

Empresas & Finanzas

Vivir como un estibador, ganar 100.000 euros y heredar el trabajo

Los sindicatos exigen crear un registro de trabajadores para controlar quién puede ser contratado y la UE se niega

A. Semprún MADRID.

La reforma de la ley de la estiba va camino de convertirse en una guerra entre sindicatos, patronal y Fomento por el control del sector y la protección de una serie de privilegios casi históricos.

Los representantes de los trabajadores —CCOO, UGT y Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar— han fijado su línea roja para aceptar la transformación del sector y poner fin al conflicto sin paralizar los puertos en la creación de un Registro de Estibadores. Una exigencia que choca de lleno con los criterios de la Comisión Europea (CE), que se niega en redondo a que se cree cualquier tipo de registro o bolsa de trabajo que pueda impedir o dificultar que un estibador formado pueda ser contratado.

Las propuestas de los sindicatos pivotan siempre sobre la idea de ese Registro de Estibadores, ya que para ellos es fundamental mantener el control que tienen sobre la contratación y la selección del personal a través de las actuales SAGEP (sociedades de gestión de trabajadores portuarios).

Y es que, según explican fuentes empresariales, el sindicato mayoritario Coordinadora maneja de facto la operativa laboral de la estiba, ya que decide cuándo se abren las bolsas de trabajo de las SAGEP para aceptar nuevos estibadores, quién puede entrar y quién no y fija cuándo hay que subir los salarios. A su vez, los estibadores también deciden por sorteo qué trabajadores ocuparán cada puesto cada día y a qué empresas acudirán a trabajar sin tener en cuenta las preferencias de las compañías, que tampoco pueden acudir al libre mercado, ni a otras empresas de trabajo temporal. No en vano, según la ley actual, las compañías estibadoras solo pueden contratar estibadores que pertenezcan a estas sociedades semi-públicas.

Elevados costes laborales

En esta línea, la falta de competencia y las barreras de entrada han elevado los costes laborales del servicio de carga y descarga hasta suponer el 65 por ciento del total frente al 37-40 por ciento que supone en otros países como Alemania. "Los

LOS PRIVILEGIOS DE LOS ESTIBADORES



estibadores cobran de media unos 70.000 euros brutos al año con picos de 100.000 o 110.000 euros en función del puerto y realizan el 75 por ciento de una jornada laboral normal", concretaron fuentes de Fomento. En el sector se comenta que los pluses están detrás de estos sueldos, ya que si trabajan un festivo por la noche pueden llegar a cobrar unos 600 euros extra.

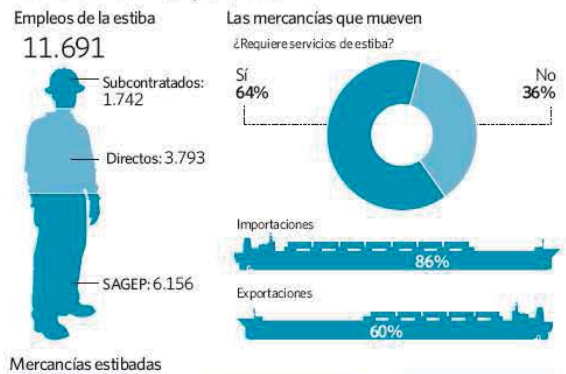
A su vez, el fuerte control sobre la contratación y la selección de personal han convertido a la estiba en una profesión familiar que se hereda de padres a hijos. Así, el 80 por ciento de la plantilla son familiares y en el Puerto de Algeciras no se permite que trabajen las mujeres (apenas un 5 por ciento de los más de 6.500 estibadores son mujeres). "La SAGEP de Algeciras no dejaba ni que las mujeres con formación dejaran sus currículums. Les decían que la bolsa de empleo estaba cerrada, nunca las avisaban cuando se abrían y han llegado a insultarlas", explican a este diario fuentes cercanas a Puertos del Estado.

"La petición por parte de los sindicatos de crear un Registro de Estibadores solo nos puede llevar a la melancolía, porque la CE rechaza la existencia de un registro y la restricción de la contratación de trabajadores", explicó Julio Gómez-Pomar, secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, en una rueda de prensa posterior a la primera reunión celebrada entre sindicatos, patronal y Gobierno desde que se hiciera público el texto del nuevo Real Decreto y que ha terminado sin acuerdo y con las posiciones totalmente enfrentadas.

El texto del Real Decreto ya ha recibido el visto bueno de Bruselas y el Ejecutivo lo quiere aprobar en el próximo Consejo de Ministros, por lo que las partes tienen que iniciar un proceso de negociación expreso para llegar a un acuerdo antes del final de la semana que viene.

En el marco de estas conversaciones, Fomento ha emplazado a los representantes de los trabajadores y a los empresarios a reunirse de nuevo el martes de la semana que viene para tratar de acercar posturas. En este sentido, Gómez-Pomar ha matizado que solo se discutirán propuestas que se enmarquen en los criterios o líneas rojas

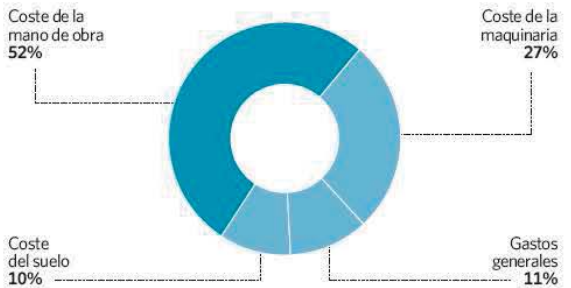
Tensión en los puertos



Mercancías estibadas



Composición de los costes de paso de una TEU por una terminal portuaria



Estructura de las multas pedidas por Bruselas



Fuente: Elaboración propia, Anesco, Comisión Europea y Puertos del Estado.

establecidas por la Unión Europea (UE), por lo no parece que vaya a salir nada en claro de este nuevo encuentro. No en vano, desde Coordinadora, el sindicato gremial mayoritario, han insistido en la necesidad de crear un Registro de trabajadores para "velar por las capacidades de los estibadores y asegurar

nes jurídicos y técnicos que avalan su creación".

"La estiba exige una formación práctica continua y eso es lo que estamos exigiendo. Se necesita un nivel de profesionalidad alto y no nos parece que pueda ser estibador cualquiera que pase por ahí. El Real Decreto deja abierto el acceso a las titulaciones, pero hay que comprobar que todo el mundo cumple con las mismas exigencias. Yo no dejaría que un cirujano me operara si lleva 20 años sin trabajar. Pues lo mismo con un estibador", aseguró Antolin Goya.

Con la creación de este registro, en el que, como en las SAGEP, también participarían las empresas y Puertos del Estado, los sindicatos se aseguran controlar la masa laboral y que las ETT que se sienten con la supuesta liberalización del sector tengan que acudir a ellos para poder dotar de personal a las compañías que dan servicio en la de red puertos españoles.

Aunque desde el Gobierno y la UE se ha insistido en que no se pue-

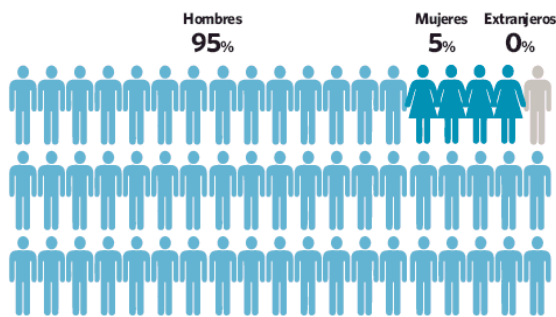
Fomento vuelve a citar a la patronal y a los sindicatos de estibadores el martes

que tienen la formación y la experiencia necesaria para desarrollar su trabajo".

Registro o Bolsa de trabajo

Antolin Goya, secretario general de Coordinadora, explicó que el registro "es una posición cerrada de los sindicatos" ya que "tienen dictáme-

Trabajadores por sexo y nacionalidad



Sueldo medio **70.000** €/año

Número de estibadores por puerto

PUERTO	NÚMERO	% SOBRE TOTAL
Algeciras	1.534	24,9
Barcelona	1.055	17,1
Valencia	1.301	21,1
Bilbao	265	4,3
Las Palmas	471	7,7
Resto	1.530	24,9
Total	6.156	100

Ranking de Puertos por carga (año 2015)

PUERTO	MILES DE TONELADAS
Bahía de Algeciras	91.949,5
Valencia	69.601,2
Barcelona	45.921,2
Tarragona	32.934,7
Cartagena	32.578,8
Bilbao	32.399,8
Gijón	21.178,6
Las Palmas	20.981,4
Castellón	16.444,7
A Coruña	13.764,2

elEconomista

de establecer ninguna barrera a la libre contratación, las empresas de estiba que trabajan en el puerto de Algeciras, como APM Terminals, que trabaja para Maerks, o TTIA están firmando a título individual la reforma de la ley pactada con los sindicatos y que fue rechazada por Bruselas y Fomento. Así, han pactado la creación de una Bolsa de Trabajo en el puerto, que es el que más estibadores emplea y la que más toneladas de mercancías mueve (ver gráfico). En esta línea, los estibadores han firmado ya casi 20 acuerdos con terminales de diferentes puertos y están negociando otros.

¿Huelga de celo?

Además de la creación de los registros, los sindicatos quieren asegurar que las empresas subroguen a todos los trabajadores bajo las condiciones actuales y que nos les puedan despedir ya que consideran que la reforma de la ley, impuesta por Bruselas, supone un "Expediente de Regulación de Empleo

encubierto que se paga con fondos del Estado".

Según el Real Decreto, los trabajadores tienen derecho a pedir que les despidan porque se les va a cambiar las condiciones laborales y las empresas tienen derecho a despedir a sus trabajadores. Así, en el caso de que algún estibador deje de trabajar, será indemnizado por Puertos del Estado, que asumirá los pasivos laborales, bajo las condiciones que establece la reforma laboral: 20 días por año trabajado con un máximo de 12 mensualidades. Estas condiciones también tendrán que ser negociadas.

Bajo estas circunstancias los sindicatos tienen muy poco que perder, por lo que ya han convocado una huelga de forma oficial para la última semana de febrero y ya han empezado a bajar la productividad en los puertos.

La patronal Anesco ha denunciado que la productividad ha caído un 70 por ciento lo que ha llevado a colapsar los puertos y poner en peligro la llegada y el envío de mer-

cancías. Los mayores paros se han notado en Barcelona y Valencia donde se ha pasado de descargar 38 contenedores a la hora a solo 18 contenedores. En Algeciras la situación está mejor y solo afecta en determinadas terminales después de que las empresas firmaran acuerdos con los sindicatos.

Los sindicatos niegan que haya una huelga de celo, aunque han reconocido que no se está trabajando con la misma "alegría que antes". "Se está cumpliendo el convenio", sentencian.

La reforma impuesta por la UE

Aunque desde el Ejecutivo se ha defendido en varias ocasiones el modelo de la SAGEP porque da "estabilidad" al empleo portuario, actualmente -y tras las presiones de Bruselas- abogan por flexibilizarlo y liberalizarlo para ganar competitividad, dar poder a las empresas para gestionar u organizar su actividad y atraer más actividad a la red de puertos españoles con la entrada de nuevas empresas y navieras, ya que esperan que esta nueva ley abarate costes e impulse la eficiencia y la implantación de nuevas tecnologías.

"No se trata de bajar el sueldo a nadie, sino de que exista una flexibilización. Por ejemplo, se puede conseguir una rebaja del 30 por ciento de los costes con una organización de los turnos más eficiente: que baje el número de manos y se aumente la productividad", explican fuentes cercanas a Fomento. Según el Ministerio, el principal objetivo de la nueva regulación es "eliminar las restricciones a la libertad de establecimiento de las empresas".

El sindicato Coordinadora ya ha firmado con 20 empresas crear "bolsas de trabajo"

Así, no será necesario que las firmas sean accionistas de ninguna sociedad de puesta a disposición de trabajadores portuarios. A su vez, ya no tendrán la obligación de contratar a los estibadores pertenecientes a la SAGEP, por lo que serán libres de elegir a cualquier trabajador que cumpla con alguno de los requisitos de capacitación establecidos.

Y es que la nueva normativa incluye como barrera de entrada al sector que los nuevos estibadores tengan una titulación de formación profesional de grado medio o superior, de las previstas por Fomento o un certificado de profesionalidad habilitante para la estiba. Los estibadores actuales no tendrán que cualificarse, ya que será suficiente con que acrediten más de 100 jornadas de trabajo.

La nueva legislación fija la desaparición de las SAGEP o su transformación en firmas de trabajo temporal (ETT). A su vez, abre la puerta a que las empresas portuarias contraten a su personal en el mercado y a la creación de Centros Portuarios de Empleo que hagan las veces de ETT.

Las claves del nuevo Real Decreto

➔ Libertad de contratación

La nueva regulación busca eliminar las restricciones a la libertad de establecimiento de las empresas, haciendo que no sea necesario u obligatorio que participen en el capital de ninguna empresa de puesta a disposición de trabajadores portuarios, también conocidas por SAGEP. A su vez, podrán contratar libremente a los trabajadores que quieran.

➔ Requisitos de capacitación

El Real Decreto elimina el control de los sindicatos sobre las contrataciones y establece los requisitos que deben cumplir los estibadores. Deberán tener una titulación de formación profesional de grado medio o superior o un certificado de profesionalidad habilitante para la estiba. Los trabajadores que acrediten más de 100 jornadas laborales en el servicio portuario de manipulación de mercancías en cualquier Estado miembro, no tendrán que cumplir requisitos de titulación. Así, la Ley abre la puerta a que estibadores de la UE puedan trabajar en España.

➔ Libertad de gestión del personal

Las empresas estibadoras podrán disponer de los trabajadores que precisen a través de tres fórmulas: contratación laboral directa, acudir a la cesión temporal por los Centros Portuarios de Empleo -de nueva creación- o por Empresas de Trabajo Temporal.

➔ Una empresa nacional

La nueva ley permite crear una Sociedad Portuaria a nivel nacional en vez de tener una por cada puerto.

La ley de la estiba tropezará con PSOE y PNV en el Parlamento

Á. S. MADRID.

El Gobierno se prepara para una semana frenética de negociaciones con los sindicatos de la estiba y la patronal antes de aprobar el viernes que viene el Real Decreto en Consejo de Ministros. Aunque esta primera prueba es difícil, el Ejecutivo enfrenta otro reto en la tramitación parlamentaria de la ley, un paso decisivo para que la Comisión Europea se plantee desistir de las condenas por incumplimiento de sentencia y perdone el pago de la multa. Así, el Gobierno de Mariano Rajoy se enfrenta a una oposición que se ha puesto de perfil y que se niega a apoyar la liberalización del sector impuesta por Europa. "Desde el Ministerio hemos estado en contacto con los portavoces de los distintos grupo parlamentarios, estamos hablando con todos ellos y tengo la confianza de que los distintos grupos parlamentarios se an concientes de la responsabilidad que asume el Reino de España frente a la UE para cumplir una sentencia", aseguró Julio Gómez-Pomar, secretario de Estado de Transportes, tras una reunión con el sector.

A pesar de estas palabras, parece que lo máximo que va a poder arrancar del PSOE será una abstención, ya que se niegan a mostrar su apoyo. En este sentido, Susana Díaz, presidenta de Andalucía, mostró públicamente su apoyo al colectivo y apeló a una negociación a tres partes para lograr una solución dialogada. En esta misma línea, fuentes socialistas del Congreso aseguran que la pelota está en el tejado del Gobierno y que debe negociar para lograr una ley pactada antes de llevarla a Congreso de los Diputados. A su vez, desde el sindicato Coordinadores dicen que se han reunido con los partidos para buscar apoyos y que han recibido una buena respuesta. En este punto, el sindicato se reunió con el PNV, que no se posicionó claramente, con Podemos, del que recibió su apoyo y aseguran que Coalición Canaria votará en contra.

Evitar la multa

El Ejecutivo tiene mucha prisa para aprobar la ley y evitar la imposición de una multa de 134.107,2 euros diarios por incumplimiento reiterado de condena. Ahora, España soporta una multa diaria de unos 27.500 euros por cada día que pasa sin modificar el régimen de trabajos portuarios. La sanción acumulada supera los 21,5 millones.