

ECONOMÍA

Desde el arenal de la Malvarrosa un enjambre de gigantescas grúas aparece al fondo, señalando el segundo mayor puerto mercante de España. Aunque Algeciras se lleva la palma en cuanto a tráfico, la mayor parte es tránsito hacia otros destinos. Sin embargo, el 90% de las importaciones y el 80% de las exportaciones españolas se mueven por vía marítima y de esa cantidad, cuatro quintas partes pasan por Valencia. Aquí trabajan unos 1.400 estibadores (casi 2.000 en los periodos de más faena) de los algo más de 6.000 que hay en España. Son los encargados de cargar y descargar los barcos, y ahora están en el punto de mira como consecuencia de una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que obliga a liberalizar la contratación en el sector. Algo que, en su opinión, el Gobierno quiere aprovechar para reformar de arriba abajo la estiba, empeorando sustancialmente sus condiciones laborales. Para evitarlo, prometen dar guerra y tan sólo la amenaza de ello (y algo de presión en los puertos) ha bastado para que el Ejecutivo pise el freno y aplace de momento la reforma. De hecho, ni un solo camión está en cola para acceder al puerto, donde el viernes se respiraba tranquilidad entre la maraña de contenedores que van y vienen.

Nada que ver con la situación que podría darse en unos días si las partes no alcanzan un acuerdo y cumplen su amenaza de parar la actividad. «Si quieren, paran los puertos y no podemos hacer nada para evitarlo», se quejan los empresarios, atemorizados por el poder «negociador» de la estiba. «El otro día tuvieron parado un barco toda la noche en un puerto porque decidieron no cargar tres de los 7.000 contenedores que llevaba, haciendo perder a la naviera 120.000 dólares». En Barcelona, otros 100 coches sufrieron daños (lunas rotas, pintadas, daños en carrocería) por culpa de actos de sabotaje que los empresarios temen que vayan a peor si

REPORTAJE / LOS PUERTOS, EN PIE DE GUERRA

Kike Taberner



Oscar Martínez trabaja cargando y descargando barcos en el puerto de Valencia

ESTIBADOR: LA LEY DEL SILENCIO LLEGA A LOS PUERTOS

Las empresas no quieren hacer declaraciones públicas: «Si hablas te queman el puerto». Ellos se defienden: «Somos una familia, no un cártel»

Erik MONTALBÁN Valencia

ECONOMÍA

finalmente se va a la huelga. Rodeados durante años de cierta fama de privilegiados por sus altos sueldos y la sensación de ser una profesión en la que sólo se podía entrar por «enchufismo», sobre todo siendo familiar de estibador, tratan ahora de desmarcarse de esta visión y se quejan de que se intente cambiar unas condiciones salariales de las que la Unión Europea «no se ha quejado». Además, reniegan de la imagen de «mafia familiar» y aseguran que menos de la mitad de los estibadores son familiares de otros estibadores. «Somos una familia, no un cártel. Lo que pasa es que aquí todos nos queremos mucho y cuidamos los unos de los otros», asegura Óscar Martínez, presidente del comité de empresa de los estibadores de Valencia. Hijo, nieto y bisnieto de estibador, asegura que es algo frecuente, pero no un requisito o una imposición. «Mi mujer es estibadora también, pero porque la conocí aquí. Con este trabajo y estos turnos es difícil lo contrario».

«SITE QUEJAS, LO PAGAS»
Nada que ver con lo que narran las empresas de estiba, siempre bajo la condición del más estricto anonimato. El motivo no es otro que el miedo a las represalias. «Si saben que hemos hablado, nos 'quemán' el puerto», avisan. «Si sale un puerto o una empresa a quejarse, se lo hacen pagar». La competencia entre los distintos puertos hace que ninguno quiera dar pie a conflictos ni a «ruido» que puedan provocar que los barcos se vayan a otra terminal, huyendo de posibles huelgas. El pasado verano, durante la negociación del convenio colectivo de los estibadores de Valencia, Barcelona elevó su actividad un 37% en sólo un mes en detrimento de la ciudad del Turia.

En el puerto, la actividad nunca cesa. Los barcos «se trabajan» (cargan y descargan) las 24 horas del día, en turnos de sólo seis horas, los 365 días del año. Es por ello que la mera amenaza de una huelga hace estremecer a todo el sector marítimo e industrial. Des-

de aquí salen cada año millones de toneladas hacia los polígonos industriales de Madrid. Sin embargo, los estibadores están dispuestos a llegar «hasta donde haga falta» para impedir una reforma cuyo objetivo «es la precarización» de la profesión y que podría abrir la puerta a despedir a los actuales estibadores de aquí a tres años (con indemnizaciones a cargo de las arcas públicas) y sustituirlos por trabajadores de empresas de trabajo temporal con peores condiciones salariales. «Si esto se llena de gente sin experiencia va a ser una sangría de mucho cuidado», alerta, recordando los riesgos de un trabajo que se realiza rodeado de maquinaria pesada y con miles de contenedores sobrevolando las cabezas. «Nos jugamos la vida cada día», asegura.

Su conflicto recuerda peligrosamente al sufrido con los controladores aéreos en 2010, cuando una repentina reducción de sueldo y cambio de las condiciones por parte de la Administración desembocó en una huelga que paralizó el espacio aéreo español en pleno puente de diciembre. «Esto

es distinto porque nuestro salario forma parte de un acuerdo con una empresa privada», asegura Martínez. «Además, la mayor parte de nuestro sueldo está ligado a la productividad. No nos regalan nada. Tanto producimos, tanto beneficio generamos a la empresa, tanto ganamos nosotros. Hay veces que hay salarios altos que no son caros», explica. Según las cifras aportadas por las empresas, los sueldos medios están en torno a los 70.000 euros brutos anuales, llegando a superar los 100.000 euros en el caso de grandes puertos como Valencia, Algeciras y Barcelona. «El salario base no es muy alto. Luego ya depende de la voluntad del trabajador para doblar turnos o trabajar noches y festivos, que es realmente donde se gana dinero», explica el estibador, que insiste en que se trata de salarios pactados libremente entre los trabajadores y empresas privadas.

Pero, ¿cómo han logrado los estibadores alcanzar unas condiciones tan por encima de la media laboral en España? «Parando los puertos toda la vida», aseguran fuentes empresariales. De hecho, se muestran escépticas de que algo vaya a cambiar, independientemente de que el Gobierno logre sacar adelante la reforma del sector. «Aunque haya real decreto no se va a poder aplicar». La justificación es la misma que ante la mayoría de las preguntas. Por miedo a que la reacción de los estibadores haga perder millones de euros a las empresas portuarias y navales.

Ahora, los estibadores se quejan de que tras «20 años de paz social» les obligan a seguir el camino de la lucha por «aprovechar para aumentar el beneficio de las multinacionales extranjeras». Respecto a la forma de acceso, asegura que ser familiar de estibador no es un pasaporte directo a la profesión. «Hay que pasar un proceso regulado y hacer un examen. A mí me tumbaron en dos convocatorias y por delante de mí entraron muchos que no eran hijos de estibadores». En Valencia, con una edad media de 42



años, afirma que es imposible que la estiba sea una especie de herencia familiar pues los hijos de la mayoría aún son pequeños para trabajar. Desde las empresas, la visión es radicalmente opuesta: «Ellos mismos hacen el proceso de selección. Nos presentan una lista con los nombres de quienes quieren que entren y si tenemos suerte nos dejan elegir al 20% de las nuevas contrataciones. La sangre siempre tiene prioridad».

Las quejas del sector se centran también en la «libertad laboral» que se autoimponen los estibadores. «De las seis horas de jornada, efectivas serán cinco. Siempre entran tarde y se van antes», cuenta un responsable de la estiba, que señala además que poco pueden hacer pues «reaccionan» con mucha fuerza ante cualquier «ataque» a otro estibador. «Son un ejército muy bien organizado». En este sentido, señalan que ni siquiera haría falta bajar los sueldos si se cumplieren las jornadas y horarios. «Sólo con eso se rebajarían un 30% los costes». Y ponen como ejemplo el puerto de Rotterdam (Países Bajos), el mayor de Europa. «Allí sus sueldos medios son de 70.000 euros, igual que aquí, pero las jornadas son de siete horas y media en lugar de seis y se cumplen a rajatabla».

JUBILACIÓN A LOS 55 AÑOS
Los estibadores tienen fijada la edad de jubilación a los 55 años con el 100% de la pensión. Desde las empresas creen que se trata de un anacronismo fruto de los tiempos en los que la estiba era una profesión con un alto desgaste físico, que requería retirarse joven. «Se trabaja todo el día inclinado en las grúas. Sufrimos mucho de espalda y de cuello», explica Martínez. Además, replica que las tempranas jubilaciones son una exigencia de las empresas.

Si los estibadores «incendian» o no los puertos y parán el comercio es una cuestión que podría estallar en días o demorarse aún unos meses. «¿Os tienen miedo las empresas?», pregunto al estibador. «Nosotros también tenemos miedo de ir a la huelga».

«ELLOS MISMOS HACEN LA SELECCIÓN, LA SANGRE TIENE PRIORIDAD», DICEN LOS EMPRESARIOS

JUSTIFICAN SUS ALTOS SALARIOS, CON 70.000 € DE MEDIA: «TANTO PRODUCIMOS, TANTO GANAMOS»

Un sector vital para el comercio

EMPLEOS DE LA ESTIBA



Fuente: Anesco y Ministerio de Fomento



SERVICIOS PORTUARIOS (En €)



TRÁFICO PORTUARIO (En mill. toneladas)



NÚMERO DE BUQUES



Infografía: C.M.F. / LA RAZÓN