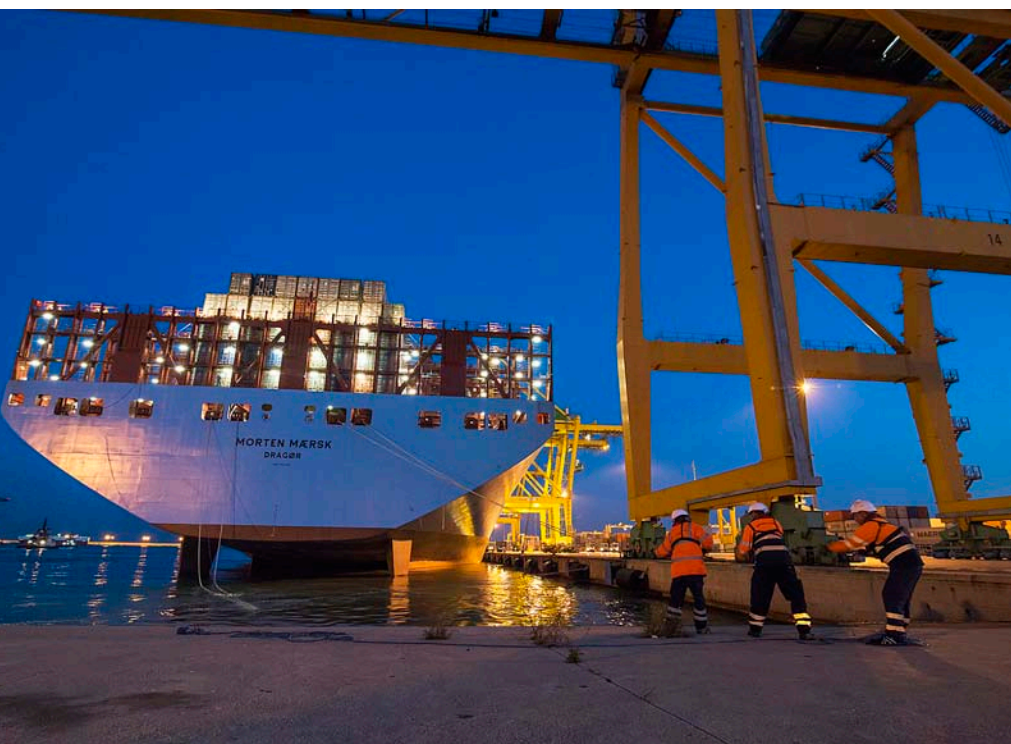


Aquest divendres el port de València es paraitzarà a causa de la vaga convocada pels estibadors. El desacord en els termes del conveni és la raó adduïda per aquest col·lectiu de treballadors que dins del port són considerats uns “privilegiats”. Mentrestant, una sentència recent del Tribunal de Luxemburg posa en tela de judici l'exclusivitat de què gaudeixen. La vaga de València, diuen els experts, són les primeres onades d'una maror que negarà tots els ports.



L'estiba és una part fonamental de la cadena logística dels ports.

L'estiba no vol fer aigües

Si per cas tenia vostè previst circular per la carretera V-30 aquest divendres, faria bé ben fet de replantejar-s'ho. Perquè, si un acord d'última hora no ho impedeix, aquest dia els estibadors del port de València (un col·lectiu format per 1.300 treballadors) han convocat una vaga de 24 hores que, previsiblement, paraitzarà l'activitat d'aquest recinte portuari líder del Mediterrani en transport de contenidor. La protesta de divendres

serà l'avantsala d'un seguit d'aturades parcials programades per als dies 5, 6, 12 i 13 de febrer, que previsiblement paraitzaran l'activitat en tot el recinte portuari i generaran no poques aglomeracions de camions en les vies d'accés. Perquè, al capdavall, els estibadors són una anella essencial de la cadena logística de qualsevol port. A ells els correspon carregar, descarregar i apilar les mercaderies que transporten els vaixells que cada dia atraquen a les

terminals. “Si ells no treballen, ningú més ho pot fer: ni els consignataris, ni els transitaris, ni els transportistes... El port, senzillament, es col·lapsa. I té repercussions per a totes les empreses que importen o exporten des d'ací. I això no és poca cosa”, explica una persona que es veu directament afectada per aquesta mesura de protesta.

El preavis de vaga arriba després que a principis de desembre la patronal i els sindicats trencaren les negociacions que mantenien des de 2012 per signar un conveni col·lectiu que substituïra l'anterior, vigent des de 1995. El punt de desacord té a veure amb les anomenades “activitats complementàries”, això és, l'apilament dels contenidors. Els treballadors (agrupats molt majoritàriament al voltant del sindicat Coordinadora Estatal de Treballadors de la Mar) reclamen l'exclusivitat sobre aquestes activitats complementàries, exigència que l'empresa Sevasa, al tancament d'aquesta edició, es negava a concedir-los. “Són activitats que ja fem i per això reclamem que es reconeguen en el conveni”, explica Francisco Alamar, responsable de la Coordinadora a tota la zona de Llevant, qui, a més, reclama l'ingrés en la plantilla de 25 companys, incorporació que, diuen, està pendent des de l'any 2007.

Ports secs. La de divendres vinent serà la primera aturada total des de març de 2009. Aleshores, les protestes —convocades a nivell estatal contra l'avantprojecte de la llei de ports— van deixar sec el port durant dos dies consecutius. “Un dia de vaga és un dia perdut”, explica un consignatari que prefereix mantenir-se en l'anonimat. S'ha de tenir en compte que cada dia entre 2.000 i 3.000 camions transiten

pel recinte del Grau. I en depenen directament i indirecta 18.000 llocs de treball. “Que el Port s’ature comporta costos per a tota la cadena de subministrament”, admet Juan Antonio Delgado, que és director general de planificació estratègica i transport de l’Autoritat Portuària de València. Delgado quantifica en 250.000 euros els diners que només aquest organisme deixa d’ingressar per un dia de parada. La vaga és vista amb recel en tot el recinte portuari, on els estibadors són majoritàriament percebuts com un grup endogàmic. “Són com els controladors aeris: si volen, et paren el país i per això mai cap govern no s’ha atrevit a tocar els seus privilegis”, argumenta una persona que treballa braç a braç amb ells.

Aquesta també serà la primera aturada en un port de l’Estat espanyol des que el passat desembre es va fer pública una sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE) que dinamita el model d’estiba vigent a Espanya. El pronunciament de l’alt tribunal europeu posa cap per avall els privilegis de què fins ara gaudeixen els estibadors i, de retruc, amenaça d’obrir un període de conflictivitat laboral. “La sentència marca un abans i un després per al món de l’estiba”, manté Juan Antonio Delgado.

Esquitxos judicials. Per calibrar la importància de la sentència del Tribunal de la UE cal entendre abans el particular model laboral que regeix l’activitat dels estibadors i que està en l’origen de moltes de les crítiques que se li fan. En l’actualitat, i d’acord amb el que marca la llei, les empreses estibadores en els 46 ports d’interès general de l’Estat espanyol, no poden contractar lliurement els seus treballadors. Per contra, estan obligades a participar en l’accionariat d’unes empreses privades conegudes com SAGEP (Societat Anònima de Gestió d’Estibadors Portuaris), les quals, en un règim de monopoli, faciliten la mà d’obra a les companyies que ho requereixen. Cap treballador extern a una SAGEP no hi pot ser contractat. Per ser treballador de la SAGEP cal accedir a través d’un concurs públic. Es tracta, segons Quico Fernández, del sindicat Coordinadora, del “millor model per tindre treballadors professi-



Embús a la carretera V-30 durant la vaga d’estibadors de 2009.

onals i ben formats”. És, en l’opinió de Juan Antonio Delgado, de l’APV, un model “anacrònic” que “no és sostenible perquè provoca l’encariment de les operacions portuàries”.

És precisament aquest punt el que la justícia europea ha censurat. La sentència del Tribunal de la UE dona la raó a la Comissió Europea considerant que el model d’estiba actualment vigent vulnera el principi de llibertat d’establiment que recull el tractat fundacional de la Unió Europea. Les obligacions que imposa la normativa espanyola, argumenta el TJUE, poden “impedir a les empreses estibadores estrangeres establir-se als ports espanyols d’interès general per desenvolupar-hi una activitat de manipulació de mercaderies”. La sentència també critica l’obligatorietat que tenen les empreses estibadores de pertànyer accionarialment a les SAGEP.

La sentència ha provocat satisfacció entre les empreses navilieres, on es considera que els estibadors han utilitzat la seua condició estratègica dins la cadena logística per fer prevaler les seues prerrogatives. Asseguren que el blindatge de què han gaudit fins ara els estibadors els manté lligats de peus i mans i els resta competitivitat. “Resulta lamentable que fins ara tots els governs hagen renunciat a legislar per posar fi a aquests privilegis”, diu el responsable d’una naviliera que s’estima més mantenir-se en l’anonimat,

però que calcula en la forqueta dels 80.000 i 100.000 euros el que cobra un estibador de mitjana.

Aigües turbulentes. Francisco Alamar ho nega taxativament i situa el seu mitjà entre els 40.000 i 45.000 euros anuals. “Aquest és un treball estakhonovista, on es cobra un 40% fix i un 60% en complements de productivitat”, explica aquest sindicalista de la Coordinadora. A la pregunta de si es consideren uns treballadors privilegiats, la seua resposta és ambivalent: “Sí, som privilegiats –diu– però no pels salaris, com diu tot el món, sinó perquè som un col·lectiu unit que ha mantingut la capacitat de mobilització que molts altres treballadors han perdut. Això ens ha permès defensar i mantenir els nostres drets”. No s’ho mira de la mateixa manera Juan Antonio Delgado, director general de planificació estratègica de l’APV, qui sosté que els estibadors “han fet un mal ús de l’exclusivitat que els atorga la llei. En la seua banda salarial estan objectivament sobrevalorats”. “Estic convençut –argument– que hi ha persones amb la mateixa capacitat que estarien felices de fer la mateixa feina per la meitat de sou”. El ben cert és que, fora del món portuari, són molts els gruístes que, amb la fallida de la bombolla immobiliària, aspiren a convertir-se en estibadors, però ingressar-hi no resulta senzill. No s’ha de perdre de vista que, avui, un gruísta, cobra de

“És mentida que guanyem 120.000 euros”

Als seus 32 anys, Jordi Aragunde no respon a l'estereotip de treballador portuari. Durant vuit anys ha estat coordinador de la zona catalana-balear del sindicat Coordinadora de Treballadors del Mar, majoritari dins del sector. Des de l'any 2010 exerceix com a coordinador del Consell Internacional d'Estibadors, una organització fundada l'any 2000 i que aixopluga més de 90.000 treballadors portuaris de tot el món. Aragunde, fill d'estibador, advoca pel diàleg amb la patronal i lamenta la demonització a què se sotmet la seua professió.

—Què li sembla la sentència del Tribunal Europeu de Luxemburg que posa en qüestió el model d'estiba espanyol?

—El model actual és fruit el consens de la majoria dels partits polítics del Parlament espanyol. L'any 2010 es va presentar una denúncia anònima que qüestiona el model. L'únic que fa aquest model és establir un règim laboral on totes les empreses han de formar una societat per poder contractar personal. Aquest és un model rendible que ara permet que els ports del sud d'Europa competim amb els del nord.

La sentència del Tribunal Europeu no tira per terra el model d'estiba espanyol. Per contra, diu que pot existir però que s'ha de demostrar la necessitat de tenir aquest tipus de model. Considerem que la defensa que s'ha fet des del Govern espanyol no ha estat la correcta. Nosaltres som conscients que la sentència és negativa i que per això hem de seure amb el Govern espanyol i presentar-nos a la Comissió amb un acord global. La ministra ja ens ha dit que és defensora del model perquè fins



ara ha donat molt bons resultats. Arribats a aquest punt, no deixem de preguntar-nos per què justament ara que els ports del sud comencen a rivalitzar amb els del nord es presenta aquesta denúncia contra Espanya i no contra el conjunt de ports europeus com s'havia fet el 2003 i 2005. Això és ben curiós i alimenta certa suspicàcia.

—Quins són els seus arguments per defensar el model d'estiba espanyol?

—Nosaltres som un *pool* de treballadors. Si avui no hi ha feina en una empresa, anem a una altra. És a dir, ens anem repartint la feina, la qual cosa permet traure la màxima productivitat.

A més, permet tenir treballadors molt ben preparats i professionals.

—Ports de l'Estat ja té preparat un esborrany de modificació del model d'estiba. Quines són les vostres línies roges?

—Tota modificació ha de ser pactada amb els treballadors. Esperem seure a negociar a partir de la setmana pròxima. La nostra exigència és que hi haja treball per a tot el món, que no hi haja cap atac a la plantilla i que mantinguem les tasques dels treballadors com els últims cinquanta anys.

—Si es traspassen aquestes línies roges, anem cap a un escenari de conflictivitat laboral?

—A hores d'ara no contemplem cap altra alternativa que no siga arribar a un acord amb el Govern i la patronal. És clar que, si el Govern fa passos en fals, ens posarà en una situació complicada. Espanya no necessita un conflicte laboral als ports; el que necessita és fidelitzar els tràfics que ha aconseguit. Si es creuen les línies vermelles, utilitzarem fins al final la negociació.

—La sentència del Tribunal Europeu censura que vostès exerceixen les seues funcions en exclusivitat. Dins del món portuari molts també critiquen aquesta exclusivitat.

—Nosaltres som un col·lectiu que defensem els nostres drets des de la professionalitat. Tenim una mala premsa que en realitat no està justificada i segurament dins de les escales laborals del món portuari no som dels que més cobrem, amb l'afegit que nosaltres treballem molt. La Universitat Politècnica de Catalunya va fer un estudi que demostrava que l'estiba només representava al voltant del 10% del cost de transport marítim.

mitjana uns 1.100 euros, un sou força allunyat del d'un estibador. “Hi impera l'amiguisme, és un cercle tancat i els concursos de places moltes voltes estan adjudicats a dit. Són un pirates, però de port”, assegura un gruista que ha intentat ser treballador del port. Fernández, del sindicat majoritari Coordinadora,

ho nega taxativament: “Són processos absolutament transparents. Ens volen convertir en boc expiatori de tots els mals, quan l'única cosa que fem és defensar els nostres drets, sense perjudici de ningú”.

La sentència del TJUE obligarà el Govern espanyol a introduir modifica-

cions a la llei de ports, ja que no fer-ho derivaria en una multa de 50.000 euros per cada dia d'incompliment. Espanya té fins al pròxim 11 de febrer per presentar la seua proposta a la Comissió Europea. De moment, el president de Puertos del Estado, José Llorca, ja disposa d'un primer esborrany i vol

—Però què em pot dir sobre l'exclusivitat? Per què les empreses no poden decidir qui treballar per a ells?

—Als ports hi ha un procés de selecció públic al qual es pot presentar tot aquell qui vulga. Nosaltres defensem que la gent que treballa als ports estiga formada i siga professional, independentment de si és fill d'estibador o no, i l'exclusivitat permet tenir treballadors professionals. És més fàcil tenir una plantilla d'Adecco [empresa de treball temporal] precaritzada que uns bons professionals. És això el que defensem: una Europa social on els treballadors tinguen força.

—Però dins del sector de les grues es critica que en els processos de selecció hi ha moltes adjudicacions a dit.

—Això és mentida. Tot és públic i les empreses estibadores fan els processos de selecció a través d'una empresa de recursos humans externa al port. No tot el món que entra és fill d'estibador. És obvi que n'hi ha, però això no té res a veure: molts metges tenen fills que volen ser metges. Aquesta transmissió és natural. Els processos de selecció són transparents i si algú té la mínima sospita només ha d'anar i denunciar-ho.

—És veritat que un estibador cobra 120.000 euros?

—Això és fals, tant de bo fóra veritat! Això s'utilitza per tirar-nos l'opinió pública a sobre. Els estibadors tenen un sou base d'entre 1.500 i 1.700 euros, que augmenta en funció de la productivitat i les hores extres. Nosaltres volem ser un sector professional per atraure més tràfic i poder ser competitius a nivell internacional. I com més gent hi estiga treballant, millor.

asseure's a negociar-lo amb patronal i sindicats. El Govern espanyol té davant seu dues opcions: la primera, fer algunes modificacions aparents que no canvien el model actual en la seua essència; la segona, posar fi al monopoli autoimposat per llei i liberalitzar el sector. “No s'hauria de desaproveitar



Estibadors es manifesten l'any 2003 contra la directiva de la UE que perseguia liberalitzar els serveis portuaris.

l'ocasió de millorar la competitivitat del sector”, argumenten des de l'Autoritat Portuària de València. Tanmateix, es mostren conciliadors i advoquen per evitar escenaris de confrontació. “A hores d'ara tenim un monopoli que la UE ha censurat —argumenta José Antonio Delgado—. Per tant, ens cal un nou model d'estiba on les reivindicacions dels treballadors troben acomodatament”.

Cap a la naumàquia? No és, però, al capdavant, la primera volta que el legislador es planteja obrir aquesta caixa dels trons. Des de l'any 1987 s'han succeït diverses iniciatives legislatives tendents a la liberalització, però totes s'han estavellat contra el mur dels treballadors. Ho va fer la comissària europea Loyola de Palacio l'any 2003 quan va voler aprovar una directiva d'accés als serveis portuaris i es va trobar amb una mobilització de milers d'estibadors per tot Europa i aturades a tots els recintes portuaris. O el mateix Govern espanyol quan l'any 2008 va voler donar carta de naturalesa a una llei de ports que va haver de descafeïnar per les pressions del col·lectiu estibador. Els estibadors, amb fama de rudes i combatius, ja han demostrat en moltes ocasions que són un col·lectiu difícil de doblegar. “Cada dia d'aturada en un port signifiquen pèrdues de molts milions d'euros. Cap govern no ha volgut entrar en conflicte i han acabat cedint a favor dels privilegis dels estibadors.

Saben que poden paralytizar el país i ho utilitzen per fer-se forts”, es lamenta una persona directament implicada en el negoci portuari. Aquesta font aposta per la liberalització del sector però alhora no amaga que un conflicte prolongat en el temps repercutiria molt negativament. “Un dia de vaga és una cosa molesta però assumible. Però molts dies seguits ens perjudicarien molt perquè, si hi ha una cosa que les companyies de transports de mercaderies volen és fiabilitat”, explica.

De moment, els treballadors aposten per la via negociadora, però no amaguen que les espases estan en alt. La setmana passada, Barcelona va acollir una reunió del Consell Internacional d'Estibadors on van ser presents professionals de tot Europa. Allí, entre més temes, es va tractar la situació en què la sentència el TJUE ha deixat a Espanya. En el comunicat que van fer públic en finalitzar de la reunió, els estibadors asseguren que “no renunciem al diàleg social”, però es reserven la possibilitat d' “iniciar mobilitzacions en defensa de l'estabilitat de l'ocupació, la seguretat en el treball, l'interès general i el sistema de protecció social”. “Que ningú s'enganye —diu la font portuària abans esmentada—: València és la punta de llança de les mobilitzacions que estan a l'aguait”. Les aigües, de moment, baixen tèrboles. Falta veure com acaben desembocant a la mar.

Violeta Tena