

La guerra de los puertos estalla y da la puntilla al comercio exterior

► Empresarios exportadores denuncian que la batería de huelgas en Bilbao, Barcelona y Valencia les provocan pérdidas millonarias en sus negocios

DANIEL CABALLERO/ GUILLERMO GINÉS
MADRID

La preocupación se palpa entre los empresarios que comercian con el exterior. Si ya de por sí 2020 estaba siendo un año difícil, la batería de huelgas que hay o se han anunciado en varios puertos españoles no ayudan a levantar las cifras; menos barcos, precios disparados y retrasos continuos en los envíos. Bilbao lleva semanas a medio gas por el conflicto con los estibadores y Barcelona se enfrenta ahora al drama con los amarradores. A todo ello hay que sumarle el caos de Valencia, donde aunque ya se han desconvocado los paros, «el daño está hecho», dicen varias fuentes empresariales. Los exportadores que negocian con Asia e Iberoamérica están al límite, sin poder dar salida a tiempo a sus mercancías.

«Ya estamos en la peor época por culpa del Covid-19, y con el problema en los puertos vamos a peor», denuncia un empresario que mueve toneladas y toneladas de semimanufacturas hacia el Lejano Oriente. Sus pedidos se han reducido a doble dígito estos meses en términos interanuales. El confinamiento domiciliario se llevó prácticamente la mitad de su negocio; tras el verano, con la recuperación acelerada en Asia, ha logrado remontar la facturación ligeramente pero ahora que empeza a levantar la cabeza, las huelgas han vuelto a bajársela. En

su caso opera a través de los puertos del Mediterráneo, ahora con la producción en tierra y sin poder enviarla. En lo que va de año, el de Barcelona, en términos de importación y exportación, ha perdido un 11,4% de su capacidad de transporte en interanual hasta septiembre; el de Valencia, un 10,7%. Entre ambos, según las fuentes consultadas, se ha dejado de realizar un comercio de España con el exterior de alrededor de siete millones de toneladas este ejercicio en comparación a 2019 en esos dos enclaves.

Pero si hay una terminal en una situación límite esa es Bilbao. Los estibadores convocaron el mes pasado una huelga que no termina de resolverse y que, de hecho, se acaba de ampliar varias semanas más. Según el Centro Portuario de Empleo de la zona, estos paros se han llevado el 54% de los contenedores habituales del puerto.

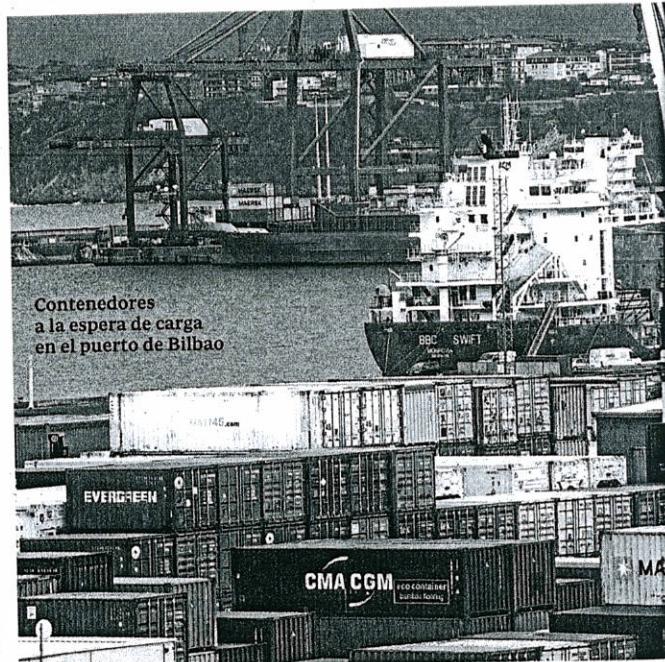
La reforma de la estiba

Tras el conflicto se encuentra la reivindicación de varios sindicatos que denuncian el exceso de trabajo y exigen que las tareas complementarias contabilicen como labor portuaria. «Hay un incumplimiento del convenio firmado, exceso de jornadas y cien temporales en una situación muy precaria», explican fuentes de UGT. Los empresarios, por su parte, aseguran que cumplir estas reivindicaciones pondría violar la legislación vigente. Y alertan de que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

(CNMC) ya ha vetado varios aspectos de la negociación colectiva.

Fuentes empresariales centran el tiro al asegurar que «lo que está pidiendo en los puertos es que el estibador se niega a aplicar la reforma de la estiba». La liberalización del sector, exigida por la Unión Europea, originó en 2017 uno de los mayores conflictos laborales de los últimos años. Los estibadores colapsaron durante varias semanas los puertos españoles, provocando pérdidas millonarias y ni siquiera la intervención del Gobierno de entonces logró aplacar el conflicto.

La reforma no se completó hasta dos años después, cuando el Gobierno aprobó un real decreto que garantizaba la subrogación de los trabajadores afectados. Y tras ello comenzó una negociación entre ambas partes puerto por puerto que todavía hoy se mantiene abierta. Por si fuera poco, todo el proceso es supervisado por la CNMC, que en cuanto percibe que existen determinados aspectos en la negociación colectiva que no cumplen con la liberalización, intenta tumbarlos con multas. Una situación que ha enrarecido el ambiente en multitud de



EMPRESA DE SEMIMANUFACTURAS

«Se nos quedan colgados 30.000 euros semanales»

D. C. MADRID
Un empresario dedicado a las semimanufacturas -y materias primas- que exporta hacia Asia vive en primera persona el efecto negativo de las huelgas. «Se nos están retrasando un par de cargas semanales. Eso tiene mucho impacto en la tesorería de la empresa, porque todo va en cadena. De esta manera, se nos están quedando colgados unos 30.000 euros a la semana», denuncia el gerente, que prefiere mantenerse en el anonimato.

En su caso no ha tenido ninguna

cANCELACIÓN hacia Lejano Oriente, pero no descarta que así sea si la situación no se normaliza. Decenas de trabajadores que dependen su operativa directamente, y más de lo mismo con lo que respecta al empleo indirecto que genera. «Los pocos pedidos que hay, si encima se retrasan, solo vamos a peor...», explica.

Asimismo, las huelgas no son su único problema, sino que por el Covid estos meses se han reducido los contenedores en los puertos, con aumentos sustanciales en los precios.

EMPRESA DE MATERIAS PRIMAS RECICLADAS

«Vemos que cada vez pasan menos barcos por España»

D. C. MADRID

Ya sufrió el golpe del Covid en sus cuentas y ahora las cancelaciones y retrasos por las huelgas. «Las navieras no pueden asegurar una fecha de entrega. Nos cancelan las cargas», se queja este empresario exportador de materias primas recicladas. No le dan solución, y está a la espera de que reprogramen sus envíos hacia Asia. No hay barcos con los que dar salida a la mercancía, y los pocos que hay le exigen unos precios prohibitivos. En Barcelona, por ejemplo, un coste extra de

200 euros por contenedor, y en Valencia, cuando estaba el preaviso de huelga, hasta casi 300 euros. Sus márgenes se estrechan. «Ahora que empezábamos a tener buenos pedidos nos ocurre esto...», lamenta.

«Solo nos queda esperar a que se levanten las huelgas», comenta. Porque utilizar otros métodos de transporte, como el avión, no es viable. Por ello, fija el devenir de su negocio exportador a que se llegue a un acuerdo con los estibadores y amarradores, en diferentes puertos.

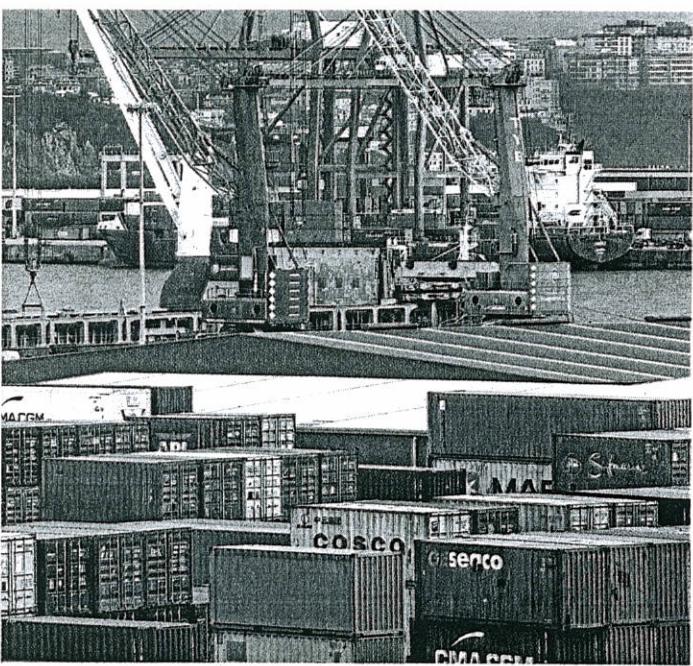
puertos de toda España. Mientras, desde Puertos del Estado se limitan a explicar que no van a entrar «en conflictos entre trabajadores y empresas».

La inestabilidad de la estiba y otros conflictos como los paros de amarreadores en Barcelona están dando la puntilla al sector exterior, que representó algo menos del 35% del PIB el año pasado. Si la actividad no es la habitual en los puertos –unida a las restricciones por la pandemia–, los barcos no llegan y tampoco salen en ciertos casos. Varios empresarios denuncian que han sufrido ya alguna que otra cancelación, al tiempo que señalan que los retrasos son constantes.

Los empresarios que exportan e importan no trabajan directamente con las navieras que hacen el transporte en barco. Para relacionarse con ellas tienen a los transitorios –«forwarders» en inglés–, que son los intermediarios

encargados de gestionar el envío y tratar de lograr el mejor precio. En este escenario, la llegada de barcos para cargar se ha reducido notablemente.

El negocio de las navieras es el del transporte. Para ello forman alianzas entre ellas para repartirse rutas y puertos en los que operar, mutualizando costes e ingresos. Y en función de la demanda y la situación, deciden reducir capacidad. Ahora, con los paros en Bilbao, los que se vienen en Barcelona y la amenaza que había en Valencia, han optado en algunos casos por no pasar por España con tanta asiduidad como antes. Y eso incrementa las tarifas. Respecto a la etapa previa al Covid, estos meses el precio por contenedor se ha incrementado alrededor de un 50%, y ahora hay que sumarle otro 15 o 20% extra por el drama de las huelgas. El negocio exportador está hundido.



EMPRESA DE TEXTIL

«Nos cuesta 4.000 lo que antes traímos por 2.000 euros»

D. C. MADRID

Empresario dedicado al textil. Pero no a darle salida desde España, sino a importarlo desde China. Ahí también están detectando muchos retrasos, tal como señala a ABC, por los trámites, burocracia... y la sobredemanda que hay también para transportar.

En este sentido, traer materiales a nuestro país se ha convertido en un gran esfuerzo económico. «Lo que antes nos costaba 2.000 euros traer a España, ahora se nos ha subido a 4.000 euros», dice. No hay comparación a los

precios que había en la etapa previa al Covid, pero no tiene más remedio que esperar a que se normalice el tráfico de mercancías: que pongan más barcos, más capacidad.

Asegura que muchas navieras están desbordadas en los puertos de origen, en China, y cuesta mucho esfuerzo colocar la mercancía para que llegue a España. Solo pueden hacerlo por barco, ya que el avión, por su coste, solo es económicamente rentable para los productos de alto valor añadido, como la tecnología.



IGNACIO MARCO-GARDOQUI

SÁNCHEZ... PARA RATO

«Con su apoyo, Arrimadas

no solo garantizaría las cuentas de 2021 al tandem Sánchez-Iglesias, sino tres años más en el Gobierno»

afirman que la situación económica del país es la peor de las peores y que seremos los más lentos en retomar el crecimiento cuando pase la pandemia.

Salvo el PP y Vox todos los partidos presentes en el Congreso parecen encantados con estos Presupuestos cuyas bases de partida todos saben que son irreales y cuya previsión de ingresos no se cumplirá y no podrán cubrir el voraz incremento comprometido de los gastos, que igual se quedan también cortos.

Nadie parece alarmarse por ello.

Al PSOE y a Podemos les preocupa mantenerse en el Gobierno, para lo cual deben permanecer abrazados. El resto de partidos que apoyaron la investidura temen más a la alternativa y los catalanes y el PNV nunca se las vieron tan felices ni sus votos cotizaron tan alto en la Bolsa de los favores»

Nacionalistas

«En el PNV nunca se las vieron tan felices ni sus votos cotizaron tan alto en la Bolsa de los favores»

Legislatura

«El único riesgo que acecha a Sánchez es un deterioro de la economía que eleve la presión de la UE»

de un empeoramiento severo de las circunstancias económicas que fuerce una presión europea y le obliguen a hacer lo que no quiere hacer y lo que su socio Podemos no puede hacer. Dando por hecho que ambos están dispuestos a hacer casi todo, como hizo Tsipras en Grecia, por mantenerse en el poder hasta las próximas elecciones.



El presidente Sánchez con la líder de Cs, Inés Arrimadas

IGNACIO GIL