



**MARÍTIMO** • La Asamblea General Extraordinaria de Coordinadora en el Puerto de Valencia suscitó gran expectación

## La propuesta de Coordinadora a MSC podría pasar por la rebaja de un complemento salarial

**Máxima expectación y asistencia masiva. La Asamblea Extraordinaria de Coordinadora Valencia, celebrada el pasado miércoles por la noche, congregó a cientos de estibadores. Las instalaciones de SEVASA se quedaron pequeñas y la reunión se celebró fuera del recinto, pese al frío, porque los ánimos ya estaban bastante calientes. Las pretensiones de MSC de una rebaja en los precios del transbordo, bajo amenaza de llevarse los del Puerto de Valencia, pesa sobre la estiba que busca la forma de afrontar el órdago lanzado por la naviera sin rebajar sus salarios.**

**J. MONZÓ / VALENCIA**

Micrófono en mano y ante una audiencia de más de 700 portuarios, según cifra la organización, Pedro Vicente, delegado de Coordinadora de la Zona Levante y presidente del Comité de Empresa de SEVASA-APIE, expuso al colectivo la situación que plantea la naviera MSC para el tráfico de transbordo. Como publicó ayer este Diario, Pedro Vicente considera necesario que la estiba realice un "gesto" que no debe pasar por una rebaja de los sueldos de los portuarios. Tras la reunión, dicho gesto podría materializarse en una rebaja de algún complemento por trabajador y mes, aún sin concretar y pen-

diente de ser aprobado por una asamblea general de todos los trabajadores portuario del Puerto de Valencia "porque somos un sindicato democrático", subrayó Vicente. Tras concretar su propuesta, Coordinadora la transmitirá "directamente a MSC Internacional", apuntó.

### Reflexiones

Antes del comienzo de la Asamblea General Extraordinaria, el presidente del Comité de Empresa de SEVASA-APIE expresó a este Diario la visión que el colectivo de Coordinadora tiene respecto a MSC y su relación con el Puerto de Valencia. "Es cierto que MSC ha traído riqueza al Puerto de Valencia", reconocía, "pero los estibadores hemos cumplido con las exigencias de productividad marcadas por MSC y así se nos reconoció en la última reunión con la naviera en Ginebra donde valoraron la producción y la profesionalidad del colectivo".

Al respecto, Vicente señaló que actualmente los rendimientos en el Puerto de Valencia se sitúan "en 159,8 contenedores por mano trabajada, frente a los 160 del Puerto de Amberes".

Para el delegado sindical, el verdadero problema al que se enfrenta la naviera es que "no se han cumplido sus expectativas de crecimiento del tráfico de importación y exportación lo que ha impedido una optimización de las inversiones y ha ocasionado

“

**Es cierto que MSC ha traído riqueza al Puerto de Valencia pero los estibadores hemos cumplido con las exigencias de productividad marcadas por MSC y así se nos reconoció en la última reunión con la naviera en Ginebra”**

un sobredimensión del negocio que ahora intenta compensar a través de los transbordos".

"La puesta en marcha de servicios feeder o la inversión en buques de 14.000 TEUs", ilustra Vicente, "aboca necesariamente a la contratación de más personal" y como ejemplo: "en los portacontenedores de 14.000 TEUs es necesario el empleo de 24 trincadores, frente a los 16 empleados hasta ahora" (en buques de un tamaño medio de 8.000 TEUs). "El resultado es que en vez de abaratar costes los ha incrementado". Respecto a la estiba supone repercutir "un 73% sobre el precio del contenedor frente a un 68%".

Ante las exigencias planteadas por MSC, Coordinadora no ve justo que la estiba sea el único colectivo al que se le exija que su esfuerzo tenga que traducirse necesariamente en una bajada de los salarios, lo cual no se plantea en el resto de colectivos que



La Asamblea se trasladó a los exteriores del recinto de SEVASA. Foto JM

### Guerra sin cuartel

El delegado sindical de Coordinadora expresó su temor a que esta situación se convierta "en una guerra sin cuartel". La disyuntiva a la que se enfrenta la estiba del Puerto de Valencia (ceder o no a una rebaja salarial aún a riesgo de perder los trans-

bordos de MSC) puede romper la estabilidad del sector. "Un abaratamiento de la mano de obra no es la solución" reitera Vicente. Por contra, esta vía podría desembocar en "una pérdida del rumbo de la dirección sindical".

intervienen en el tráfico de transbordo en el Puerto de Valencia.

Pedro Vicente reconoce el problema que conlleva la competitividad de otros puertos del arco Mediterráneo como El Pireo, cuya terminal de contenedores gestiona COSCO, o de Tánger Med "con unos sueldos contra los que no se puede com-

petir". Además apunta a la política de "reventar precios" que practican las navieras y que podría darse en el caso de MSC, lograr una rebaja de precios y marcharse a la competencia a ofrecer su tráfico a un precio por debajo del Puerto de Valencia. "Hagamos lo que hagamos, si MSC quiere irse se irá".