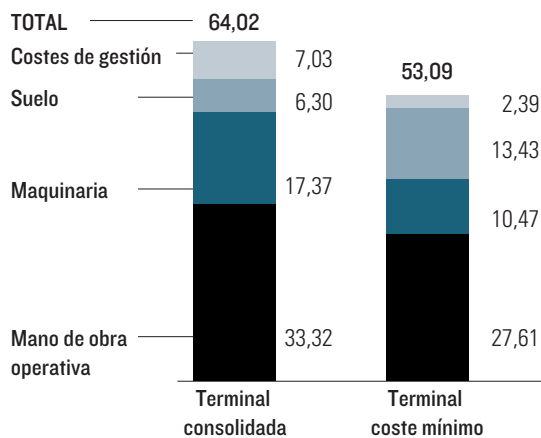


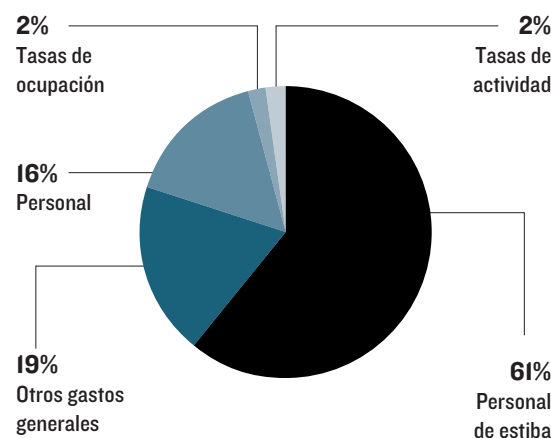
LOS COSTES LOGÍSTICOS DE LOS PUERTOS

● COSTE DE OPERACIÓN POR CONTENEDOR

Capacidad de 28 toneladas. En euros



● COSTES DE EXPLOTACIÓN PARA LOS OPERADORES PORTUARIOS



● COSTES INTERNACIONALES DE MANIPULACIÓN

■ Preparación de documentación ■ Manipulación en puertos y terminales
 ■ Despacho de aduanas y control técnico ■ Manipulación y transp. por carreteras

PUERTO	PAÍS	En euros
Singapur	Singapur	409
Busan	Corea del Sur	646
Rotterdam	Holanda	907
Hamburgo	Alemania	977
OCDE		1.025
Génova	Italia	1.065
Valencia	España	1.337
Le Havre	Francia	1.344
Bilbao	España	1.786
Algeciras	España	2.012
Vigo	España	2.018
Barcelona	España	2.108

FUENTE: KPMG y 'Doing Business en España 2015'.

J. Aguirre / EL MUNDO

Sobrecoste en la estiba: 286 millones

● Un informe de KPMG señala que «los costes laborales en los puertos españoles son un 400% superiores a los del resto de actividades logísticas» ● Los estibadores replican que el gasto es menor que en Alemania, Italia e Inglaterra

SILVIA FERNÁNDEZ MADRID «El margen de mejora de la actividad de la estiba podría alcanzar el 10% mediante la incorporación de mayor flexibilidad». Sobre esta y otras premisas analiza la competitividad portuaria el informe *La actividad de estiba en los puertos españoles*, al que ha tenido acceso este diario, elaborado por KPMG y fechado el 12 de septiembre de 2016.

Conforme a la auditora, la actividad de los puertos se basa en «estructuras organizativas y de operación caducas» y «requiere una reforma más profunda [que la impuesta por la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE], para adaptarse a los requerimientos actuales de la industria»; «los costes de la estiba, bien económicos bien de ineficiencia, afectan a los procesos de importación y exportación en la medida en que añaden costes», explica.

Dicha reforma profunda redundaría en un margen de mejora mayor, pues «los costes laborales en los puertos españoles son un 400% superiores a los del resto de actividades logísticas». Y, como ejemplo, calcula un sobrecoste de «90 millones anuales en el puerto de Valencia», que extrapola al conjunto del sistema portuario para cifrarlo en «286 millones, sólo en la carga y descarga de contenedores», sobre un volumen de 14,3 millones de TEU (contenedores de 33 metros cúbicos o 28 toneladas).

De los puertos emana el 1,1% del PIB español y, directa e indirectamente, 77.000 empleos. No obstante su competitividad está en cuestión, especialmente a raíz de la aprobación del Real Decreto ley de liberalización de la estiba, que el pasado jueves no fue convalidado en el Congreso. El informe de KPMG revela diversas causas.

Califica de «buena» la competi-

vidad por meras razones de «ubicación geográfica» y afirma que el sistema está adaptado para buques grandes y modernos, dar soluciones logísticas completas y captar más tráfico. KPMG recoge que esto ha sido posible con el apoyo inversor de la gestora pública Puertos del Estado y las inversiones de las empresas estibadoras en tecnología. Pero argumenta que la estiba es un «segmento laboral conflictivo» que necesita una mejora porque «el coste de los estibadores en España supone en torno al 50% del coste total de paso de las mercancías por los puertos». Y este coste, asegura, se ha mantenido invariable –e incluso los salarios han subido un

Del sistema portuario emanan el 1,1% del PIB y 77.000 empleos directos e indirectos

Introducir mejoras supondría ahorrar 100 millones en los tres mayores puertos

17%— mientras caía la productividad.

La Coordinadora Estatal de los Trabajadores del Mar, por su parte, señala que «el 80% del salario del estibador está vinculado a la productividad», que ésta «sí» ha «aumentado en los últimos años» y que «Algeciras y Barcelona» son prueba de ello por haber «recibido prestigiosos premios de productividad europea».

Además, el sindicato asegura que «el coste de manipular un contene-

dor en los puertos españoles es competitivo». Pone de ejemplo datos de la consultora internacional Drewry, para el Observatorio de Puertos del Estado, que cifra el coste en «63,16 euros/TEU, similar a Países Bajos (62,5) y más bajo que en Alemania (83,9), Italia (84) e Inglaterra (81,3)».

Según el análisis de KPMG las situaciones de conflicto ocasionadas por la búsqueda de mejoras en los convenios han dado lugar a desvíos de escalas de navieras, con la consiguiente reducción de actividad. Sólo en el puerto de Valencia y en cuatro meses (febrero de 2015, abril, julio y agosto de 2016) «la Autoridad Portuaria y terminales» perdieron ingresos por «12,5 millones» –suma de lo dejado de ingresar en tasas portuarias y por las terminales–.

Un dotación más ajustada de los recursos humanos, asignarlos a tareas concretas completando la totalidad de los jornales e incorporar competencia a los puertos reduciendo el coste de personal son algunas de las medidas que, con independencia de los niveles salariales, ayudarían a ahorrar. Tendrían «una repercusión en el coste de la estiba de un 24%» y su inclusión un «efecto estimado de unos 100 millones de euros en el conjunto de los tres principales puertos españoles –Algeciras, Valencia y Barcelona–», valora el informe.

Afirma KPMG que las Sagep (Sociedades Anónimas de Gestión de Trabajadores Portuarios) tienen limitado el poder del empresario para organizar el trabajo: sin una asignación de recursos productiva, con una formación gestionada por los sindicatos pero sufragada por la empresa y un orden de rotación en el trabajo que no incentiva la productividad pues elimina las ganas del estibador de destacar en su labor, «como permiten las regulaciones de otros países».

LA EVOLUCIÓN DEL CONFLICTO

La ley. En 2003 la actual Ley de Puertos privatizó del todo las Sociedades Estatales de estiba, en las que las Autoridades Portuarias tenían el 51%. Se crearon las Sociedades Anónimas de Gestión de Trabajadores Portuarios (Sagep) –base del actual sistema–, y de las que son accionistas las empresas.

El Tribunal de Justicia. En 2011 la Comisión Europea alertó de que la Ley de Puertos incumplía el Tratado 49 sobre competencia y libertad de establecimiento. El 11 de diciembre de 2014 el TJUE condenó a España a 21,5 millones, a razón de 27.522 euros diarios.

El decreto. El 24 de febrero el Gobierno aprobó el Real Decreto ley de liberalización de la estiba en Consejo de Ministros.

La votación. El Ejecutivo no logró convalidar el decreto en el Congreso el pasado 16 de marzo. 175 noes y 33 abstenciones.

El incumplimiento. Si no se aprobara el decreto o un proyecto de ley de urgencia el 24 de marzo, según el Gobierno, España acumularía otra multa de 134.107 euros diarios.

El análisis abarca otras limitaciones que también repercuten en la pérdida de competitividad del sistema. Entre ellas «no poder modular los tiempos de trabajo de forma concertada» o los doblajes de turnos, así como que el empresario no pueda «efectuar contrataciones fuera del censo regulado» incluso aunque «no queden cubiertas todas las necesidades de estiba por falta de personal».

Desde Coordinadora niegan que exista un censo estatal ni a nivel de puerto, pues «son las Sagep las que tienen contratados a los trabajadores», dicen. Y afirman que «en picos de trabajo las empresas pueden contratar a trabajadores eventuales de las ETB», algo que «se hace de forma puntual en al menos 25 puertos» a través «de Adecco y Randstad».

Las restricciones, recoge el informe, no permiten la adaptación en función de la demanda en el corto plazo, y en concreto en el caso de Valencia provocan que el 25% de la plantilla no esté disponible durante cuatro meses al año, por no poder ampliar el periodo para coger las vacaciones. Todo esto, concluye el estudio, tiene un riesgo económico para los operadores portuarios porque se tarda más en realizar los trabajos y con mayores costes por lo que la productividad puede caer hasta «el 20% sobre los estándares normales del puerto». Y ha llevado a sectores clave, como el del automóvil, a reclamar la reforma de la estiba.

Por esa razón, resume KPMG, los principales puntos pendientes de solución del sistema portuario español son la exclusividad en la ejecución de las actividades portuarias de estiba, la existencia de un censo cerrado de trabajadores (Registro Único) y el control de la habilitación profesional y acceso a la profesión gestionado por los estibadores.