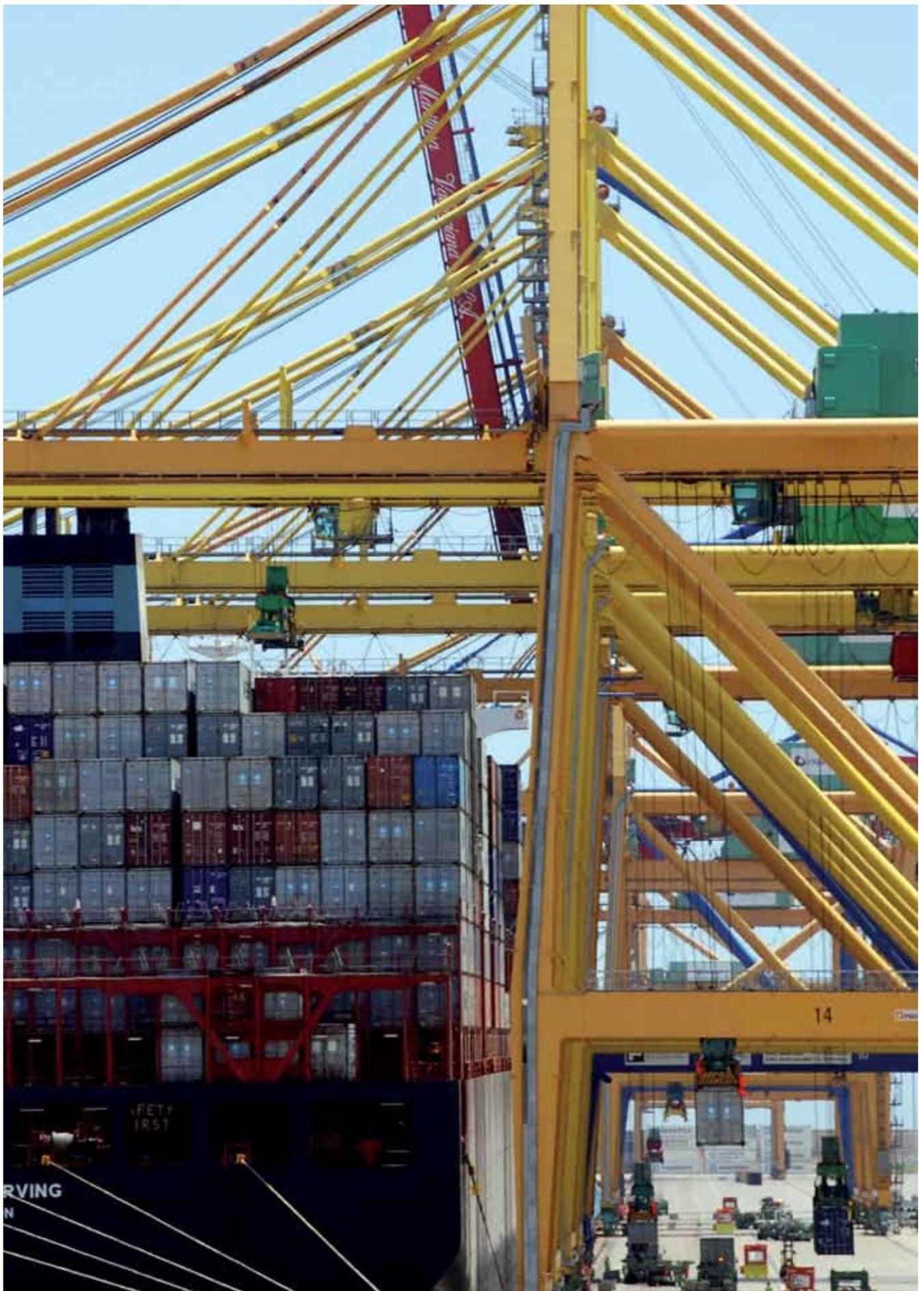


Foto de Óscar Giménez

Transporte marítimo de mercancías



2.1 El sistema portuario español estandarte de la reactivación de la economía

El sector portuario español constituye el 1,8% del PIB del país y aporta un valor añadido bruto anual de más de 9.000 millones de euros. El 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones son transportadas vía marítima, lo que representa el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% del comercio con terceros países.

La ministra de Fomento, Ana Pastor, destacó haciendo balance de 2013 la importancia de los puertos para la reactivación de la economía española. “Las cifras nos dan una idea del carácter estratégico que tiene el sector marítimo en España y de la relevante función que los puertos desempeñan en la logística y en las cadenas intercontinentales de transporte de mercancías”, señaló Pastor.

Además, según el ‘Informe sobre la Competitividad Global 2013-2014’ elaborado por el Foro Económico Mundial, el nivel de calidad de las infraestructuras portuarias españolas ha obtenido una puntuación de 5,8 de un total de 7 puntos, colocándose en el puesto número 12 de un ‘ranking’ de 148 países, por encima de Reino Unido (puesto 15), Francia (puesto 25) e Italia (67).

Estadísticas de tráfico

A pesar de que el total de tráficos descendió un 3,45% con respecto a 2012, el sistema portuario generó en 2013 un cuantioso beneficio de 269 millones de euros, un 22 % más que en el año anterior.

Datos estadísticos 2013 publicado por Puertos del Estado

MERCANCÍAS (TON)				
			Variación	
	2012	2013	Diferencia	%
Graneles líquidos	153.377.121	151.811.661	-1.565.460	-1,02
Graneles sólidos	88.583.662	80.229.484	-8.354.178	-9,43
Mercancía general	219.095.486	213.318.514	-5.776.972	-2,64
Total mercancías	461.056.269	445.359.659	-15.696.610	-3,4

OTRAS MERCANCÍAS (TON)				
			Variación	
	2012	2013	Diferencia	%
Pesca	236.195	229.820	-6.375	-2,7
Avituallamiento productos petrolíferos	8.311.447	7.697.454	-613.993	-7,39
Otros avituallamientos	2.123.003	2.131.517	8.514	0,4
Tráfico interior	3.475.710	3.129.030	-346.680	-9,97
Total otras mercancías	14.146.355	13.187.821	-958.534	-6,78

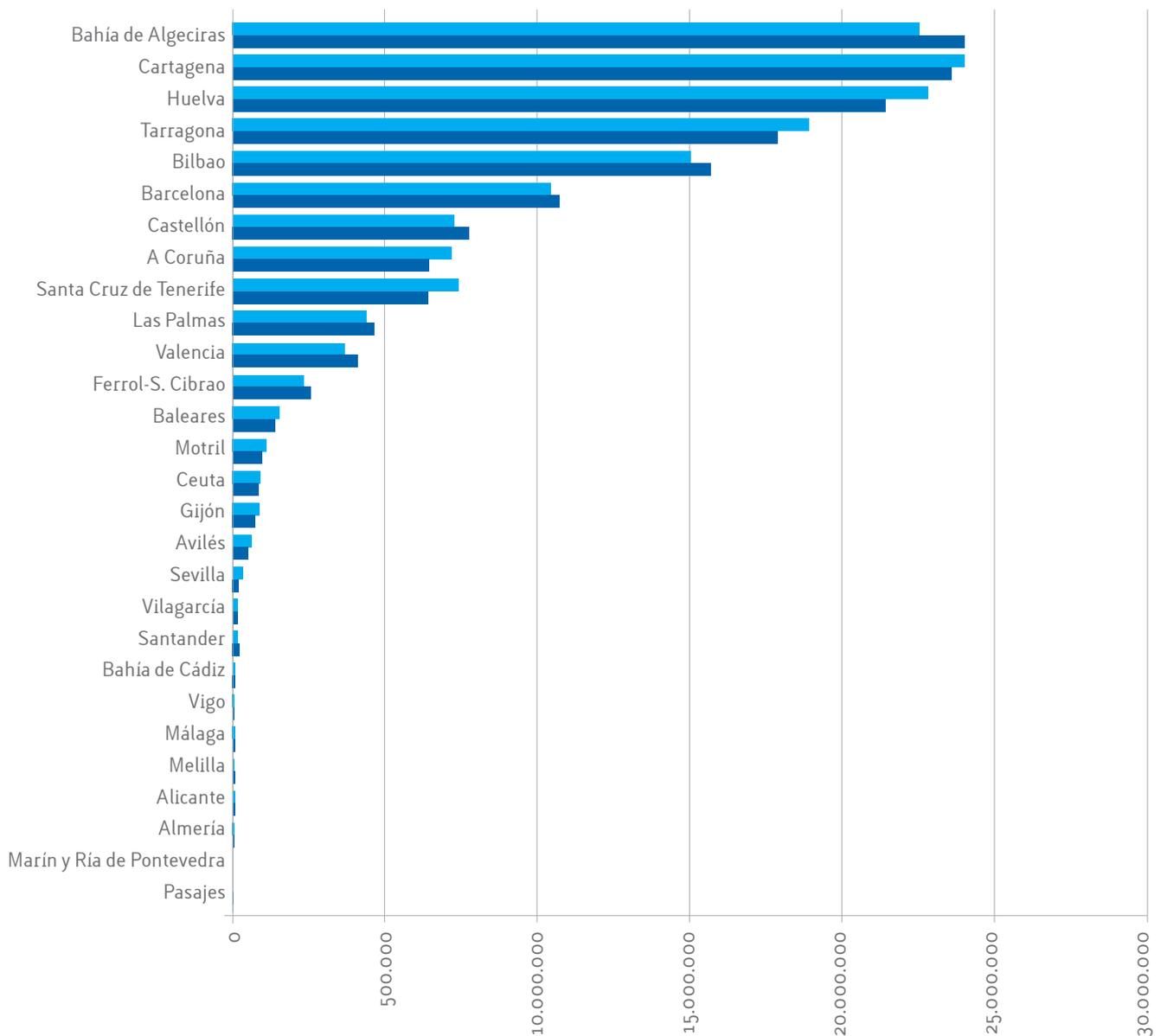
TOTAL TRÁFICO PORTUARIO				
			Variación	
	2012	2013	Diferencia	%
Total de mercancías	461.056.269	445.359.659	-15.696.610	-3,4
Total otras (pesca, avituallamiento, tráfico interior)	14.146.355	13.187.821	-958.534	-6,78
Total tráfico portuario	475.202.624	458.547.480	-16.655.144	-3,5

Fuente: Puertos del Estado

Graneles líquidos

Se han mantenido volúmenes de tráficos similares al año 2012. Los mayores niveles de este tipo de mercancías se sitúan en Bahía de Algeciras, que ha registrado un crecimiento del 5%, Cartagena con una caída del 2% y Huelva con un decrecimiento del 6%.

Tráfico de graneles líquidos por Autoridad Portuaria (toneladas)

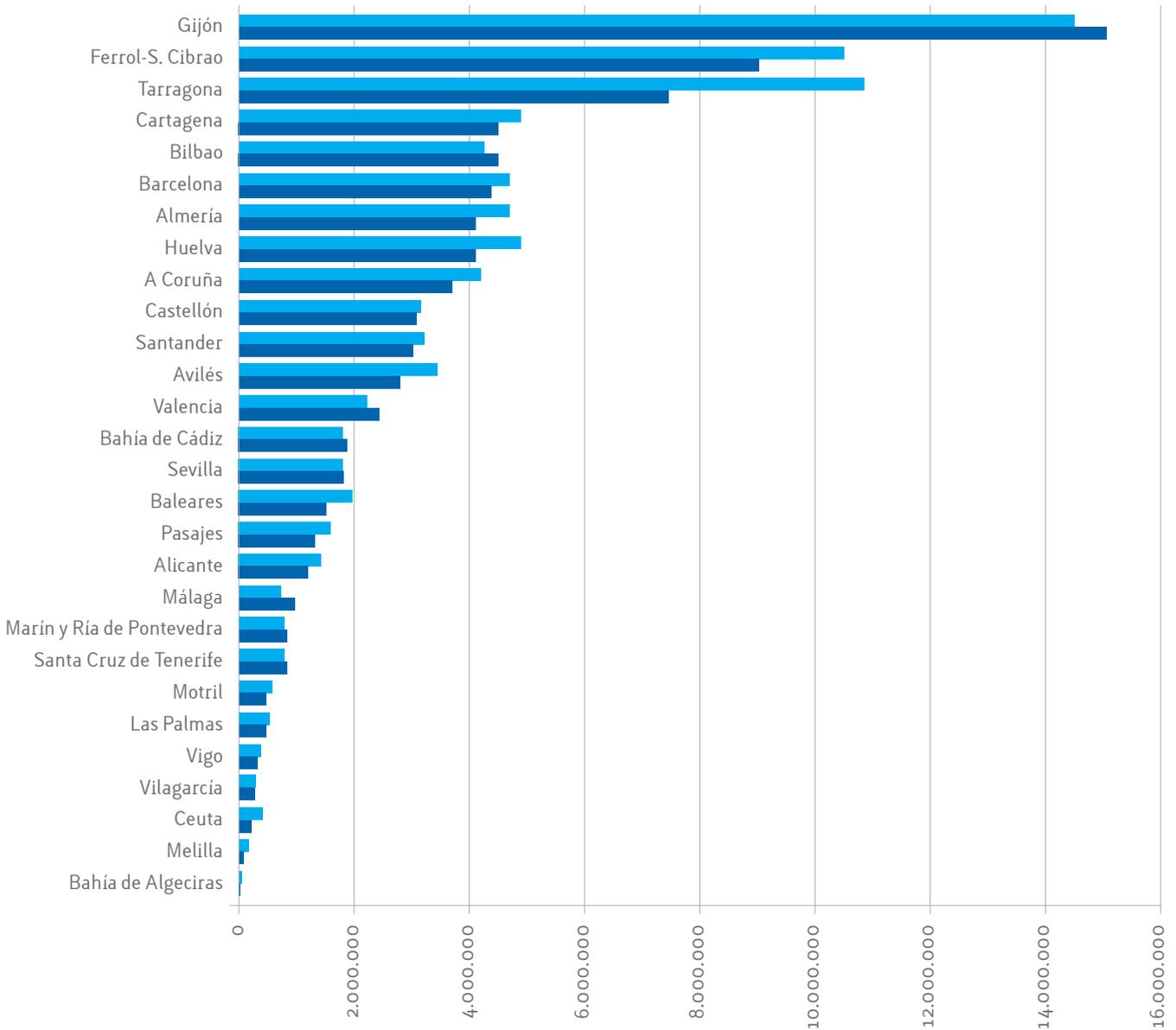


Fuente: Puertos del Estado

Graneles sólidos

El tráfico de graneles sólidos ha disminuido un 10% durante 2013, después de que en 2012 se registrara un importante crecimiento del volumen transportado de este tipo de mercancías. Mientras que en el puerto de Gijón se ha obtenido un crecimiento aproximado del 3%, en los otros dos puertos con mayor volumen de graneles sólidos se han registrado caídas, en Tarragona ha disminuido un 32% y en Ferrol-San Cibrao un 14%.

Tráfico de graneles sólidos por Autoridad Portuaria (toneladas)



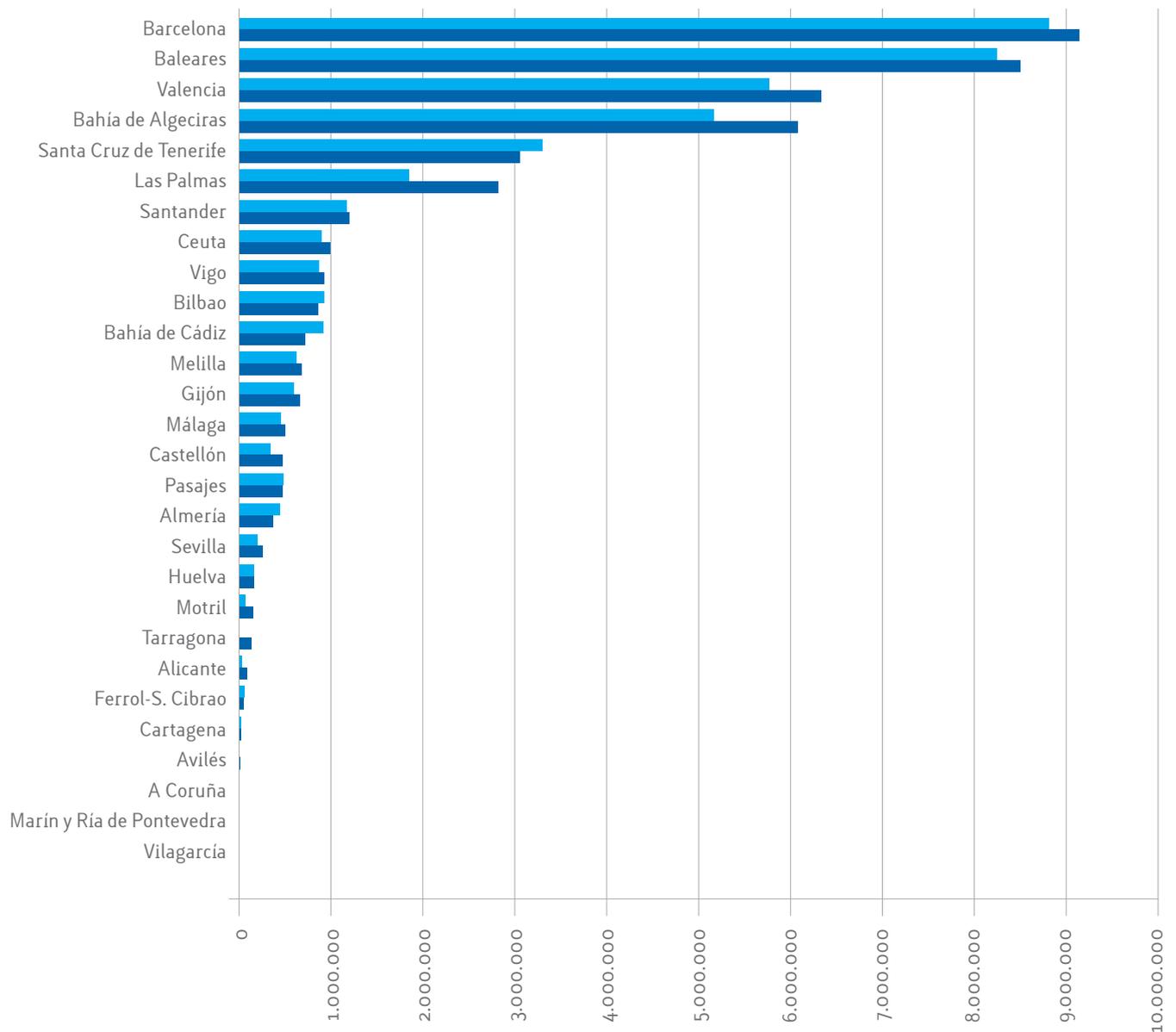
Fuente: Puertos del Estado

■ 2012 ■ 2013

Tráfico rodante

Según las estadísticas que publica Puertos del Estado, el número de toneladas de mercancía rodante manipulada en los puertos ha aumentado un 7%. Destacan los puertos de las autoridades portuarias de Barcelona, Baleares, Valencia y Bahía de Algeciras, en los que se han registrado crecimientos durante 2013.

Tráfico de mercancía rodante por Autoridad Portuaria (toneladas)

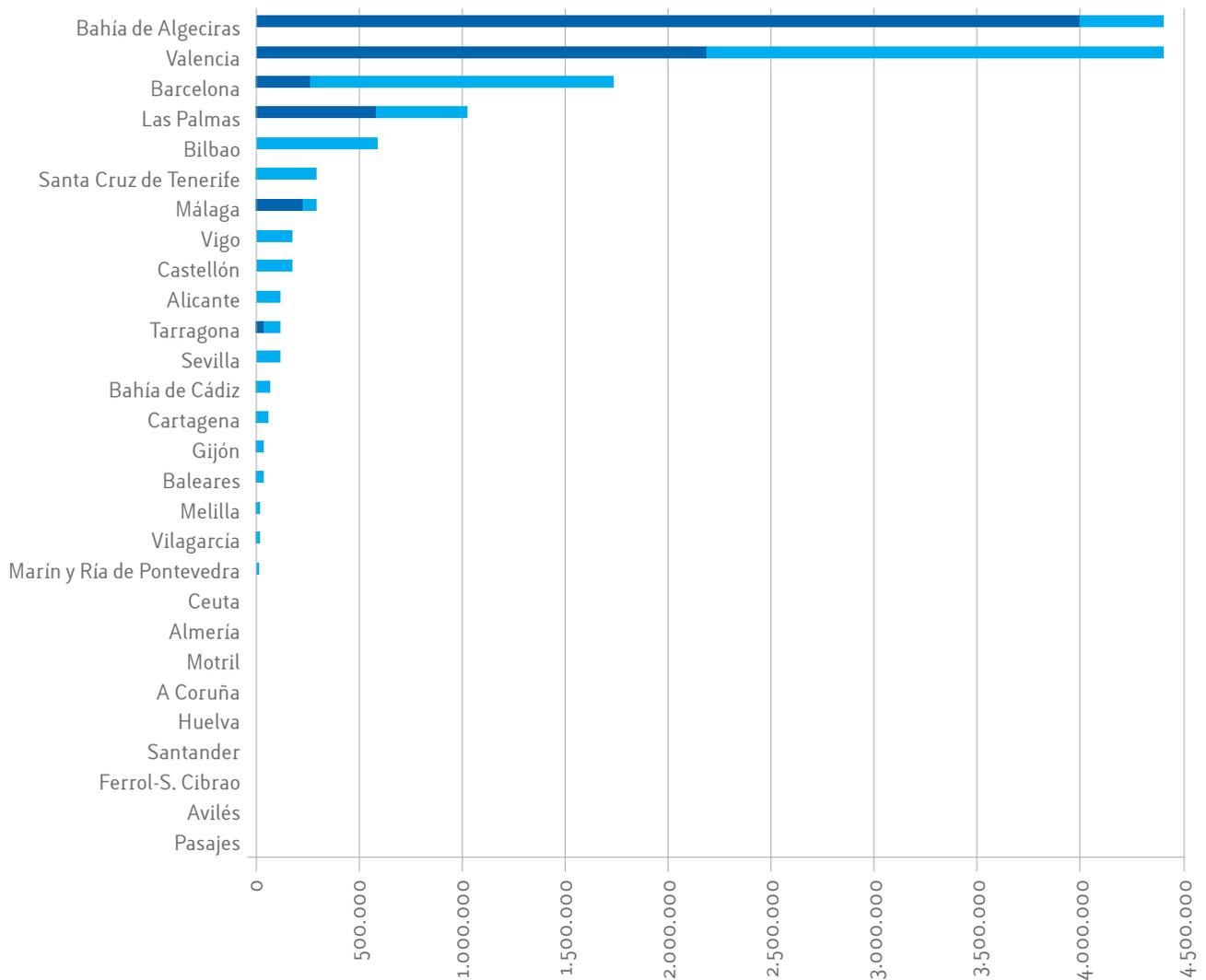


Fuente: Puertos del Estado

2.2 Tráfico de mercancía en contenedores

Durante 2013 se manipularon en los puertos españoles un total de 13.892.230 TEUs, un 1,3% menos que en el año anterior, debido a la caída de los tráfcos de trasbordo en el último semestre del año. Al cierre del año se han equilibrado el volumen de TEUs en trasbordo (53% de los contenedores manipulados) y el de TEUs import-export (47%).

Tráfico de mercancía en contenedores (toneladas)



Fuente: Puertos del Estado

■ En tránsito ■ Nacional y exterior

El puerto de Algeciras se coloca en primer lugar en el tráfico de contenedores, con una tendencia clara hacia el tráfico de trasbordo, el cual ha aumentado un 5% con respecto a 2012.

En segundo lugar se encuentra el puerto de Valencia, que ha registrado durante 2013 una disminución de tráficos, más acentuada en la manipulación de contenedores en tránsito (caída del 5%).

Mercancía en contenedor (TEU)

AUTORIDAD PORTUARIA (de mayor a menor volumen)					
	EN TRÁNSITO		NACIONAL Y EXTERIOR		TOTAL
	2013	% del total	2013	% del total	
Bahía de Algeciras	3.948.167	91,0%	389.649	9,0%	4.337.816
Valencia	2.158.326	49,9%	2.169.512	50,1%	4.327.838
Barcelona	276.774	16,1%	1.442.005	83,9%	1.718.779
Las Palmas	602.531	59,2%	414.870	40,8%	1.017.401
Bilbao	969	0,2%	605.857	99,8%	606.826
Santa Cruz de Tenerife	2.991	1,0%	306.387	99,0%	309.378
Málaga	261.747	88,3%	34.603	11,7%	296.350
Vigo	7.535	3,6%	201.020	96,4%	208.555
Castellón	2.147	1,1%	191.822	98,9%	193.969
Alicante	1.578	1,1%	146.557	98,9%	148.135
Tarragona	73.527	49,8%	74.027	50,2%	147.554
Sevilla	0	0,0%	140.404	100,0%	140.404
Bahía de Cádiz	5	0,0%	92.327	100,0%	92.332
Cartagena	208	0,3%	80.747	99,7%	80.955
Gijón	40	0,1%	62.366	99,9%	62.406
Baleares	18	0,0%	61.547	100,0%	61.565
Melilla	0	0,0%	35.800	100,0%	35.800
Vilagarcía	0	0,0%	33.153	100,0%	33.153
Marín y Ría de Pontevedra	3.012	10,0%	27.231	90,0%	30.243
Ceuta	0	0,0%	19.027	100,0%	19.027
Almería	0	0,0%	7.259	100,0%	7.259
Motril	0	0,0%	5.982	100,0%	5.982
A Coruña	0	0,0%	5.163	100,0%	5.163
Huelva	0	0,0%	3.247	100,0%	3.247
Santander	0	0,0%	1.169	100,0%	1.169
Ferrol-S. Cibrao	0	0,0%	922	100,0%	922
Avilés	0	0,0%	2	100,0%	2
Pasajes	0	0,0%	0	0,0%	0
TOTAL	7.339.575	0,0%	6.552.655	0,0%	13.892.230

Fuente: Puertos del Estado

En tercer y cuarto lugar se sitúan los puertos de Barcelona y Las Palmas respectivamente. El puerto de Barcelona, orientado principalmente a la manipulación de contenedores import-export, ha crecido casi un 10% en este tipo de tráfico mientras su volumen de trasbordo cae de manera considerable. En el puerto de Las Palmas, donde el tráfico de contenedores de trasbordo tiene un mayor peso que el de import-export, se ha registrado una importante caída del tránsito (23,8%).

En quinto lugar aparece el puerto de Bilbao, dedicado mayoritariamente al tráfico de contenedores import-export, que ha mantenido su volumen de actividad durante 2013.

Estos cinco puertos se situaron en 2012 entre los 125 puertos con mayor movimiento de contenedores a nivel mundial, según el ranking que elabora anualmente Cargo System. El primer puesto de dicho ranking lo mantiene el puerto de Shanghai con un nivel de tráfico de 32,5 millones de TEUs, después de que se lo arrebatara a Singapur en el 2010. Por su parte, el puerto de Singapur, en la segunda posición, movió 31,6 millones de TEUs.

En los siguientes puestos, China demuestra su liderazgo en el tráfico de contenedores con puertos como el de Hong Kong y Shenzhen. En la undécima posición aparece el puerto de Rotterdam en Holanda, el primero de los 25 puertos europeos del listado, con un tráfico que asciende a algo más de 11,8 millones de TEUs.

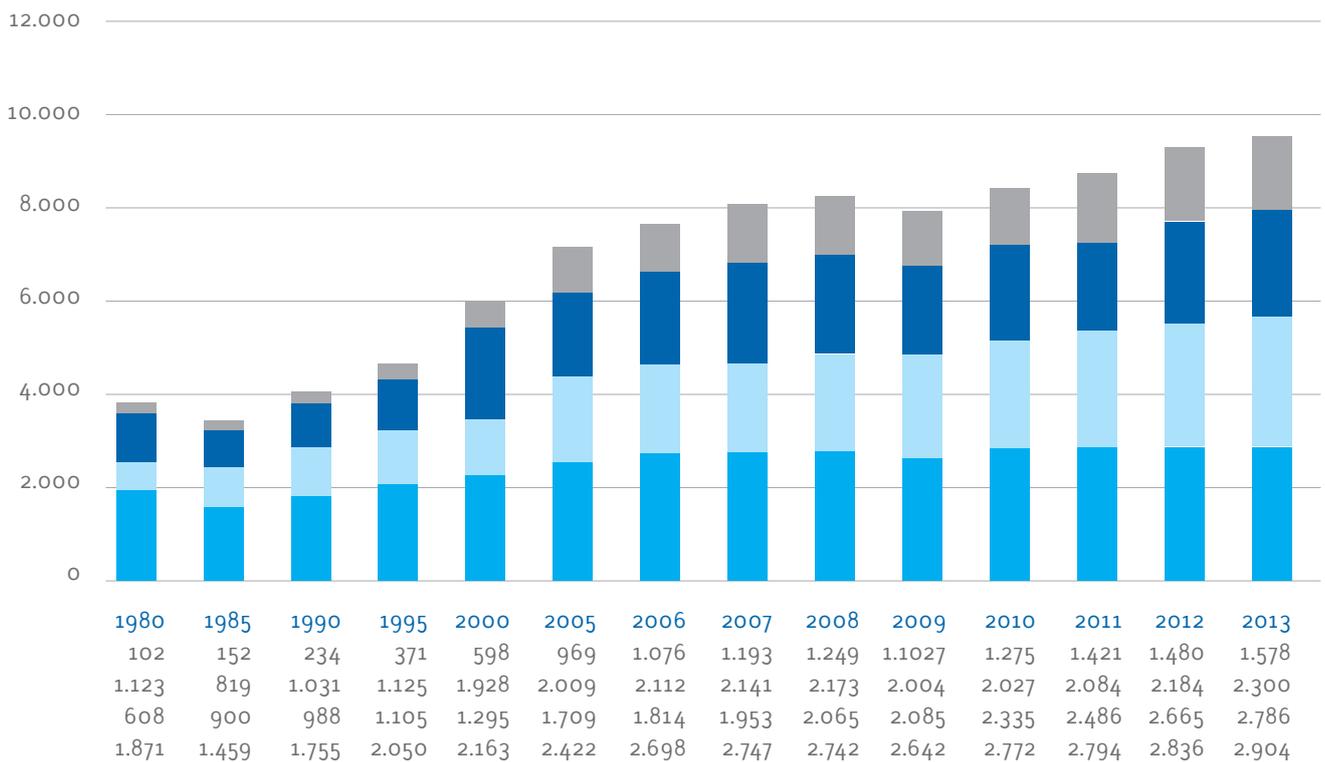


Concentración empresarial

Según datos publicados por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el crecimiento del comercio en contenedores a nivel mundial se ha ralentizado desde 2012. Después de incre-

mentos del 13,1% y del 11,5% en los años 2010 y 2011 respectivamente, 2012 registra un crecimiento del 4,2% y 2013 apunta a un 6,6%. La caída de las importaciones de Europa y su efecto en los volúmenes de exportación mundiales, en particular de Asia, han contribuido de manera significativa a la desaceleración.

Comercio marítimo internacional (millones de ton. cargadas)



■ Contenedores ■ Otra mercancía general ■ Cinco graneles principales ■ Petróleo y gas

Sin embargo, las navieras han continuado incrementando su capacidad de carga construyendo buques cada vez de mayor envergadura, lo que ha derivado en una sobrecapacidad en el sector de aproximadamente un 10%. Para optimizar el uso de sus flotas y así rentabilizar las inversiones en un escenario de exceso de oferta, una de las estrategias más frecuentes entre las principales compañías ha sido la creación de alianzas empresariales.

Una de las uniones estratégicas con más relevancia es la Alianza G6, compuesta por NYK (Nippon Yusen Kaisha), HMM (Hyundai Merchant Marine), OOCL (Orient Overseas Container Line), MOL (Mitsui O.S.K. Lines), Hapag-Lloyd y APL. Comparten 9 líneas en la ruta Asia - Europa en la que disponen de más de noventa buques y 5 servicios entre Asia y Norteamérica con unos 42 buques de entre 5.000 y 8.000 TEUs. A finales de

2013 anunciaron que para el segundo semestre de 2014 aumentarán a 14 los servicios entre el Lejano Oriente y Norteamérica.

Otra alianza que se ha generado es la Alianza CKYH, que une a las compañías Cosco, "K" Line (Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd), Yang Ming y Hanjin Shipping, que comparten líneas entre Asia y Europa, Asia y Norteamérica e incluso una línea trasatlántica.

No obstante, la que en 2013 ha causado más impacto en el sector ha sido la anunciada Alianza P3 entre Maersk Line, MSC y CMA-CGM para julio de 2014, ya que se trataría de la unión de las tres navieras más importantes del mundo. Según datos de ALPHALINER, estas navieras suman entre las tres aproximadamente el 37% de la capacidad de carga mundial de contenedores.

Flotas operando hasta el 24 de diciembre de 2013

Posición	Operador	TOTAL		
		TEU	Nº de buques	%
1	APM-Maersk	2.595.583	578	14,6%
2	Mediterranean Shg Co	2.374.172	475	13,4%
3	CMA CGM Group	1.499.536	426	8,4%
4	Evergreen Line	846.699	204	4,8%
5	COSCO Container L.	778.990	166	4,4%
6	Hapag-Lloyd	729.604	152	4,1%
7	APL	641.158	123	3,6%
8	Hanjin Shipping	627.027	115	3,5%
9	CSCL	605.009	139	3,4%
10	MOL	553.814	111	3,1%
11	OOCL	462.758	88	2,6%
12	NYK Line	461.827	103	2,6%
13	Hamburg Süd Group	454.930	105	2,6%
14	Yang Ming Marine Tra	385.938	91	2,2%
15	PIL (Pacific Int. Line)	373.859	175	2,1%
16	K Line	347.803	66	2,0%
17	Zim	330.524	86	1,9%
18	Hyundai M.M.	329.667	58	1,9%
19	UASC	277.152	50	1,6%
20	CSAV Group	264.408	53	1,5%

La Alianza P3, tal y como sus representantes han comunicado a los medios, se trataría de una unión durante 10 años a través de la constitución de una nueva sociedad que tendría sus centros de operaciones de buques conjunto en Londres y en Singapur.

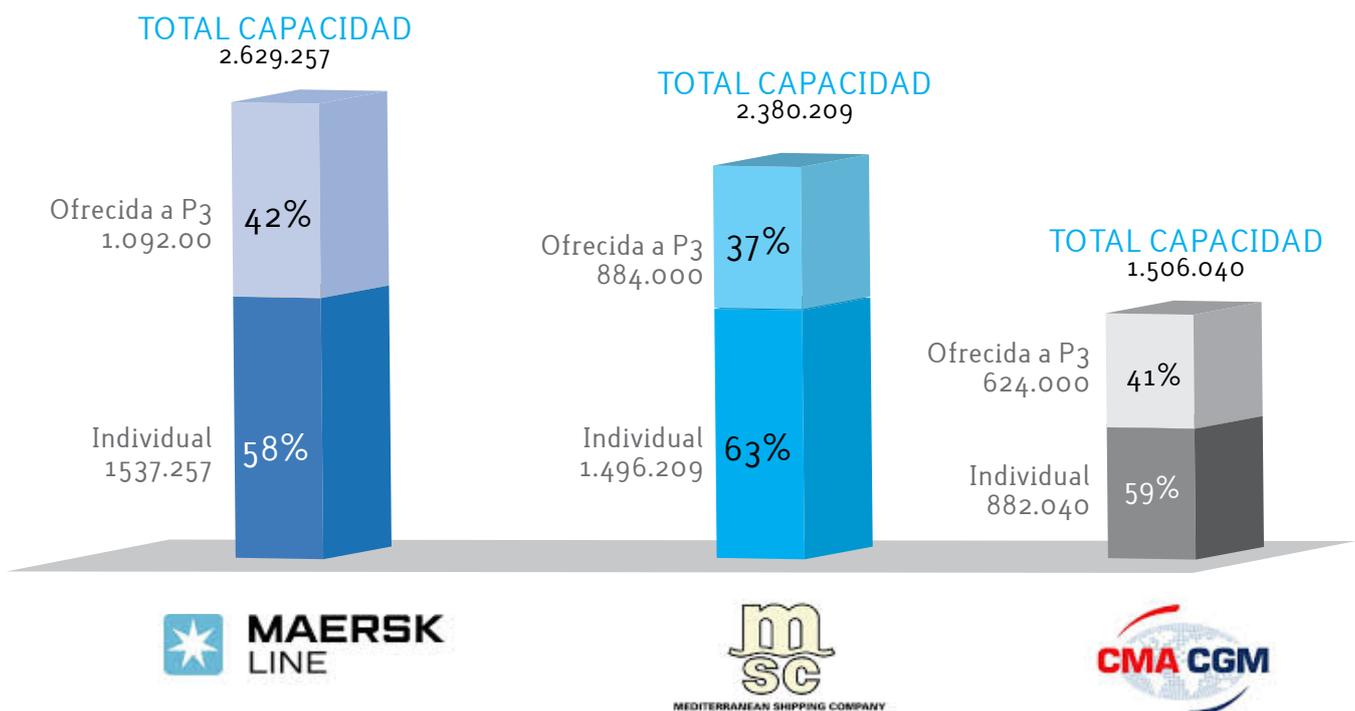
Cada compañía mantendría parte de su flota para su uso individual y ofrecería el resto a la alianza. Maersk pondría a disposición el 42% de su flota, MSC cedería un 37%, y CMA-CGM ofrecería un 41% de su capacidad.

Según anunciaron, esta asociación no supondrá ningún tipo de acuerdo en cuanto a tarifas, fletes o gastos, ya que cada compañía comercializará sus servicios de forma independiente. Su gestión se centrará en controlar que cada naviera tenga un cupo fijo de servicios y que aquella que puntualmente no pueda completarlo, podrá venderlo o cederlo al resto.

De esta manera quedaría constituida una alianza que proporciona 28 servicios en las tres principales rutas comerciales a nivel mundial, las que unen Asia – Mediterráneo – Norte de Europa, Asia – costa este y costa oeste de EE.UU. y Europa – Norteamérica, con una capacidad de 2.600.000 TEUs en 255 buques.

Además, esta unión supondría que sólo entre tres navieras se controle el 42% del tráfico marítimo de mercancías en contenedores entre Asia y Europa, el 24% del movimiento entre Asia y Norteamérica y el 40% del comercio entre Europa y Norteamérica. Es decir, la Alianza P3 ostentaría un gran poder oligopolista con alrededor del 40% del mercado de carga en contenedores en las 3 rutas señaladas.

En España, se reorganizarán servicios que las navieras venían realizando individualmente y supondrá la pérdida de escalas en las líneas Europa – Norteamérica y Asia – Europa y la inclusión de alguna



Fuente: Elaboración propia

escala en las líneas trasatlánticas. Si bien es cierto, a esta disminución de escalas se une el uso de buques con mayor volumen de carga de contenedores, (18.000 TEUs).

La caída de tráfico de trasbordo que se produzca ejercerá una mayor presión sobre las empresas terminalistas, las autoridades portuarias y las condiciones laborales de los trabajadores en todos los servicios portuarios, al tiempo que mermará el desarrollo de los puertos y su conectividad en el mapa mundial. El presidente de Puertos del Estado ya se ha posicionado en contra de esta propuesta que supone la excesiva concentración de mercado en un operador y en consecuen-

cia, la progresiva pérdida de negociación de los puertos. En palabras de José Llorca, en la clausura del evento PROMart 2013, “es muy negativo para el mercado”, “confío en que las autoridades anti-trust prohíban que la alianza P3 salga adelante”.

Esta unión todavía debe ser aprobada por la Comisión Europea, el Ministerio de Transporte en China y la Comisión Marítima Federal de EE.UU., para que pueda comenzar a operar en el mercado. Se cierra 2013 con encuentros entre representantes de estos tres organismos, donde Europa y EE.UU. tienden a apoyar esta Alianza mientras que China se muestra más reticente a esta unión.

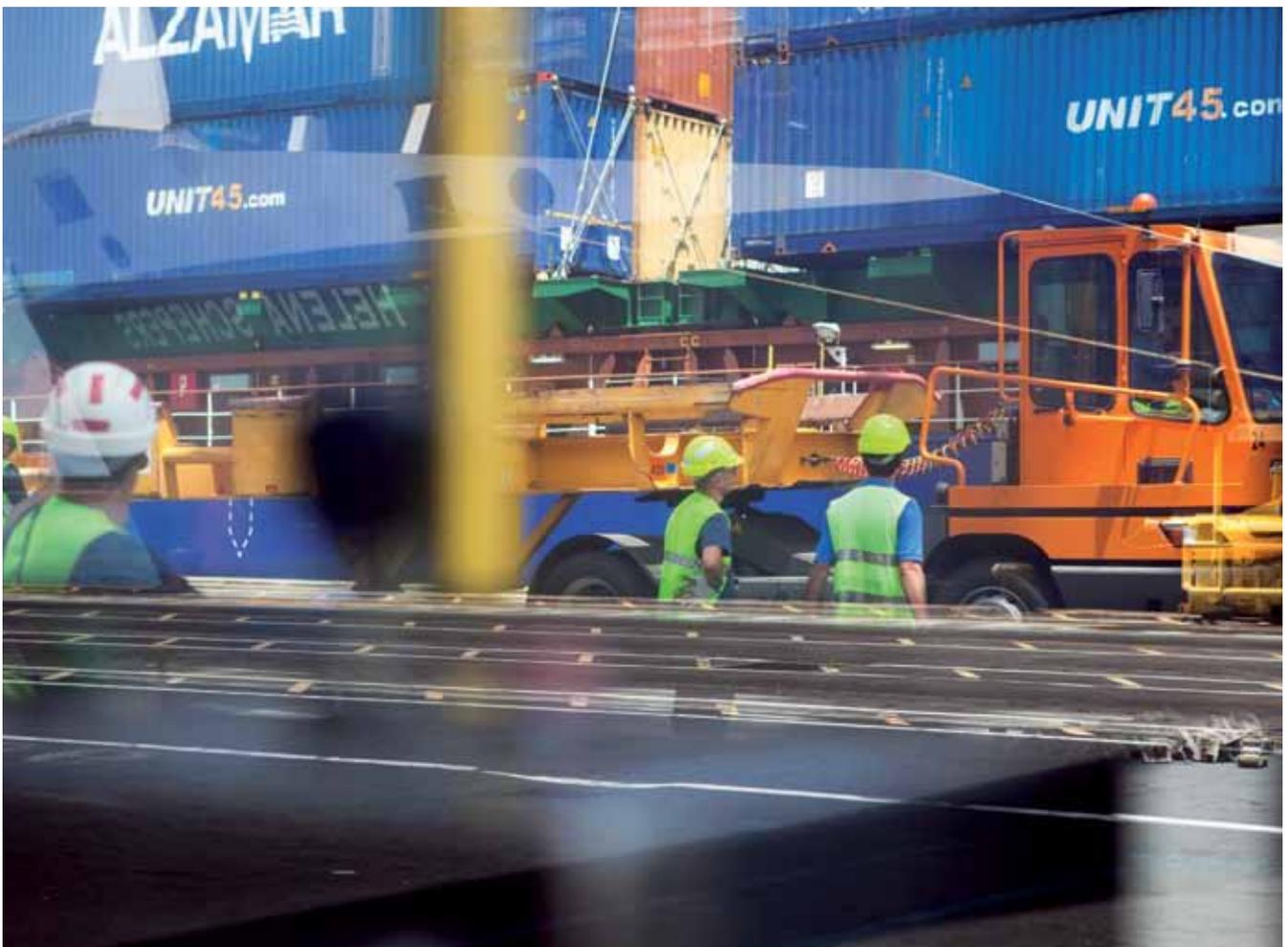


Foto de Alberto González

2.3 Novedades en 2013



Foto de Cristina Martín

Coordinadora apuesta por la transparencia en el sector y encarga un estudio sobre el coste en operativas de carga rodada.

A finales de 2012 Coordinadora decidió encargar al Centro de Innovación del Transporte (CENIT) de la Universidad Politécnica de Cataluña un estudio sobre las tasas y servicios portuarios en terminales de carga rodada, coordinado por la Fundación de Estudios Portuarios (FUNESPOR). El sector del tráfico de carga rodada tiene un peso significativo en el conjunto del sistema portuario español. Según datos de Puertos del Estado, en 2013 el tráfico rodado representó casi un 10% sobre el tráfico total portuario y un 21% del volumen total de mercancía general. Así mismo, la exportación de automóviles producidos en el territorio español ascendió a 1,87 millones de vehículos en 2013 (un 87% de la producción).

El objetivo de la realización de este estudio ha sido doble. Por un lado, evaluar el nivel de competitividad de las terminales en el tráfico de camiones, plataformas, remolques y vehículos nuevos, desde una perspectiva global que incluya a todos los agentes que intervienen en el proceso. Este enfoque ha permitido obtener una visión de conjunto de los costes de tasas y servicios portuarios en los que se incurre al pasar mercancía por los puertos de estudio (Barcelona, Palma de Mallorca, Santander, Valencia y Vigo), así como la detección de las fortalezas y debilidades del servicio que ofrece cada terminal.

Por otro lado, el fin ha sido desarrollar una metodología que permita evaluar bajo un modelo veraz y contrastado científicamente, la eficiencia de los servicios en los recintos portuarios. Esta herramienta que el Cenit ha diseñado ofrece la posibilidad de servir como instrumento de mejora continua de la competitividad de los puertos españoles.

Conclusiones sobre costes de tasas y servicios portuarios

Una de las conclusiones más relevantes de este estudio es que el coste de la mano de obra de los estibadores es inferior al 27% del total de los costes de la escala.

En operativas de camiones, donde operan con frecuencia buques exentos de servicios de practicaaje y que no requieren de remolcadores, el coste de la mano de obra es del 27%. El servicio global de manipulación de mercancía, en el que se incluyen los gastos y margen de beneficios de las empresas estibadoras, es del 53% del coste total de la escala del buque, los

servicios portuarios de amarre, practica-je y remolque suponen un 12% y las tasas portuarias un 35%. En aquellos casos en los que el buque no tiene exención, los servicios portuarios de amarre, practica-je y remolque registran un 56% del coste.

En operativas de plataformas, el coste del servicio global de manipulación de mercancía alcanza el 47%, de los que la mano de obra estibadora supone un 20%. Los servicios portuarios de amarre, practica-je y remolque ascienden a un 14% y las tasas portuarias a un 39%.

En operativas de vehículos nuevos la mano de obra estibadora supone un 15% del coste total de la escala y el coste global del servicio de estiba un 37%. Los servicios portuarios de amarre, practica-je y remolque alcanzan un 40% y las tasas portuarias un 23%.

Por tanto, el paso de la mercancía por un puerto genera el siguiente coste medio:

- 60€ por camión, de los cuales la mano de obra estibadora supone 16€.
- 100€ por plataforma, de ellos 20€ el coste de la mano de obra estibadora por cada unidad.
- 43€ por vehículo, de los que la mano de obra estibadora supone 6€.

Conclusiones sobre eficiencia y productividad de las terminales

- En operativas de camiones, las terminales han reflejado altos niveles de productividad y de adaptación de las jornadas de trabajo a las necesidades de los buques. En operativas con un volumen considerable de mercancía, las más habituales, la composición de los equipos de trabajo es muy similar entre terminales, así como el coste unitario. Resaltan las mejores prestaciones en las terminales donde trabaja Balearia, en los puertos de Barcelona y Valencia.
- En las terminales que operan con plataformas la productividad media se sitúa en 8,5 movimientos por oficial manipulante y hora y las jornadas de trabajo se adaptan a los horarios de los buques. Destaca la seguridad y calidad que ofrece la configuración de Valencia Terminal Europa.
- En las operativas de vehículos nuevos, muchas veces cuestionadas, destaca la eficiencia en los costes vinculados a la estiba y en el rendimiento global de los equipos de trabajo. Las marcas comerciales de automóviles, según el estudio del Cenit, están satisfechas con el servicio prestado por los estibadores, que cumple con los requisitos de calidad impuestos por ellas.

Costes de tasas y servicios portuarios
Estudio elaborado por el CENIT

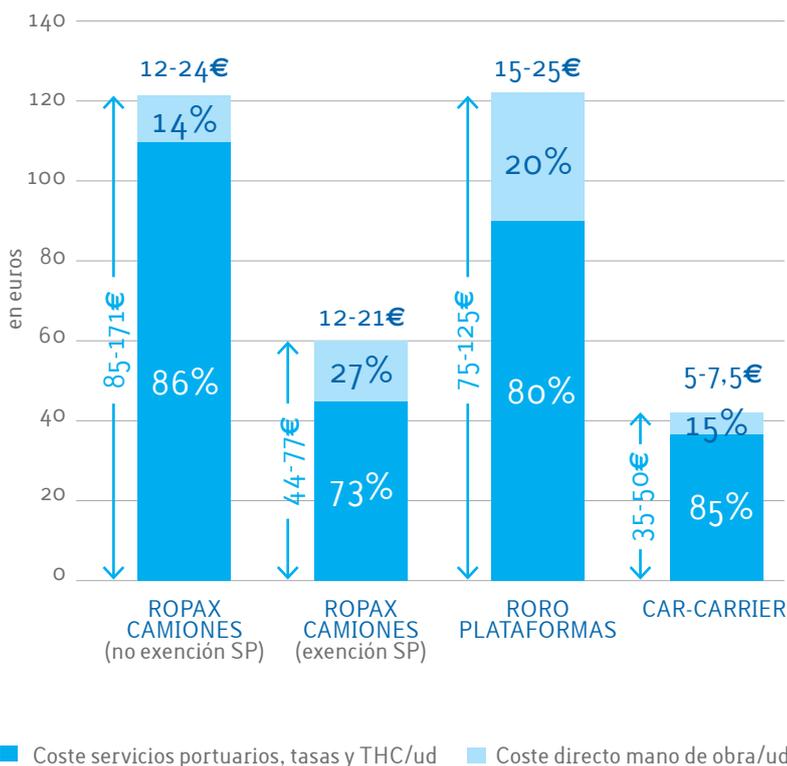




Foto de Sebastián Guzmán

El sector de la estiba en España



3.1 Representación sindical

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

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



Foto de María Luz Sol García



Coordinador General

Antolín Goya

Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios (CEEP)
Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (CETM)
Consejo Internacional de Estibadores Portuarios (IDC)

Zona Norte

31 de 49 representantes (63,26%)



Xabier Alonso Aira
Coordinador Zona Norte



Zona Catalano-Balear

54 representantes (100%)



Jordi Aragunde Miguens
Coordinador Zona Catalano-Balear



Zona Levante

31 de 41 representantes (75,61%)



Kiko Alamar Bolea
Coordinador Zona Levante



Zona Andalucía(Ceuta y Melilla)

45 de 49 representantes (91,83%)



Manuel Cabello Sánchez
Coordinador Zona Andalucía



Zona Canaria

23 representantes (100%)



Miguel Rodríguez
García
Coordinador
Zona Canaria



COORDINADORA
Estatad de Trabajadores del Mar - CETM



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



3.2 Principales acontecimientos

IV Acuerdo, convenios colectivos, Ley de puertos y dictamen UE.

CULMINA LA LARGA MARCHA DEL IV ACUERDO MARCO

En 2013 se consiguió culminar un largo camino de negociaciones iniciadas en 2008. En el mes de julio se firmó en Madrid el IV Acuerdo Marco, entre la patronal Anesco y todos los sindicatos con representación en la estiba en España. Finalmente, tras algunos meses de suspenso, ha sido publicado por las autoridades laborales el 30 de enero de 2014.

Este atraso en la publicación oficial se produjo porque, después de la firma, la Dirección General de Trabajo solicitó modificaciones para describir de manera más clara el objeto de regulación del texto. Estos problemas se solventaron, pero la Comisión de la Competencia requirió nuevos ajustes y, de nuevo, la Dirección General de Trabajo, los solicitó a los firmantes. Estos ajustes también se realizaron y se redefinió todo aquello que les parecía ambiguo a los dos organismos.



Foto de Francisco Herrero

Retrasos y escollos

Esta larga marcha en la negociación del acuerdo, ha tenido que superar numerosos escollos e importantes variaciones en el contexto legal, como por ejemplo la reforma de la Ley de Puertos, en verano de 2010, o la reforma laboral, en marzo de 2012. La transformación de las Sociedades de Estiba en APIE y luego en SAGEP también introdujo en su momento complicaciones en el proceso.

Las empresas multinacionales presentes en los puertos españoles tampoco han sido ajenas a estos escollos y han intentado en ocasiones retrasar el proceso para conseguir algún cambio legislativo que consideraban más favorable.

La reforma laboral

La reforma laboral aprobada por el Gobierno en 2012 da prioridad aplicativa a los convenios de empresa sobre los convenios del sector, de manera que los empresarios pueden imponer mucho más fácilmente sus condiciones en vez de tener que someterse a los convenios sectoriales. La reforma permite también la pérdida de la ultra-actividad de los convenios. Es decir que pierden su vigencia una vez finalizado el plazo inicial pactado. De esta manera, amplía la facultad de las empresas para modificar unilateralmente las condiciones de trabajo.

Esta circunstancia propició los últimos desacuerdos en las negociaciones realizadas durante 2013. La patronal defendía la postura que recoge la reforma laboral pero con cierta flexibilidad, proponiendo el decaimiento definitivo del convenio no al año de su caducidad, sino a los dos

años. Por su parte, los sindicatos insistían en el modelo tradicional, es decir, en la prórroga indefinida del nuevo convenio mientras no se alcance acuerdo para uno nuevo.

Se trata de un cambio de rumbo brusco con respecto a los anteriores acuerdos marco, ya que siempre han servido para dar estabilidad al sector, justo lo contrario de lo que ocurriría si se aplicara la reforma tal cual.

Las SAGEP

El proceso de transformación de las empresas que se ocupan de distribuir el trabajo de los estibadores entre las empresas presentes en cada puerto también ha sido un elemento que ha retardado en cierta manera el proceso de negociación.

En algunos puertos se han producido desacuerdos importantes entre empresas y administración en relación a la redistribución de las participaciones y las deudas, pero también ha afectado a la negociación del Acuerdo Marco porque algunas instituciones han puesto en duda el grado de

representatividad de la patronal en la negociación, añadiendo escollos legales o administrativos a todo el proceso.

Otro elemento que ha intervenido en la etapa final ha sido la denuncia de la Comisión Europea contra el Reino de España por infringir, según su criterio, el principio de libre establecimiento empresarial, cuestionando precisamente el modelo empresarial de estas sociedades.

Ante este problema, los sindicatos y la patronal han encontrado en el IV Acuerdo Marco una herramienta de consenso.

Derechos y negociación

A parte de los anteriores problemas, algunos de los temas que han tardado en concretarse han sido el cómputo total anual de jornadas y el límite máximo a partir del cual se debe ampliar plantilla en la sociedad, el proceso de formación, el complemento salarial por antigüedad o el tipo de labores que se incluyen en la regulación. En cada uno de estos escollos, Coordinadora y sus servicios jurídicos, han buscado la manera de adaptar los objetivos iniciales a las exigencias de todas estas instancias. Se ha negociado con todas las fuerzas políticas, empresariales y sindicales del sector, con el fin de conseguir tener de nuevo una situación legal que permita estabilidad y crecimiento, pero sin menoscabo de los derechos laborales. Se ha cambiado una y mil veces el redactado de los artículos más conflictivos y se han hecho renuncias sustanciales para adaptarse a estos momentos de crisis.

A pesar de todo esto, la sensación que queda es la de haber conseguido por fin el objetivo, y que, con esta nueva etapa de tranquilidad jurídica, los puertos españoles podrán dirigir sus esfuerzos a estar entre los más competitivos de Europa, con condiciones óptimas de seguridad y eficiencia, y ofrecer a las navieras internacionales una puerta de entrada a los continentes europeo y africano.



Foto de Javier Fernández



Foto de Fernando Corso

Cronología de la negociación

25 de marzo de 2013

Coordinadora y la patronal ANESCO plantean a todos los sindicatos con representatividad en el sector de la estiba una reunión el 16 de abril con el fin de proceder a la constitución de la mesa negociadora para un nuevo acuerdo marco en el sector de la estiba portuaria.

9 de abril de 2013

Los días 9 y 10 de abril representantes de Coordinadora de todos los puertos españoles se reúnen en Madrid para analizar la legislación que rige la profesión, haciendo hincapié en los temas relacionados con la jubilación, formación y negociaciones colectivas, tanto locales como del Acuerdo Marco.

16 de abril de 2013

Los sindicatos Coordinadora, UGT, Comisiones Obreras y CIGA mantienen una reunión con representantes de Anesco para constituir la mesa negociadora del IV Acuerdo Marco de la Estiba. Los sindicatos plantean remitir a la patronal una propuesta a partir de la cual versará la negociación. Se acuerda un calendario de

negociación a partir del 6 de mayo y que proseguirá los días 7, 21 y 22 de mayo.

22 de Mayo de 2013

Anesco quiere aplicar de manera inflexible la nueva Reforma Laboral, perjudicando las condiciones de trabajo de los estibadores. Los temas polémicos hacen referencia a la manera de organizar los turnos de trabajo y a la fecha de caducidad de los convenios. La llamada ultra-actividad.

En respuesta, los estibadores de todos los puertos españoles paralizan todas aquellas negociaciones abiertas de manera local, hasta tener la garantía de que los puertos se dotan de un acuerdo de rango estatal. Convocan asambleas informativas el 3 de junio.

3 de Junio de 2013

Los representantes sindicales explican en cada puerto la postura de Anesco ante la negociación del IV Acuerdo Marco y recogen propuestas y opiniones para ponerlos en común en el Congreso de Coordinadora que se celebrará el 12 de junio en Bilbao.

12 de junio de 2013

Aprovechando la celebración del III Congreso de Coordinadora, se producen diversos encuentros entre sindicatos donde se discuten, por un lado, intentos de convencer a la patronal mediante contactos y conversaciones informales y, por otro, las acciones de presión a realizar colectivamente.

5 de julio de 2013

Reunión en Madrid entre sindicatos y Anesco, en la que se llegan a acuerdos globales excepto con la ultra-actividad. Según la reforma laboral, el III Acuerdo Marco termina su vigencia el 8 de julio de 2013. En relación al IV Acuerdo, la patronal defiende la caducidad real del convenio a los dos años de su fecha de vigencia. Por su parte, los sindicatos insisten en el modelo tradicional, es decir, en la prórroga indefinida del nuevo convenio mientras no se alcance acuerdo para uno nuevo. Se vuelven a paralizar las negociaciones.

8 de julio de 2013

Anesco pide tiempo y propone la fecha del día 19 de julio para cerrar el IV Acuerdo Marco. Para garantizar la seguridad jurídica del marco laboral en la estiba, patronal y sindicatos acuerdan prorrogar 11 días el III Acuerdo Marco.

15 de julio de 2013

Reunión de la comisión negociadora. Representantes de Coordinadora, UGT, CCOO, CIG y Anesco firman un acta en la que se prorrogan las condiciones pactadas en la reunión del 5 de julio hasta el próximo día 24 de este mismo mes, cuando se emplazan para un nuevo encuentro.

23 de julio de 2013

Anesco desconvoca la reunión que iba a tener lugar al día siguiente en Madrid, justo antes de que diera comienzo en Madrid la Asamblea General Extraordinaria de Coordinadora, para la que se desplazaron cerca de setenta trabajadores, delegados de todos los puertos del país, con el objetivo de acercar posturas sobre la figura de la ultra-actividad y preparar el encuentro con la patronal.

24 de julio de 2013

Todos los puertos españoles celebran asambleas informativas en las que los delegados transmiten al resto de estibadores la postura de intransigencia de Anesco.

25 de julio de 2013

La patronal, Anesco reflexiona y cita a los trabajadores a una última reunión, en Madrid, el próximo 29 de julio, en la que, al parecer, será la cita definitiva para la firma de este acuerdo, en los términos hablados el 15 de julio.

29 de julio de 2013

Firma definitiva del IV Acuerdo Marco, después de una asamblea convulsa de la asociación patronal Anesco.

9 de octubre de 2013

El Acuerdo sigue sin ser publicado oficialmente. Se reúnen en Madrid Coordinadora, UGT, CCOO, CIGA y Anesco para trasladar al texto del convenio sectorial las concreciones solicitadas por la Dirección General de Trabajo.

Se trataba de concretar varias cuestiones que, según la Dirección General, no quedaban del todo precisadas en el texto inicial. Por un lado, la representación exacta de Anesco y, por otro, las funciones que desempeñan en la actualidad estibadores y empresas estibadoras.

El espíritu general del IV Acuerdo Marco queda intacto, pero se ha precisado que el Acuerdo es un convenio sectorial, no empresarial; que los descuelgues de convenio se solicitarán a la Comisión Paritaria y se ha retirado cualquier regulación referente a las jubilaciones.

El Acuerdo se publica finalmente el 30 de enero de 2014.



Foto de Rayco Suárez

CONVENIOS Y ELECCIONES

El año 2013 en materia de convenios estuvo marcado por el proceso de aprobación del Acuerdo Marco y, en algunos puertos, por la amenaza de varias empresas multinacionales de cambiar su ubicación si no se aceptaban las condiciones que pretendían imponer. Ejemplos de esto último son el caso del puerto de Valencia, un proceso que ya viene de 2012, y también en cierta medida el puerto de Algeciras.

Por otro lado, las elecciones sindicales que se celebraron en algunos puertos confirman de manera rotunda la continuidad de Coordinadora como sindicato mayoritario del sector, destacando el éxito del puerto de Vigo, donde Coordinadora obtuvo representación por primera vez.

Puerto de Valencia Enero 2013

A pesar de las continuas negociaciones llevadas a cabo durante 2013, en el puerto de Valencia no se ha conseguido renovar el convenio desde hace años. La última modificación parcial se realizó en 2012. Y, pese a que durante el año 2013 los medios de comunicación se hicieron eco de los inmejorables datos sobre productividad del puerto de Valencia, los empresarios continúan insistiendo en la rebaja de costes laborales en la estiba.

Según los datos publicados, durante los últimos cinco años la productividad registrada en los muelles del Puerto de Valencia creció más de un 20%. Durante el ejercicio 2012, la productividad en el Puerto de Valencia aumentó casi 139 contenedores por jornada por cada mano contratada como media mensual.

Estos buenos resultados son consecuencia de las medidas que han ido acometiendo conjuntamente empresas y trabajadores para elevar la productividad en los muelles, pero la disputa sobre en qué medida los costes laborales afectan al cose final del contenedor continúa abierta todavía.

Puerto de Vigo Enero de 2013

En 2013 Coordinadora obtuvo representación por primera vez en el colectivo de estibadores del Puerto de Vigo. La plantilla de estibadores asciende a más de 120 trabajadores, de los que aproximadamente un tercio pertenece ahora al sindicato Coordinadora. Para darles la bienvenida a la organización y destacar este hecho, durante el Congreso de CEEP, celebrado en Bilbao, se hizo referencia expresa a ellos y se les entregó la bandera de Coordinadora.

Puerto de Castellón Enero de 2013

El Comité de Empresa de Castellón renovó algunos de sus miembros tras las elecciones del pasado 10 de enero. La lista presentada por Coordinadora fue apoyada con 91 votos a favor y se registraron 13 votos en blanco. La plantilla está formada por 128 estibadores y 15 fijos de empresa.

Puerto de Las Palmas Enero y febrero de 2013

Delegados de los estibadores de todos los puertos de Canarias se reunieron en Lanzarote para analizar la situación de Fred Olsen en los puertos del Archipiélago, ya que, de manera permanente, la naviera violó la Ley de Puertos en materia de carga y descarga de rodantes.

Fred Olsen llegó a un acuerdo con los estibadores a finales del pasado verano en el que se comprometió a nombrar a estos profesionales para ejecutar la operativa de estiba y desestiba de rodantes. Poco después anunció que ya no transportaría carga, solo pasaje, entre islas, por lo que los estibadores ya no volvieron a ser nombrados por la naviera.

Pero se detectó que no se dejó de transportar mercancía sino que se camufló como si fuera pasaje. Se dejaron de vender billetes específicos de carga, pero con billetes de pasaje viajaban camiones sin conductor.

En la reunión de Lanzarote, los estibadores canarios decidieron iniciar medidas de control para garantizar el cumplimiento de la norma y pedir responsabilidades a todos los implicados en el caso de que se siguiese violando.

Por otro lado, los empresarios y los trabajadores del puerto de Las Palmas fueron a Bruselas a explicar los nefastos efectos del protocolo de pesca de la UE con Mauritania, en Canarias.

Bernardino Santana y Miguel Rodríguez, representantes de los empresarios y de los trabajadores del Puerto de Las Palmas, respectivamente, indicaron que los efectos lesivos del acuerdo suponían la desaparición de un sector industrial de enorme importancia en términos de empleo y generación de valor añadido para el conjunto de la economía del Archipiélago y, en particular, para su actividad portuaria e industrial.

Se estimaban unas pérdidas de 3.000 puestos de trabajo y más de 100 millones de euros en términos de facturación direc-

ta para el sector en las Islas. Para los estibadores canarios supondría una pérdida de 20.000 turnos de trabajo anuales que se traducirán en 100 puestos menos.

Puerto de Tarragona

Marzo de 2013

Se publica el convenio colectivo de sector de estiba y desestiba de Tarragona, con validez entre 2012 y 2014.

Puerto de Gijón

Marzo 2013

Coordinadora vuelve a obtener el 100% de la representación en el puerto de Gijón. Todos los delegados elegidos pertenecen a Suepa, organización que representa a Coordinadora en Gijón. Suepa es producto de la fusión, a finales del año pasado, de dos organizaciones OEPA y Asepa, cuya unión responde a la política de Coordinadora de sumar fuerzas para tener mayor representación en el Norte de España.



Foto de Manuel Espaliú

Puerto de Bilbao

Junio de 2013

En Bilbao se prorrogó el convenio existente hasta el 31 de diciembre para dar más tiempo a la negociación del nuevo. En este puerto, la negociación acostumbra a tener complicaciones añadidas por la concurrencia de distintos sindicatos, pero este año 2013 los problemas estuvieron relacionados con la negociación del Acuerdo Marco y un conflicto sobre el papel de transportistas en trabajos que normalmente están incluidos en los convenios de estiba, en el que no estaban de acuerdo las distintas formaciones sindicales.

Puerto de Barcelona

Junio de 2013

En enero, una asamblea de 800 estibadores aprobó el nuevo convenio para el puerto de Barcelona. El convenio fue publicado oficialmente en junio de ese año y será vigente hasta diciembre de 2018.

Puerto de Avilés

Julio de 2013

La publicación de este nuevo convenio en el puerto de Avilés confirma la buena marcha del trabajo sindical, ya que este puerto tenía el precedente de haber estado 10 años sin conseguir acordar ninguno. Esta situación cambió en 2011 cuando se firmó finalmente el primer convenio después de esa dilatada espera. La publicación, en julio de 2013 de uno nuevo indica que el ritmo del trabajo sindical es el correcto.

Puerto de Barcelona

Octubre 2013

Los estibadores del Puerto de Barcelona eligieron 23 representantes sindicales para formar el comité de empresa de Estibarna. La Organización de Estibadores Portuarios de Barcelona (OEPB), que forma parte de Coordinadora, celebró elecciones primarias para elegir a los 23 candidatos que se iban a presentar, en el plazo aproximado de un mes, a las elec-

ciones al comité de empresa. Pero, al ser la OEPB el único sindicato que se presenta a estas elecciones, los estibadores elegidos el miércoles son, de facto, los que han acabado formando dicho comité. La participación en las elecciones fue notable, del 80,22%.

Puerto de Valencia

Diciembre de 2013

Coordinadora realizó el último esfuerzo del año para buscar una solución al convenio de Valencia, pero la complejidad sindical y la división empresarial no facilitan la negociación.

Por ello, Antolín Goya conminó a los representantes empresariales a que pongan las cartas boca arriba porque es agotador que todo deba pasar únicamente por que los estibadores reduzcan sus costes mientras el resto de costes permanecen opacos, y advierte que "hay tráfico en Valencia que se van a ir aunque bajemos un 40% los costes de la estiba como consecuencia de la alianza P3".

Con este panorama, Coordinadora exigió al bando empresarial en el puerto de Valencia que pusieran al frente de la negociación a un representante con capacidad de decisión, que dejaran sus disputas empresariales al margen y, además, que no intoxicasen con informaciones interesadas sobre lo que gana un estibador.

Puerto de Las Palmas

Diciembre de 2013

La Sagep de las Palmas propuso reducir un 30% el salario de los trabajadores o despedir a 150 empleados. El puerto de las Palmas no tuvo un buen año. Su tráfico disminuyó a lo largo de 2013 y la situación llevó a la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP) a plantear dos salidas ante esta situación. El coordinador del sindicato de estibadores, Miguel Rodríguez, mostró su desaprobación ante las dos medidas al igual que el resto de trabajadores.

LA ESTIBA Y LA UE

En 2013 se dieron tres acontecimientos destacables en el ámbito de la UE: El Dictamen Motivado sobre la Ley de Puertos española, la Alianza P3 de las grandes navieras y la sustitución de la Directiva sobre puertos por un Comité de Diálogo Social.

Dictamen Motivado

El año 2013 empezó con la esperanza de que la Comisión Europea tuviera en cuenta las alegaciones presentadas por España a su Dictamen Motivado sobre la Ley de Puertos española.

El mes de diciembre del año anterior el gabinete jurídico de Coordinadora elaboró un informe donde justificaba la idoneidad de esa ley y rebatía algunos de los argumentos de la Comisión. Ese documento fue asumido por Puertos del Estado, quién presentó las alegaciones desde una posición oficial de gobierno.

El Dictamen Motivado de la Comisión Europea, alegaba que la Ley de Puertos iba en contra de la libertad de establecimiento y contratación al obligar a las empresas estibadoras a participar financieramente en el capital de las empresas privadas que gestionan la provisión de estibadores, las SAGEP, y amenazando con llevar el asunto al Tribunal de Justicia de la Unión Euro-

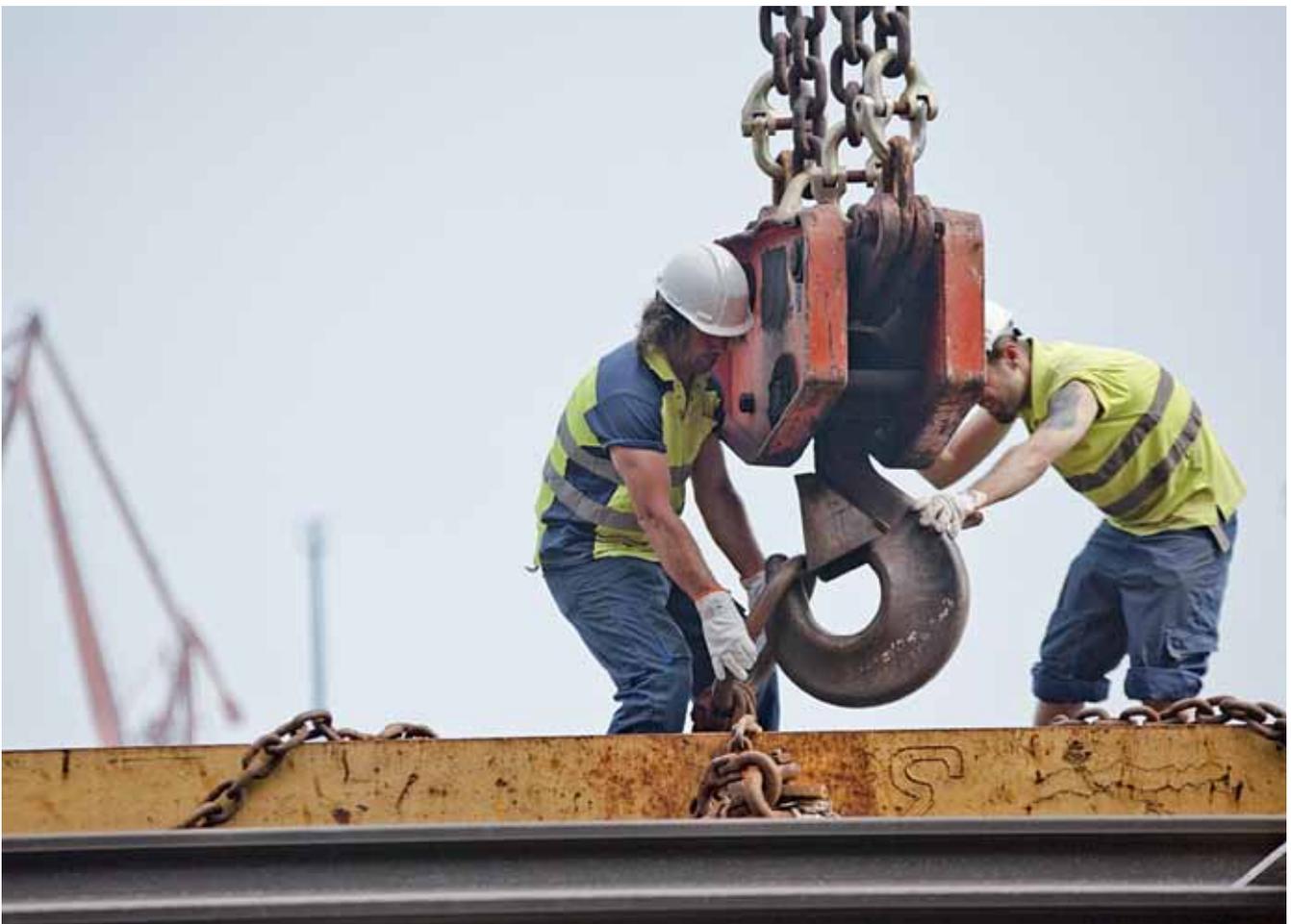


Foto de María Luz Sol García



pea si el Gobierno estatal no reaccionaba en un plazo determinado.

Se consiguió alargar ese plazo y se presentaron las alegaciones pero, a pesar de todos estos esfuerzos, la Comisión Europea (CE) decidió finalmente en junio de 2013 presentar denuncia ante el Tribunal de Justicia de la UE (en Luxemburgo) contra la Ley de Puertos española, aunque tarda algunos meses más en hacerla efectiva.

Esa denuncia coincidía con las negociaciones para acabar de pactar el Acuerdo Marco pero, a pesar de eso, el proceso continuó y Coordinadora mantuvo durante todo el año la convicción de que se podía ganar la sentencia porque los resultados conseguidos en los últimos años en los puertos españoles desmontaban los argumentos de la Comisión Europea de falta de competencia en la estiba.

Comité de Diálogo Social

Aunque el año 2013 empezó con el problema del dictamen contra la Ley de Puertos Española, también hubo buenas noticias. El mes de enero la UE Considera acertado que no haya una Directiva Europea, sino que sea un Comité de Diálogo Social el que trate los asuntos referidos a las condiciones de trabajo portuario.

Este comité estaría integrado por organizaciones empresariales europeas y las sindicales IDC y ETF. De este modo, la UE reconocía la relevancia de que los interlocutores sociales; empresas y organizaciones de trabajadores; tengan representación y formen parte de una negociación que aborda aspectos de suma importancia para el buen funcionamiento de los puertos, como son las condiciones de trabajo en dichos enclaves.

Esta buena noticia fue fruto de los esfuerzos de las organizaciones sindicales que agrupan a los estibadores a nivel mundial, entre las que destaca IDC por su fuerte actividad en Europa. Diversas visitas y acciones llevadas a cabo por delegaciones de los países que componen la Zona Europea de IDC consiguieron cambiar las intenciones de la UE en estos temas.

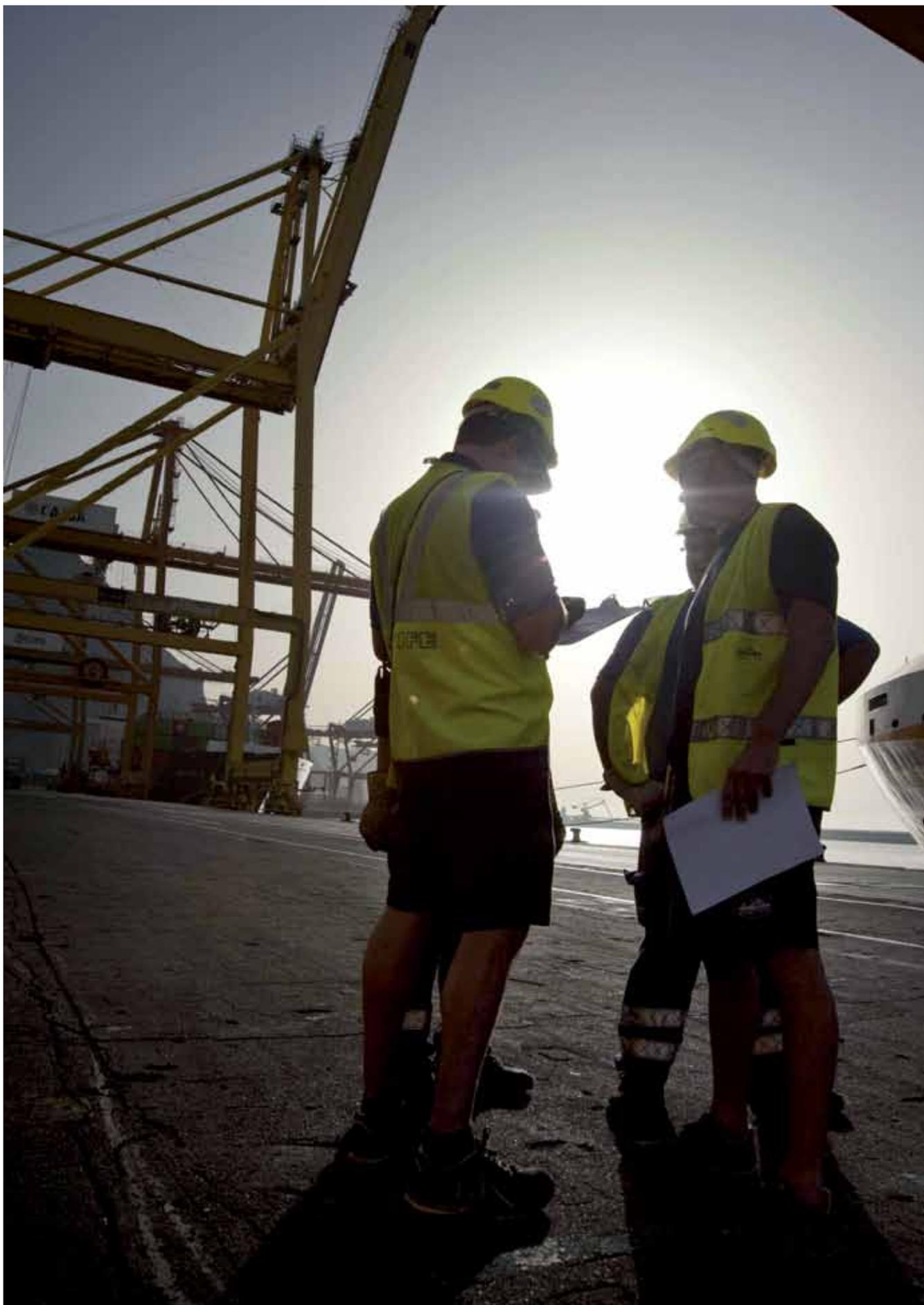


Foto de Sebastián Guzmán

Actividad de la organización

4

4.1 Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios (CEEP)

El congreso es el mayor órgano de decisión de Coordinadora y se celebra cada cuatro años. A diferencia de las Asambleas anuales, un congreso supone también el escenario para la presentación de candidaturas a coordinador general, cada una con su propuesta de trabajo para los próximos cuatro años, y la consiguiente votación.



III Congreso de la CEEP en Bilbao

III Congreso

El año 2013 ha sido especialmente importante para la organización puesto que se han celebrado en un mismo evento los congresos de la Confederación y de las dos Federaciones. Así el III Congreso Confederado de Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar ha integrado el III Congreso de Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios y el Congreso Extraordinario de la Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos.

Bilbao fue el escenario escogido en esta ocasión para acoger este significativo encuentro que contó con la participación de más de 200 trabajadores portuarios.

III Congreso de Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios

Durante el Congreso, Antolín Goya González, coordinador general del sindicato, presentó un informe con el que hizo balance de la gestión realizada durante su último mandato (2009 - 2013) y ratificó su candidatura a coordinador general, exponiendo su plan de trabajo para los próximos años. Una propuesta basada en el consenso, flexibilidad para adaptarse a los cambios tecnológicos, compromiso en el incremento de la productividad y competitividad, apuesta por la formación y la

seguridad en los puertos, y unidad sindical de los trabajadores para hacer frente a las agresiones que pretendan desestabilizar el sector.

Entre los temas de mayor relevancia se debatió acerca de las dificultades en la negociación del IV Acuerdo Marco, entre la patronal y los trabajadores, pues la inflexibilidad de los empresarios había hecho que se paralizara el diálogo que había imperado en los acuerdos del sector en los últimos años. Después de intensos debates, los trabajadores acordaron seguir negociando para lograr un acuerdo que garantizara un nuevo periodo de estabilidad laboral, que contribuyera al crecimiento del sector mediante el incremento de empleo digno en un marco de competitividad internacional de los puertos españoles.

Otro de los temas candentes fue la presión en costes que las grandes navieras están ejerciendo sobre las empresas estibadoras e inversores privados. A pesar del buen posicionamiento de los puertos españoles y de su alta competitividad, "los agentes económicos quieren amortizar sus inversiones con rapidez y nos presionan constantemente para incrementar sus beneficios a costa de la disminución del coste de la manipulación de mercancías, bajando los salarios o las composiciones de mano" manifestó Goya.

No podían faltar menciones a temas de gran interés como la denuncia de la Comisión Europea a la Ley de Puertos española, el proceso de automatización en las terminales, la formación profesional y las condiciones laborales de los trabajadores. Goya advirtió que este es un momento decisivo para la profesión y para Coordinadora y, por tanto, se debe trabajar por una Coordinadora más participativa, más comprometida y más solidaria.

También los coordinadores de las cinco zonas de coordinación expusieron sus informes sobre la situación de los enclaves portuarios de cada región. La Zona Norte destacó el éxito de la incorporación del



Homenaje a Julio Navarro durante el III Congreso de la CEEP en Bilbao



Homenaje a José Arana durante el III Congreso de la CEEP en Bilbao

Puerto de Vigo dentro de Coordinadora. Se trata del segundo puerto más importante de la zona y su actividad se centra en el tráfico rodante de vehículos nuevos. El reto de los próximos años será el aumento de la afiliación en los puertos del norte del país e incluso nuevas incorporaciones.

La Zona Catalana-Balear resaltó como principales objetivos para los próximos años consolidar el relevo generacional, garantizar el trabajo del estibador en todas y cada una de las operativas de carga y descarga de mercancías en los puertos y potenciar la presencia de Coordinadora en los Consejos de Administración.

Por su parte, la Zona Levante mostró su interés por trabajar en la mejora de la participación e implicación del equipo de trabajo y la Zona Andalucía manifestó como objetivos prioritarios la firma de los convenios colectivos, regular las platillas de eventuales y fomentar la adecuación a las nuevas tecnologías.

Finalmente, la Zona Canaria manifestó su interés en colaborar en la captación de nuevos tráficos en las rutas entre Europa y África para mantener los niveles de actividad de los trabajadores.

Tras los intensos debates, los afiliados apoyaron unánimemente con sus votos a Antolín Goya en su reelección como coordinador general de Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios.

Homenajes

El Congreso también fue un encuentro para enaltecer la labor de tres personas importantes en la organización. Por un lado se rindió un entrañable homenaje a Isaac Velado, estibador del Puerto de Bilbao recientemente fallecido, que formó parte del equipo de fundadores de Coordinadora y fue un pilar importante en la lucha tenaz por defender el trabajo del estibador portuario. Por otro lado, Goya hizo entrega de las dos Insignias de Oro de Coordinadora seleccionadas este año 2013, máximo reconocimiento de la organización a sus integrantes más brillantes, “a las grandes personas de Coordinadora” afirmó Goya. La primera de ellas se otorgó a Julio Navarro, un estibador entregado a la organización que fue coordinador de la Zona Catalana – Balear y que tristemente ha fallecido. La segunda Insignia de Oro de Coordinadora se entregó a José Arana, asesor de la organización en Algeciras durante muchos años, trabajador incansable y siempre a disposición de las necesidades de los estibadores portuarios.

Comisión Estatal de Prevención

Durante el III Congreso, la Comisión Estatal de Prevención presentó su nuevo proyecto para los próximos años, cuyo objetivo es conseguir mayor compromiso y responsabilidad de todas las zonas en las acciones de prevención, y que la Comisión sea un instrumento útil para que los puertos trasladen sus inquietudes, propuestas y preocupaciones.



Homenaje a Isac Velado durante el III Congreso de la CEEP en Bilbao

4.2 Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos FTP

Actividad de la FTP

Con una reunión de balance del comité de zonas de la Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos, celebrada en diciembre de 2013, se cerraba un año lleno de éxitos sindicales. No sólo porque, en muchas ocasiones y a pesar de la reforma laboral, se consiguió no perder la vigencia de los convenios colectivos, sino por el destacable crecimiento de la afiliación y diversos procesos electorales exitosos.

Entre estos éxitos electorales del 2013, que sumaron más de 100 delegados en todo el estado, se pueden destacar los comités de empresa de Noatum Container Terminal Bilbao, varias empresas de Campo de Gibraltar, Mooring en Barcelona o Barcelona Container Depot Service, entre otros.



Pitada de los trabajadores del puerto de Bilbao en apoyo a los de Las Palmas

En cuanto a las movilizaciones sindicales de este año, cabe destacar la de los trabajadores de OPCSA de Las Palmas y los trabajadores del puerto de Bilbao. También la de la Empresa Montajes Eléctricos del Estrecho en Algeciras,

Al aumentar la presencia de la Federación Estatal de Trabajadores de los Puertos en muchos comités, se incrementaron las tareas de negociación de convenios, como los provinciales de Castellón y Tarragona, el convenio de empresas del Puerto de Bilbao o el del puerto de Valencia.

También fue el año del congreso extraordinario, donde fue reelegido como coordinador general de FTP Miguel Ángel de Ramón.

En definitiva, el 2013 fue un año de mucho trabajo pero también de destacables éxitos que los responsables de la FTP quieren reforzar apostando también por las actividades de formación sindical. Una de cuyas sesiones se realizó en Algeciras, con mucho éxito, en octubre de 2013.

Congreso extraordinario de FTP

El Congreso Extraordinario de FTP se celebró el 12 de junio de 2013, integrado en III Congreso Confederal de Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar.

El acto comenzó con la intervención de Miguel Ángel de Ramón, coordinador general, presentando su informe sobre la evolución de la federación desde su constitución en 2009, donde destacó con satisfacción el crecimiento que ha experimentado la organización, alcanzando



Reunión del comité de coordinación de zonas de la FTP

hasta la fecha un total de 95 delegados en todo el territorio español.

De Ramón presentó la única candidatura a la elección de coordinador general. Su propuesta para los próximos años se basó en trabajar por la unidad y crecimiento de un colectivo joven, que en un momento político y económico tan difícil como el actual, debe fortalecer su posición frente a las empresas y estar preparados ante las posibles adversidades. Para ello, de Ramón apostó por la formación profesional, la prevención de riesgos laborales y la potenciación de la comunicación entre los miembros del colectivo y entre ellos y los estibadores.

Por último, después de un intervalo para el debate y la discusión, se llevó a cabo la votación a coordinador general, saliendo reelegido por unanimidad Miguel Ángel de Ramón.

Tras la intervención del coordinador general, participaron los coordinadores de las cinco zonas de actuación, exponiendo las circunstancias actuales de la federación en los puertos de sus respectivas zonas.

Zona Norte

La coordinadora de la Zona Norte, Balbina Cañones, destacó la ruptura de las negociaciones del convenio colectivo de las empresas Consignatarias, Estibadoras y Transitarias, después de cuatro años de negociación junto con los sindicatos ELA y CC.OO., debido a la decisión de la patronal de no firmar la cláusula de la ultractividad. Ante esta situación, afirmó Balbina, la postura de la FTP fue llegar a acuerdos a nivel de recinto portuario, tanto sectoriales como de empresa.

Zona Andaluza

El coordinador Diego Canales resaltó con satisfacción el logro alcanzado después de un mes de negociaciones, con la subrogación del personal de la empresa Medes, subcontrata de APM Terminals que había entrado voluntariamente en concurso de acreedores en febrero de 2013. También señaló el desarrollo de un proyecto de convenio para los trabajadores de mantenimiento de las empresas portuarias, ya que el convenio que actualmente se viene aplicando a este personal es el del Metal.

Zona Canaria

Zamorano Pérez, coordinador de la Zona Canaria, informó sobre el nivel de afiliación y representatividad en los puertos de su zona. Las cifras eran de 38 afiliados y 9 delegados sindicales en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, 150 trabajadores afiliados en la provincia de Las Palmas, con un total de 15 representantes sindicales, teniendo presencia en los puertos de todas las islas. Señaló como principales objetivos continuar creciendo en afiliación, invertir en acciones formativas y reforzar la presencia de la Federación de Trabajadores de los Puertos.

Representación sindical

804 afiliados
95 representantes



Coordinador General
Miguel Ángel de Ramón Agustí



Zona Norte
Balbina Cañones
Rabanedo

75 afiliados
9 delegados



Zona Catalana-Balear
Julio Jiménez
Velázquez

355 afiliados
45 delegados



Zona Levante
Roberto Jarque
Marín

79 afiliados
6 delegados



Zona Andaluza
Diego Canales de
la Cuesta

114 afiliados
11 delegados



Zona Canaria
José Juan
Zamorano Pérez

181 afiliados
24 delegados

Zona Levante

El coordinador de la Zona Levante, Roberto Jarque, comentó la difícil situación de la negociación del convenio de empresas Estibadoras, Navieras y Consignatarias de la provincia de Valencia, en la cual UGT y CC.OO. excluyen a la Federación en la mesa negociadora, a pesar de ser el sindicato que consiguió mayores apoyos en la huelga con la participación de los estibadores del Puerto de Valencia.

Zona Catalana – Balear

En la Zona Catalana – Balear se firmaron varios convenios provinciales: el Convenio Colectivo Provincial de las Empresas

Estibadoras Portuarias de la Provincia de Barcelona; el Convenio Colectivo del Sector de Empresas Consignatarias de Buques, Empresas Estibadoras, Transitarios y Agentes de Aduanas de Castellón, y por último, en el del puerto de Tarragona, que se firmó el Convenio Colectivo Provincial de Empresas Consignatarias, Estibadoras, Transitarias y Agentes de Aduanas de Tarragona.

Se destacó el éxito de las dos elecciones sindicales celebradas en 2013, en las que obtuvo el 100% de representatividad sindical de la FTP en las empresas Autoterminal y en Mooring, y la Coordinadora de Autoridades Portuarias (CAP), consiguió finalmente 5 delegados.

CONECTANDO ALGECIRAS CON EL MUNDO



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

 **APM TERMINALS**

www.apmterminals.com

Safety for Life 

4.3 Formación y Prevención de Riesgos Laborales

Coordinadora tiene como estrategia sindical apostar por la profesionalidad y la seguridad en el trabajo, con el claro objetivo de convertir la estiba en una profesión cada vez más segura.

En consecuencia, Coordinadora realiza cada año acciones encaminadas a la mejora de las condiciones de seguridad en el trabajo de los estibadores, como complemento a las políticas de Formación y Prevención de Riesgos Laborales (PRL) de cada puerto.

Plataforma de formación On-Line

El camino iniciado en 2012, cuyo objetivo fue el desarrollo de un portal web que facilitara a los afiliados el acceso a la formación, continuó su curso durante 2013.

Partiendo de la premisa de convertir la plataforma de formación On-Line en un centro de recursos formativos, usamos esta herramienta como apoyo de los cursos de formación sindical realizados en modalidad presencial.

Esto ha permitido centralizar la documentación en un único espacio de acceso a todos los alumnos y alumnas, así como ampliar la información aportada durante las ponencias, añadiendo documentación complementaria.

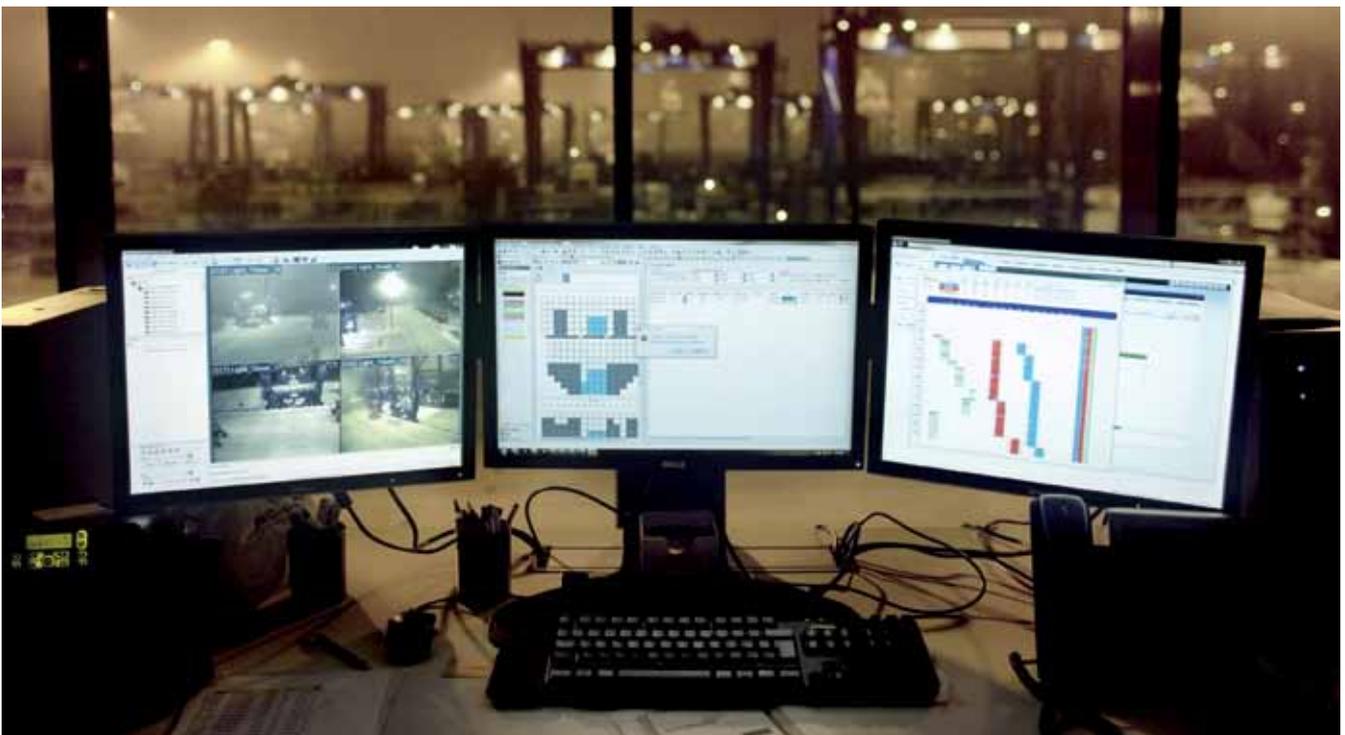


Foto de Mattia Insolera



Foto de María Cánovas

Formación Profesional

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

Entre mayo y julio de 2013 se realizó un curso de capataces y controladores de mercancías en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Lo realizaron 15 trabajadores y su resultado fue la habilitación de 5 nuevos capataces y 10 controladores de mercancías. En su organización participaron el Comité de empresa, la Sagep y Funespor.

Continuando con los esfuerzos que Coordinadora lleva realizando en los últimos años, encaminados a fortalecer su presencia en los órganos de decisión vinculados a la formación, hemos formado parte activa de la Comisión Paritaria Sectorial de Estiba y

Desestiba para la Formación Continua. Las reuniones mantenidas en este marco, han propiciado que se escuche la voz de Coordinadora a la hora de definir el Plan Formativo de referencia en el sector, y han servido de marco para analizar cuestiones significativas en el ámbito de la formación. En diciembre de 2013 se participó en el análisis de la formación de oferta y demanda del año 2011 y en julio de 2013 en el análisis y propuestas sobre el Plan de Referencia Sectorial.

Un año más, Coordinadora ha ofertado una serie de cursos que han contado con la financiación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, dentro del programa de subvenciones públicas para el desarrollo de programas de formación que aprueba el Servicio Público de Empleo Estatal. Dadas las condiciones de la convocatoria, el área prioritaria de trabajo ha sido la logística, lo que ha permitido ofertar los cursos de “diseño y organización del almacén”, “gestión de pedidos y stock” y “seguridad y prevención de riesgos en el almacén”.

Formación Sindical

Para enfrentarse a un entorno cambiante en temas legislativos o normativos, es necesaria una formación sindical continua de los delegados sindicales.

En octubre de 2013 se realizaron diversas actividades formativas con este fin: el curso de formación sindical de la CEEP, en Cádiz y el de la FTP, en Algeciras.



Curso de Formación Sindical Inicial

Lugar	Cádiz
Fecha	23 de octubre de 2013
Asistentes	13 delegados
Tema	Principios y modelo sindical, actualidad de la CEEP, derechos y deberes de los representantes y las bases de Coordinadora: unidad, rotación y profesionalidad.
Ponentes	Lisardo Coll, Manuel Cabello Sánchez, José Arana, José Alberto Díaz.
Colaboradores	Miguel Ángel de Ramón
Organización	Comité de empresa de la SAGEP y Funespor

Curso de Formación Sindical Inicial

Lugar	Algeciras
Fecha	22 de octubre de 2013
Asistentes	20 delegados
Tema	Principios y modelo sindical, actualidad de la FTP, derechos y deberes de los representantes, elecciones sindicales y acción sindical.
Ponentes	Lisardo Coll, Miguel Ángel de Ramón Agustí, José Arana, José Alberto Díaz.
Colaboradores	Manuel Cabello Sánchez
Organización	Coordinación de la Zona Andaluza de la FTP, delegados de la FTP de Algeciras y Funespor

Prevención de Riesgos Laborales

Coincidiendo con el Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, celebrado el día 28 de abril y dedicado a la prevención de enfermedades profesionales, Coordinadora mostró su firme apoyo a la prevención de riesgos laborales con el lanzamiento de la campaña “Coordinadora: por un puerto sin accidentes”.

Para ello, se distribuyeron en cada puerto, con ayuda de los miembros de los respectivos comités de empresa y de los representantes sindicales, carteles y pegatinas con el logotipo de esta campaña.



Foto de Eduardo García

Otras actividades

Jornadas de reflexión Tenerife:

Durante los días 12 y 13 de noviembre, Coordinadora se reunió en Tenerife en unas Jornadas de Reflexión y Debate, que sirvieron de marco para que todos los participantes intercambiaran su visión sobre la situación de cada uno de sus enclaves de trabajo, sus preocupaciones y opiniones, así como para obtener conclusiones que posteriormente se propondrían en los órganos de decisión de Coordinadora.

Temas como, la situación de las operativas de contenedores en los puertos ante la tendencia de concentración empresarial y redistribución mundial de los tráficos, los rodantes y la respuesta que cada puerto ha ofrecido a las necesidades de los buques, fueron protagonistas de los intensos debates.

Charla sobre la situación de la formación profesional en la estiba en Algeciras:

A petición del Comité de Empresa de la SAGEP del Puerto de Algeciras, se impartió una charla informativa sobre la situación de la formación profesional en la estiba portuaria tras los cambios normativos desarrollados por el Ministerio de Fomento.

La ponencia, que contó con la asistencia de los representantes sindicales de los trabajadores en el Comité de Empresa, fue desarrollada por Juan Carlos Medina, técnico de FUNESPOR, y tuvo lugar en las instalaciones del centro de formación de la SAGEP del Puerto de Algeciras en el mes de julio de 2013.

4.4 Actividad cultural y social

La actividad sindical también tiene que ver con la solidaridad o el conocimiento de otras realidades para estar preparados ante acontecimientos que a veces superan el mundo del puerto. Además del trabajo diario, también se realizan actividades culturales, sociales o de ocio que ayudan a consolidar las relaciones entre colectivos diferentes y permiten a todos los estibadores enriquecerse como personas.

Marzo 2013

Concurso Mundial de Paellas

Más de 4.000 profesionales del sector se encargaron de hacer un poco más grande el Concurso Mundial de Paellas para empresas del sector logístico, organizado por la falla Dr. JJ Dómine-Port y Diario del Puerto. La participación en esta nueva edición del Concurso Mundial de Paellas fue elevadísima, como también lo fue la creciente calidad de las paellas presentadas a concurso.



Participantes en el concurso mundial de paellas

Mayo 2013

Encuentros de estibadores en distintos puertos

El 1 de mayo de cada año diferentes puertos han institucionalizado encuentros familiares al aire libre. Se acostumbra a realizar una comida colectiva, entregas de premios o recuerdos conmemorativos y, en algunos puertos, añaden ferias infantiles, partidos de fútbol y música. Barcelona, Valencia, Tenerife o Sagunto son quizá los más divulgados a través de fotografías en las redes sociales o de algunos medios de comunicación local, pero es una tradición que va tomando fuerza en muchos más puertos.

Por ejemplo, en Sagunto empezaron a organizar este evento en 2011, pero ha ido creciendo rápidamente en capacidad de convocatoria. En 2013, los más pequeños disfrutaron con animación infantil y castillos hinchables, así como con visitas al puerto, sus máquinas y, sobre todo las grúas.

Para los más mayores, jubilados y familiares empezaron con un gran almuerzo y continuaron a medio día con una paella gigante para 300 personas. Todo ello, aderezado con un concierto de un grupo local y disco móvil.

Julio 2013

Comida de hermandad en el Puerto de Valencia

El día de la Virgen del Carmen y patrona de la gente de la Mar, se celebró en la base de remolcadores Boluda SA de Valencia una comida de hermandad entre los trabajadores de distintos sectores de servicio del puerto de Valencia: Personal de Prácticos, amarradores y Remolcadores. Los asistentes quedaron emplazados a realizar un concurso de paellas en 2014.

Actos en recuerdo de Belén María

Los estibadores del Puerto de Las Palmas conmemoran cada 25 de julio el fallecimiento de Belén María, hija de un estibador, ocurrido hace 33 años durante una protesta laboral. Este acontecimiento se ha convertido en un símbolo de lucha para nuestro colectivo y en acicate para la reivindicación social y la unión entre los compañeros. Este año se organizaron diversas actividades como la Travesía de Natación y la regata de Vela Latina. También, como cada año, se celebró una misa en memoria de Belén María, una ofrenda floral y una suelta de palomas en la Plaza que lleva su nombre.



Encuentro de portuarios en Sagunto

Octubre 2013

Concurso de fotografía “El puerto y el trabajo portuario”

Como cada año, la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar organiza un concurso de fotografía de participación abierta, este certamen trata de mostrar la belleza plástica y documentar la labor en el entorno portuario en todas sus vertientes.

En esta edición, cuyo tema es El puerto y el trabajo portuario, se presentaron más de 700 fotografías.

El primer premio fue para el estibador del Puerto de Valencia, Francisco Herrero González, con la foto titulada Amarrado.

Un paisaje poético del Puerto de Valencia, cuyo autor es un trabajador de la Terminal de Noatum.

El segundo premio de la presente convocatoria recayó en un fotógrafo profesional, Javier Corso, que, en la obra en blanco y negro Tempus, capta un minuto de descanso, de sosiego, en medio de la actividad frenética que siempre tiene un puerto, en este caso el de Palamós, en Girona.

La fotografía galardonada con el tercer premio fue Amantero colaborando, de Gorka Torre Ucar, estibador del Puerto de Bilbao y muy aficionado a la fotografía, que ya ha sido galardonado en diferentes ediciones de este concurso.



Francisco Herrero González, estibador del Puerto de Valencia obtuvo el primer premio gracias a su fotografía titulada *Amarrado*.



El segundo premio,
Javier Corso, fotógrafo
profesional, por su obra en
blanco y negro *Tempus*.



La fotografía galardonada con el tercer premio, correspondió al estibador del Puerto de Bilbao, Gorka Torre Ucar

Los estibadores de Las Palmas presentan en el Salt un curso sobre puertos

El título del curso que los estibadores de Las Palmas organizaron junto con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y que se presentó en el Salón Atlántico es La Ciudad Portuaria: gestión y planificación. El objetivo de esta iniciativa es que los alumnos aprendan los principios básicos de planificación, organización y gestión en el ámbito portuario así como que conozcan el papel que desempeñan los puertos como piezas del entramado urbano.

Por otro lado, los estibadores presentaron también en el Salón Atlántico, los resultados del estudio de detección de los riesgos psicosociales que este colectivo sufre producidos, fundamentalmente, por el trabajo a turnos rotatorios y en muchos casos con nocturnidad, realizado con la subvención de la Consejería de Empleo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias.



Presentación en Salt del curso sobre puertos

Noviembre 2013

La memoria histórica de Puerto de la Luz

Los estibadores de Las Palmas presentaron el libro Huella de los estibadores del Puerto de La Luz- La Isleta en la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en un acto en el que intervinieron, además del autor, el estibador Julio Quintana; Luis Ibarra, presidente del puerto canario, y Miguel Rodríguez, coordinador de la Zona Canaria. El libro se propone recuperar la memoria histórica de este puerto, desde el punto de vista de alguien que lo ha vivido desde dentro como estibador.

Diciembre 2013

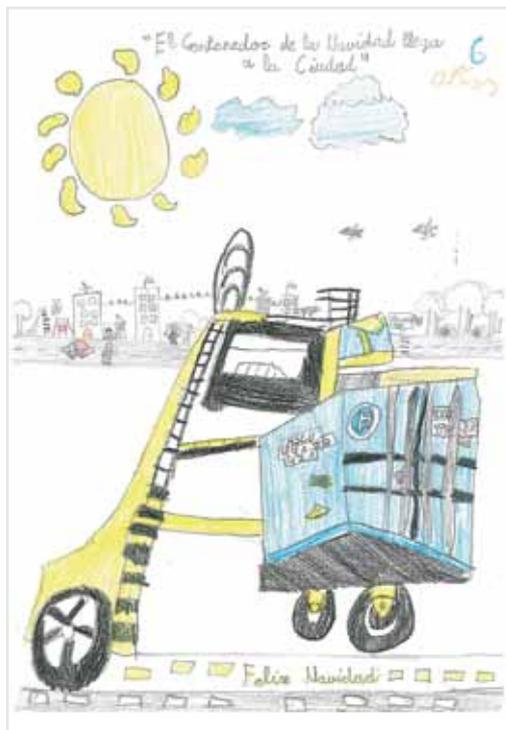
Felicitación de navidad con tres dibujos infantiles

Niños de entre 4 y 11 años, provenientes de Barcelona, Las Palmas, Tenerife, Vigo, Cartagena, Madrid y Valencia, participaron en la edición de este año del tradicional concurso navideño de pintura infantil que organiza la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar y cuya convocatoria se encontraba abierta a todos los menores de 12 años, como ocurrió ya en 2012. Los dibujos de los ganadores ilustrarán la postal de felicitación de Navidad de Coordinadora para 2013.

El premio de la categoría de 0 a 5 años fue a parar a Tenerife, concretamente a las manos de Sara García Expósito. Entre los participantes de 6 a 9 años se alzó con el galardón Sara Castro Díaz, también de Tenerife, que tituló su obra El contenedor de la Navidad llega a la ciudad. Entre los mayores, de 10 a 12 años, se hizo con la primera posición Andrea Alamar Mora, de Valencia, con Descargando alegría.



Categoría de 0 a 5 años. Sara García Exposito, Tenerife



Categoría de 6 a 9 años. Sara Castro Diaz, Tenerife



Categoría de 10 a 12 años. Andrea Alamar Mora, Valencia

Merienda mágica para los niños del hogar asistencial Matilde Téllez

Los estibadores portuarios de Las Palmas organizaron una tarde navideña para los 21 niños que residen en el Hogar Asistencial Matilde Téllez. Se trata de un encuentro muy especial, que estos chicos esperan durante todo el año, y que esta es la quinta ocasión en la que se celebra. Durante la tarde los estibadores, que estuvieron acompañados por los Reyes Magos, repartieron zapatos nuevos para cada uno de los chicos y juguetes. Finalmente, todos compartieron una merienda, también organizada por estos trabajadores del Puerto de Las Palmas.

El Hogar Matilde Téllez es una institución que acoge a chicos desde los 4 a los 17 años sobre los que la Fiscalía de Menores ha actuado de oficio para separarlos de sus familias. Dependiente de la Dirección General del Menor del Gobierno de Canarias y del Cabildo de Gran Canaria cuenta con más de treinta años de historia. Para estos niños, compartir una tarde con los estibadores es un privilegio y un aliciente para tratar de mejorar y emular modelos positivos.

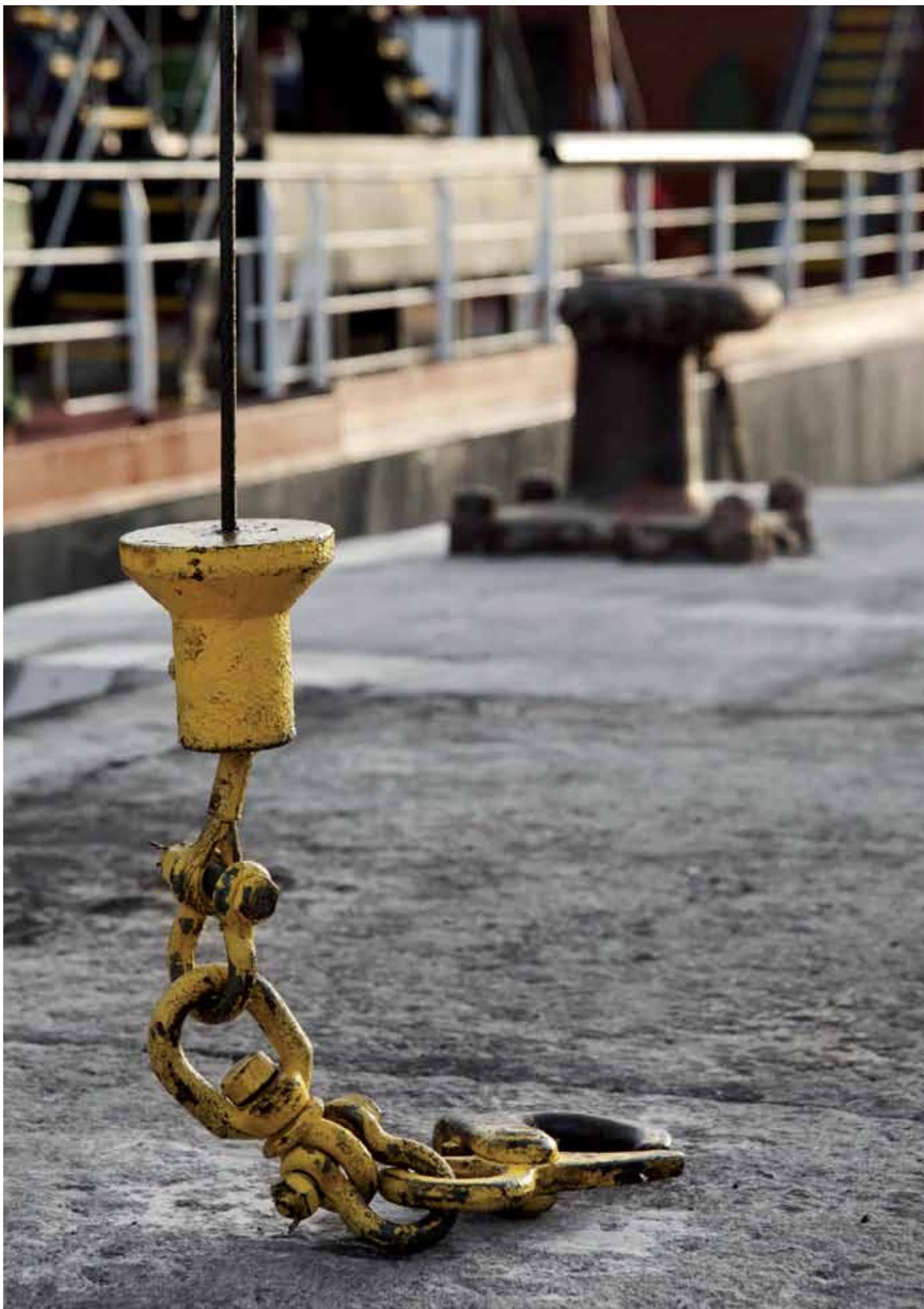


Foto de Sebastián Guzmán

Evolución de IDC

5.1 Cohesión internacional



Foto de Rafael Manuel Atienza

El Consejo Internacional de Estibadores (IDC) sigue consolidándose como foro de debate y unión de diferentes colectivos y sindicatos de estibadores de todo el mundo. Pero también incrementa su capacidad de acción solidaria en conflictos internacionales y como interlocutor ante instituciones políticas como la UE.

En este aspecto, cabe destacar la actividad realizada por los estibadores españoles en la ayuda proporcionada por miembros de IDC en el conflicto de Portugal, la intervención en el proceso normativo de la UE o la participación en el Comité de Diálogo Social creado por la Comisión Europea.

Al cierre de 2013, esta organización de alcance internacional, contaba con unos 93.000 trabajadores portuarios afiliados en 4 continentes. Las adhesiones más destacadas del pasado año fueron las de varios sindicatos de puertos sudamericanos de Venezuela o Chile. También hay que resaltar la consolidación de la relación con los sindicatos africanos.

Total mundial 93.000 afiliados

Zona Costa Este y Canadá

Total puertos: 38
Total afiliados : 16.000

Zona Costa Oeste y Pacífico

Total puertos: 12
Total afiliados : 12.000



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



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

Zona Latinoamericana y Caribe

Total puertos: 90
Total afiliados : 21.000



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

Zona Europea

Total puertos: 116
Total afiliados : 16.049



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

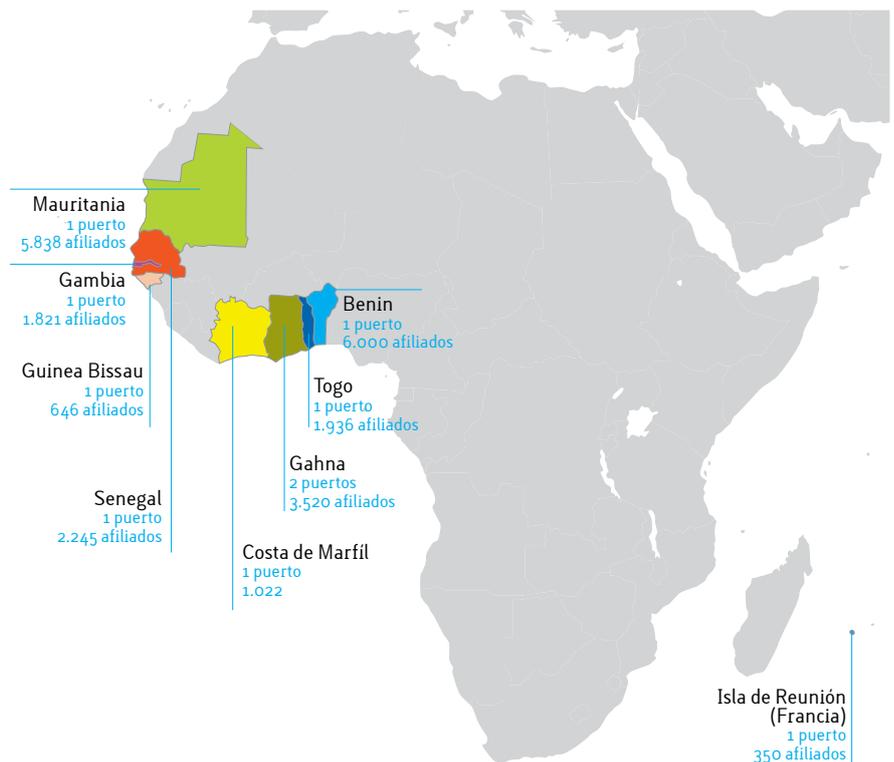


Zona Africana

Total puertos: 10
Total afiliados : 23.378



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



5.2 Asambleas y reuniones celebradas en 2013

Los últimos días de 2012 estibadores de Dinamarca, Francia, Grecia, Italia, Portugal, Suecia, Reino Unido, Bélgica, Alemania, Noruega, Holanda, España y Estados Unidos, afiliados a IDC y a ETF/ITF, se reunieron en el World Trade Center de Barcelona en el European Dockworkers Conference. Acordaron la creación de un Comité Conjunto de Enlace entre IDCE y ETF, que se reuniría en el mes de enero siguiente para concretar las medidas de presión contra las políticas neoliberales que están destruyendo empleo y minando las condiciones laborales de los portuarios. El espíritu de esta reunión europea quedó reflejado en la Declaración de Barcelona de la Conferencia Europea de Estibadores, aprobada por todos los asistentes, y marcó una parte importante de la actividad de IDC durante 2013.

Marzo 2013

Asamblea de Zona Latinoamericana de IDC en Manaus, Brasil

Estibadores afiliados al IDC (International Dockworkers Council- Consejo Internacional de Estibadores) de Uruguay, Paraguay, Honduras, Guatemala, Ecuador, El Salvador, Nicaragua, República Dominicana, Argentina, Brasil, Colombia, Chile y España, se reunieron en la ciudad de Manaus, (Amazonas, Brasil) los días 14 y 15 de marzo para celebrar la Asamblea de la Zona Latinoamericana y Caribe.

La Asamblea centró su atención en el conflicto presente en Brasil con el proyecto de reforma portuaria y culminó con la aprobación de la Declaración de Manaus, don-



Reunión del Grupo de Trabajo del IDC europeo. Liverpool

Encuentro entre estibadores de Tarragona y de Inglaterra



de todos los países de la zona se comprometieron a mostrar su solidaridad activa con el conflicto. También se analizaron los avances en la firma de convenios colectivos, la persecución sindical y desregularización laboral sufrida en algunos países, y el apoyo activo en caso de movilizaciones en los puertos chilenos.

Junio 2013

Los estibadores alzan su voz en Europa

El Comité de Dialogo Social impulsado por la Unión Europea acogió en Bruselas una serie de reuniones para debatir la política portuaria europea, que afecta potencialmente a más de 390 puertos del continente.

Para los estibadores, organizados en el IDC y la ETF, constituyó todo un éxito ya no sólo la existencia del Comité de Dialogo Social, sino el haber podido ser escuchados en calidad de representantes legítimos de los trabajadores. No hay que olvidar que los anteriores intentos de modificar las políticas portuarias se basaron en la imposición de unas Directivas que pretendían desregular todo el sector y arrojarlo en manos de la precariedad laboral.

En aquellos años, 2003 y 2006, las Directivas fueron derrotadas en el Parlamento Europeo gracias a las intensas movilizaciones de los trabajadores, lo que forzó a la Comisión Europea a comprometerse en un dialogo social que ha comenzado ya a andar.

Julio 2013

Liverpool, de nuevo en la capital de la estiba europea

La ciudad portuaria de Liverpool, símbolo de las luchas sindicales de los años 90, fue el escenario de una nueva reunión del Grupo de Trabajo del IDC europeo. Durante el encuentro se abordaron los conflictos laborales que sufren los estibadores griegos y portugueses, así como la firma del Acuerdo Marco entre la patronal española y Coordinadora, y la probable afiliación de los estibadores ingleses de United al sindicato internacional.

Los representantes griegos y portugueses, insistieron en que son los trabajadores quienes están pagando la factura de la especulación financiera y que se están entregando a grandes grupos internacionales sectores estratégicos de la economía, como es el puerto del Pireo en Grecia, donde la concesión de las principales terminales portuarias esta en manos de Cosco.

Tras el desmantelamiento de los sindicatos ingleses llevado a cabo por los gobiernos conservadores de los años 90, los trabajadores han ido reorganizándose lentamente para luchar por sus derechos. Ahora parece haber llegado el turno de Liverpool, la puerta al Atlántico de Inglaterra, y símbolo de las luchas sindicales de 1996. Los representantes sindicales del puerto inglés estudiarán la posibilidad de afiliarse como miembros de pleno derecho al IDC.

Noviembre 2013

Estibadores ingleses se reúnen en Tarragona con la Coordinadora

Los estibadores de Tarragona celebraron ayer por la mañana una asamblea a la que asistieron Andy Green, miembro del Consejo Ejecutivo del sindicato inglés Unite, y Phil Pemberton, del Comité Nacional del



Foto de Javier García Urbón

mismo sindicato, acompañados por una pequeña delegación de Barcelona.

La asamblea, organizada por el sindicato Coordinadora, y que contó con la presencia de cerca de 100 trabajadores, sirvió para poner en común los problemas que están enfrentando los estibadores ingleses en la terminal de London Gateway, gestionada por la misma multinacional que opera en Tarragona el tráfico de contenedores: DP World.

En Inglaterra, esta compañía con base en Dubai, ha exigido que sus trabajadores no estén afiliados sindicalmente, lo que constituye una clara violación de los derechos laborales de los trabajadores y un atentado a la libertad sindical. Tampoco se está aplicando ningún Convenio Colectivo que fije las condiciones de trabajo, lo que puede traducirse en mayor precariedad y un mayor índice de siniestralidad laboral.

Ante esta situación, La Coordinadora, miembro activo del IDC, el Consejo Internacional de Estibadores, ha impulsado este encuentro entre trabajadores de dos

puertos que, aunque alejados, comparten un mismo gestor.

La asamblea de la Zona Africana debate sobre prevención y formación

Representantes de los estibadores de los puertos de Togo, Benín, Ghana, Costa de Marfil, Gambia, y Senegal se reunieron en Dakar con Miguel Rodríguez, responsable del Consejo Internacional de Estibadores (IDC) para las relaciones con África y coordinador de este encuentro, e Ismael Ravelo, responsable de las relaciones con este continente de la organización de estibadores del Puerto de Las Palmas, en la II Asamblea de la Zona Africana de IDC.

En este segundo encuentro de la Zona Africana de IDC, que cuenta con más de 20.000 afiliados, los temas centrales debatidos giraron en torno a la prevención y la formación, materias fundamentales para lograr que el trabajo del estibador sea seguro, eficiente y competitivo; así como a todo aquello relativo al funcionamiento de la organización.

Cada participante expuso la realidad de los enclaves a los que representa, de esta forma la asamblea consiguió obtener una visión global de la situación en los diferentes puertos africanos. Además, el coordinador de la Zona Africana, el senegalés Maguette Niang, explicó los retos de la zona en su conjunto y los avances con respecto a la asamblea anterior.

Septiembre 2013

Asamblea de la Zona Europea de IDC

La Zona Europea celebró su asamblea anual de 2013 en Larnaca, Chipre, los días 18 y 19 septiembre. Delegados de Chipre, Dinamarca, Francia, Grecia, Reino Unido, Malta, Portugal, España, el País Vasco y Suecia, analizaron la situación actual del sector portuario en Europa y debatie-

ron acerca de los conflictos que afectan a muchos puertos europeos, dados los intentos recurrentes por parte de gobiernos nacionales e instituciones europeas de desregular el sector y reducir los derechos laborales, en línea con las orientaciones liberales que constituyen la política actual de la Unión Europea

La Asamblea también ratificó la afiliación y dio la bienvenida a los nuevos miembros del IDC, al sindicato de estibadores de Felixstowe y Tilbury (Reino Unido), y al Comité Nacional de Estiba danés de 3F.

La Asamblea centró su atención en los conflictos en Grecia (crisis política y económica que atraviesa el país y los planes de privatización de los puertos de El Pireo y Tesalónica), en Portugal (una nueva reforma portuaria que reduce el ámbito de trabajo de los trabajadores portuarios,



Asamblea de Zona Europea en Chipre

destruye los pools de trabajadores portuarios y genera precariedad laboral), en España (la comisión ha presentado una denuncia contra el modelo de estiba español, demanda que será procesada en Tribunal Europeo de Justicia de Luxemburgo), en Chipre (intentos de privatizar los puertos) y el Reino Unido (donde DP World no reconoce las organizaciones sindicales interlocutoras en la nueva terminal de London Gateway, que podría comenzar a operar sin convenio colectivo). Finalmente, se aprobaron tres mociones:

Sobre Chipre

Se centró en denunciar la presión ejercida por la Troika y la política antisocial europea que impone un plan de rigor drástico al pueblo chipriota a través de un gran número de servicios, y sobre todo la de los puertos.

Sobre DP World

IDC hizo un llamamiento a sus afiliados para que apoyasen la campaña de los portuarios de Reino Unido, para asegurar que todos los trabajadores portuarios tuviesen la protección de un convenio colectivo y que se respetasen los derechos sindicales.



Foto de Jaione García

La nueva terminal de DP World en el London Gateway es uno de los complejos portuarios más grandes de Europa que ha generado hasta 10.000 empleos. Es probable que DP World acabe dando trabajo a unos mil portuarios directamente en el puerto. Sin embargo, los gestores de DP World se han negado a reconocer al sindicato inglés Unite.

Sobre los puertos griegos

Actualmente se están vendiendo dos puertos griegos con grandes beneficios, lo cual perjudica a los trabajadores portuarios y a los intereses públicos. El objetivo final de este proceso es la privatización completa de los Puertos de El Pireo y de Salónica. El estado está dispuesto a vender los puertos a COSCO o a cualquier otra empresa, sin tener en cuenta los derechos laborales de los trabajadores de Grecia o el interés público. IDC dejó claro que se oponía a todo proceso de privatización que perjudique a los trabajadores y al interés público.

Sobre Portugal

Tras haber escuchado a los compañeros portugueses acerca de la situación en su país, el IDC decidió realizar acciones que afectaran al tráfico desde o hacia Portugal, instaurar un comité directivo que se reuniría a principios de octubre en Algeciras y se encargaría de establecer una estrategia para crear acciones a la altura de los ataques que nuestros compañeros portuarios sufrían.

El ámbito de aplicación de la ley que el parlamento portugués votó reducía la extensión del área de intervención de la profesión, reduciendo de manera inaceptable el número de puestos de trabajo para los estibadores. Además, estibadores profesionales, cualificados y registrados, eran apartados e incluso despedidos en favor de una mano de obra barata y sin formación.

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, 3^o 2^a
08003, Barcelona
Tel: 93 319 28 50
Fax: 93 319 98 92
estiba@estiba.info