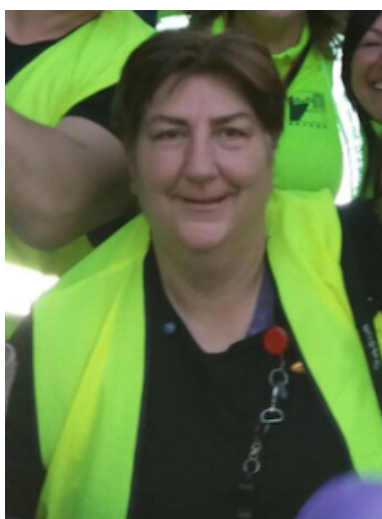


<https://info.nodo50.org/Estibadores-y-estibadoras-Ultimo.html>



Estibadores y estibadoras ¿Último bastión de la clase obrera?

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Jueves 16 de marzo de 2017

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

“Si no estáis prevenidos ante los medios de comunicación, os harán amar al opresor y odiar al oprimido”

Malcom X

<https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L275xH155/estibadoras1-a2635-5d2c0.jpg>

El conflicto de los estibadores se encuentra estancado, y además borroso. Desconocemos cómo funciona un puerto, y de los estibadores apenas sabemos nada de su trabajo, vida, situación. Si a lo anterior le añadimos los vómitos que se realizan contra el sector desde tertulias televisivas, reforzadas con los ataques y manipulaciones de la armada periodística del IBEX 35, podemos decir que estamos en un galimatías... los derechos laborales adquiridos a base de lucha, son presentados como privilegios, aceptamos que la precariedad laboral sea norma, nos hacen creer que la “clase obrera” no existe, pero sí la “clase media” (clase mierda).

En este barco, en este puerto, vamos tod@s juntas, nativos, inmigrantes... ¡clase obrera! no nos confundamos de enemigos.

Hablamos con María José Soria, capataz del puerto de Valencia y miembro de Confederación General del Trabajo (CGT) quien nos aporta mucha luz a esta lucha de clase contra clase.

LoQueSomos: Justo antes de que estallara el conflicto, fuera de las ciudades portuarias, el mundo de la estiba era un desconocido, ahora ocupa las primeras planas. ¿Por qué? ¿Quién está interesado en promover ese repentino protagonismo?

María José Soria: Parece ser que, tanto el Gobierno de España como Europa, están de acuerdo en convertir nuestro territorio en un campo de pruebas respecto a la aniquilación de los derechos laborales y también en la conversión de nuestro territorio en una “República Bananera” para que España deje de ser un país con riqueza, por ser productor de bienes o de servicios como ahora, con el objetivo de convertirnos en un país que sólo viva del turismo y con sueldos precarios, pero un turismo barato para el extranjero.

La Unión Europea junto con el gobierno de España, y esto es conocido por todos, están permitiendo que los fondos de inversión de capital extranjero y las grandes multinacionales o empresas como las del grupo PIPE (Plataforma de Inversores Portuarios de España) quieran entrar en España a costa de denigrar a la clase obrera y conseguir con ello un mayor margen de beneficios, lo que implica que la clase obrera sea cada vez más pobre y el rico cada vez más rico.

Hemos dejado que se carguen todos los sectores estratégicos del Estado, entre ellos la Energía, la Educación, la Sanidad, el Transporte, las producciones de leche, pues Europa dice que producimos excedentes y toca tirarlo, nos hemos cargado la agricultura, pues también según Europa se produce en exceso en España.

Se cargaron a los controladores “porque cobraban mucho”, al autónomo de la carretera “porque también cobraba mucho por ir sentado a un volante” al colectivo de taxistas porque también cobraban mucho... y ahora nos tocan los puertos que son los que más beneficios rentan a España a nivel de impuestos y por ellos entran y salen entre el 60 u 80% de las importaciones y exportaciones...

Se ha iniciado el conflicto porque el Sr. J.P Morgan quería vender sus terminales a la China Shipping "COSCO", y ésta puso como condición liberalizar los puertos para poder contratar a sus marineros por el mismo sueldo mísero que les paga.

LQS: Batalla mediática, verdades, mentiras, contra verdades... ¿Tanto se juega en este conflicto, como para que se le dedique tanta manipulación?

MJS: En este conflicto, las multinacionales se juegan miles de millones ya que su principal interés consiste en invertir en los puertos a cambio de la liberalización de la estiba para que nuestro trabajo lo hagan sus propios trabajadores (marineros del barco) y así evitar pagos de impuestos a España, seguros Sociales y demás tasas que se les imponga, así como el recurso a las contrataciones precarias a través de ETT y subcontrataciones como está ocurriendo en los puertos de El Pireo y Tesalónica en Grecia.

Estos trabajadores sin formación alguna y con sueldos precarios realizarían las tareas de carga y descarga de su buque, consiguiendo con esto que España pierda gran parte del poder adquisitivo que le repercuten los puertos. Las divisas irían al extranjero y si muere un chino... no pasa nada, si muere un morito... tampoco pasa nada, porque como no tenían la cualificación ni la experiencia necesaria y están en condiciones especiales, no les repercute gasto ninguno a la empresa.

LQS: Vamos al detalle de los mitos que han creado los tertulianos y columnistas del IBEX-35.

¿Cuánto gana una estibadora?

<https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L155xH275/estibadoras2-98e71-2fab2.jpg>

MJS: Lo más importante a tener en cuenta es que nuestro salario está directamente relacionado con la riqueza que producimos en cada jornada o en cada operación portuaria donde concretamente trabajamos, tenemos una parte mínima y fija y el resto depende de la producción que seamos capaces de generar. A mayor volumen de contenedores o toneladas, mayor prima variable de producción. Somos trabajadores a destajo.

No voy a concretar cantidades exactas porque ni yo misma sé lo que voy a ganar cada mes. Nuestro sueldo depende de cómo te toque la rueda de trabajo, es decir que si por turno te toca trabajar muchas mañanas y tardes y pocas madrugadas pues llegarías a cobrar unos 1.800 euros netos aproximadamente, pero también depende de si la operativa ha sido buena pues las primas de producción también hacen que los sueldos suban o no lo hagan tanto... a más movimientos de contenedores más cobramos.

Un ejemplo:

La empresa estibadora, cobra por transportar un contenedor de un país a otro unos 1.500 euros y nosotros cobramos entre 0,31 céntimos a 0,7 céntimos el contenedor cargado/descargado según sea jornada diurna o de madrugada...

Cada especialidad de trabajo (Especialistas, Trincaje, Conductores, Mafistas, Containeros, Trastaineros, Pala, Grúa Móvil, Grúa portainer, etc., así como clasificadores controladores de mercancías, sobordistas y capataces) tiene una tarifa de sueldo por lo que no todos los que trabajamos en el puerto percibimos a final de mes el mismo salario, todo depende, como ya te dije, de la especialidad, turno o capacidad de cada trabajador. Pero TODOS los que tenemos una misma especialidad cobramos el mismo mínimo fijo más la productividad y los salarios son los mismos tanto para el hombre como para la mujer y tanto para el personal fijo como para el eventual.

LQS: ¿Se cobra por mes completo, por día trabajado o...?

MJS: Nosotros cobramos por día trabajado, es decir que hoy NO hay barco, pues no hay jornal, te quedas en casa y estás disponible por si la empresa te llama al trabajo y así poder cobrar... Lo que ocurre que para regularizar mejor los importes de nóminas nos pagan a mes vencido todas las jornadas que hayamos trabajado.

LQS: ¿Los descansos son remunerados? ¿Y las bajas por IT?

MJS: Los descansos NO son remunerados, además no podemos descansar cuando deseamos o necesitamos pues si faltas al trabaja por encontrarte mal has de llevar justificante del hospital o te sancionan 7 días sin empleo y sueldo. Si solicitas un descanso y la empresa prevé que no tiene bastante personal no te deja descansar y has de ir a los llamamientos de las 07:30, 12:30 y 15:00 horas.

Nos imponen los días y lo único que tenemos es que, durante la primera semana del mes en curso, abren de las 7:55 a las 8:45 una página para que los 1.800 portuarios que somos en plantilla pidamos los descansos del mes siguiente, vía internet, consiguiendo así que te pongan un SL (Descanso Solicitado), cosa que hasta el último día no sabes si descansarás ese día o te tocará trabajar el día que has elegido descansar del mes siguiente. Así que, como puedes apreciar, si mañana estoy muy cansada porque me ha tocado trabajar de 14 a 20 y luego por la madrugada y no he podido descansar y quiero descansar el día siguiente pues va a ser que NO PUEDO pues tengo que pensar con UN MES DE ANTELACIÓN qué día puedo estar cansada, o tengo alguna gestión que hacer, para pedir descanso. Es un poco difícil de entender para quien no trabaja aquí en el puerto, incluso mi pareja o mi hija, se lían cuando tengo que ir a trabajar o cuando tengo descanso, o incluso cuando suena el despertador ya no sé si voy a la madrugada y he podido descansar una horita antes de entrar a trabajar o si es domingo o lunes...

LQS: ¿Hay que estar disponible las 24 horas?

MJS: Sí, así es, nuestro contrato consiste en estar disponibles las 24 horas del día 363 días al año a excepción del 1 de Mayo, el 1 de Enero y el 25 de Diciembre que son días inhábiles en el puerto, por tanto no trabajamos nadie. Para el resto hemos de estar disponibles totalmente. (Un ejemplo de nuestro día a día es: Hoy trabajo de noche y termino a las 2:00, me acuesto a las 3:00 tras ducharme y aseoarme y a las 7 he de estar de pie pues han hecho nombramiento para trabajar por la mañana...)

LQS: ¿Cómo se entra a trabajar en la estiba?

MJS: Por oferta pública de empleo y tras superar un proceso de selección, reglado en el convenio sectorial estatal, con pruebas físicas, pruebas psicotécnicas y pruebas médicas,

LQS: ¿El inicio del conflicto ha producido cambios en vuestro trabajo diario? ¿Más control? ¿Represalias?

MJS: Sí que se han producido cambios en nuestro trabajo diario. Verás, nosotros trabajamos a “destajo” y con las medidas de seguridad regladas en el convenio no se puede ir más allá en pos de mayor producción.

Desde que se inició el conflicto nos vimos obligados a trabajar tomando todas las correspondientes medidas de seguridad, por lo que el rendimiento se mermó sensiblemente, y en consecuencia nos acusaron sin fundamento legal de que hacíamos una “huelga encubierta” y comenzaron a enviarnos cartas de sanción de 23 días a 6 meses de sanción de empleo y sueldo o incluso de despido.

LQS: En un sector compuesto mayoritariamente por hombres y ligado a la llamada fuerza "bruta" ¿Cómo es el día a día de una mujer trabajadora en la estiba?

MJS: El trabajo aquí en el puerto ha cambiado mucho desde que yo entré, cada día se efectúa menor fuerza bruta y más manipulación de maquinaria pesada y especializada.

El 35% de la plantilla somos mujeres y hacemos TODAS las especialidades de trabajo a excepción del trincaje, que es la única tarea hoy en día que necesitas fuerza bruta.

Sobre las noticias de que en Algeciras no trabajan mujeres es porque la categoría de acceso en ese puerto es por el Gupo I de Trincaje y Estiba y es muy muy duro.

<https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L275xH156/estibadoras3-f5c7d-26c9a.jpg>

LQS: ¿Hay compañerismo por encima de los sexos? ¿Se nota discriminación? ¿Se da la igualdad salarial?

MJS: Por suerte en el sector portuario existe un gran compañerismo pues hoy puedes salvar la vida de tu compañero y mañana salvártela él a ti. No existe distinción entre hombres y mujeres y TODOS cobramos lo mismo.

LQS: Se habla de negociaciones que no avanzan. ¿Hay espíritu de llegar a un acuerdo? ¿Es posible?

MJS: La postura inamovible de no negociar del Ministro de Fomento está siendo criticada por los sindicatos, por los empresarios, por las distintas asociaciones e instituciones portuarias, así como por el resto de grupos parlamentarios.

Los estibadores, la patronal y los grupos parlamentarios estamos pidiendo que el gobierno se sienta a la mesa de negociación y legitime los acuerdos entre empresas y trabajadores. Nuestra voluntad es la de resolver el problema con una solución pactada. Para llegar a un acuerdo final falta que el gobierno se sienta con las partes.

Sin embargo su postura es la de resolver la cuestión de la Sentencia europea liquidando las plantillas de estibadores de los puertos, ¡relaciones laborales por cuenta ajena en empresas privadas!, pagando los gastos del ERE que pretende con 350 millones de euros que tendrá que sacar de las arcas públicas. Dónde se ha visto que los despidos de unas empresas privadas como las sociedades de estiba los tengan que pagar el Estado con fondos públicos. Esto es de locos. No se puede fundamentar la necesidad imperiosa de un decreto ley por la amenaza de una multa a España y que la solución sea liquidar a los estibadores con dinero público.

LQS: Y, ¿quién negocia: el gobierno o la patronal?

MJS: Según tengo entendido, cuando se reunieron los sindicatos con el gobierno y la patronal el Gobierno no se presentó y enviaron a un mediador para que recibiera las demandas de los sindicatos pero sin poder dar voz ni voto a la negociación. Junto con abogados y gente experta en los negocios, las secciones sindicales plantearon una serie de reformas favorables para el trabajador y el Decreto de la Unión Europea, pero ha caído en saco roto y tampoco ha llegado a la comisaria Violeta Bulc. (El Gobierno perdió la documentación).

LQS: ¿Es la Unión Europea la causante del conflicto?

MJS: Creo que sí, y esto es una opinión personal de una trabajadora, pero por lo que veo y tengo constancia documentada de ello, en otros países de la UE sí que hay un registro de trabajadores portuarios especializados, y

Estibadores y estibadoras ¿Ultimo bastión de la clase obrera?

aquí en España el señor de la Serna quiere despedirnos a todos con fondos públicos y crear una ETT's (en las cuales tendrán ya inversiones) para gestionar el empleo del personal.

Según lo que dice el ministro de Fomento, es Europa la que no nos deja ser como Alemania, Francia, Italia, Bélgica, Portugal o Finlandia. Lo que estamos pidiendo es que nuestro sistema se armonice de la misma forma en que están en estos países.

LQS: ¿Hay posibilidad de que se lleven las mercancías a otros puertos fuera del Estado español?

MJS: Lo intentarán, desde luego, pero como ya habrás visto TODOS los puertos del MUNDO son nuestros hermanos y el día 10 iban a hacer huelga de 3 horas en TODOS los PUERTOS de Europa y de 1 hora en los del resto del mundo en solidaridad de los hermanos de España. Así como a negarse a descargar o cargar cualquier barco desviado a sus puertos.

La situación ha cambiado, pues a modo de buena voluntad por parte de los trabajadores se decidió en asamblea no hacer las huelgas programadas y negociar con las empresas, por lo que las sucesivas fechas de huelga se están retrasando para ver si en éste tiempo y antes del 24 de marzo se consigue negociar algo factible para ambas partes.

LQS: En un conflicto de esta envergadura, ¿cómo funcionáis sindicalmente? ¿Quién negocia en nombre de las estibadoras? ¿Hay delegados revocables? ¿Qué fuerza de decisión tiene la asamblea?

MJS: Sindicalmente NOS hemos UNIDO TODOS ya que está en peligro TODA LA CLASE OBRERA DEL PAIS, no sólo nuestro colectivo, por tanto esto nos atañe a todos los españoles trabajadores.

Nuestros delegados nombrados por votación en elecciones, son quienes están negociando con las empresas estibadoras.

LQS: Y apoyo externo de otros sectores, de los vecinos, sindicatos, fuerzas políticas, organizaciones sociales, ¿lo tenéis, lo percibís?

MJS: Realmente, al principio cuando se mediatizó el problema de la estiba, en Antena 3 y tele 5 (A3media y Mediaset son Canales financiados por J.P. Morgan) nos echaron a toda la opinión pública en nuestra contra, pero poco a poco todas las personas "de a pie" se van dando cuenta que era todo mentira, pues han visto como se están cargando la fuerza de la justicia, con el famoso caso de Urdangarín y viendo cómo con mentiras van minando a la población... cada día hay más gente a nuestro favor, y doy a gracias al cielo porque o nos levantamos TODO EL PAIS en contra o llegaremos a ser un país tan precario laboralmente que la clase obrera será ESCLAVA de los ricos.

LQS: Muchas gracias por vuestro tiempo. ¡Salud y adelante!

MJS: Muchas gracias a vosotros, por escuchar a la clase obrera. Saludos y NI UN PASO ATRÁS!!!

[El conflicto de la estiba y la falta de soberanía](#)