

2.000 portugueses trabajan hasta 17 horas al día en obras públicas

La autoridad laboral admite la situación pero asegura que no puede impedirla

PABLO LÓPEZ - Santiago - 15/11/2009

La crisis inmobiliaria los ha desplazado a las obras públicas, pero el resultado es el mismo. Más de 2.000 operarios portugueses, según cálculos de empresas del sector, trabajan en las grandes infraestructuras en construcción en Galicia durante jornadas que no suelen bajar de las 11 horas al día, llegan a 17 con asiduidad y en casos extremos alcanzan las 20 horas diarias.

La crisis inmobiliaria los ha desplazado a las obras públicas, pero el resultado es el mismo. Más de 2.000 operarios portugueses, según cálculos de empresas del sector, trabajan en las grandes infraestructuras en construcción en Galicia durante jornadas que no suelen bajar de las 11 horas al día, llegan a 17 con asiduidad y en casos extremos alcanzan las 20 horas diarias. Los sindicatos y la autoridad laboral conocen la situación. Los primeros aseguran que llevan años denunciándola, mientras que la Inspección del ministerio admite que es incapaz de ponerle fin.

A diferencia de lo que ocurría en el sector inmobiliario, que provocaba desplazamientos diarios de trabajadores portugueses, principalmente a las provincias del sur, las características de las obras de infraestructuras han provocado cambios en el sistema, con estancias en Galicia semanales. Pero el resultado es parecido: jornadas que llegan a duplicar el convenio de la construcción, sin control alguno y a seis euros la hora. Las bajas en las ofertas de las contratas y la presión política para acortar los plazos de ejecución han agravado el problema.

AVE y autovías como la A-8 son los principales focos del problema, que no afecta únicamente a trabajadores de Portugal, aunque éstos representen el 90% del total. Siempre según fuentes del sector, y de acuerdo con certificaciones a las que ha tenido acceso a este periódico, las jornadas se prolongan sistemáticamente, a pesar de que el convenio del sector sólo autoriza ocho horas al día y un máximo de una hora extra por jornada. Las empresas recogen las horas trabajadas por cada operario en partes que se disfrazan en la nómina como complementos.

No son las adjudicatarias de las obras, por lo general empresas de gran tamaño asociadas como Unión Temporal de Empresas (UTE), las que contratan a estos operarios, ni siquiera indirectamente. Las UTE subcontratan a empresas constructoras, pero ni éstas ni las grandes compañías del sector tienen personal en nómina, más allá de delegados y técnicos. Las subcontratas recurren a empresas para que les suministren personal. En Galicia, un grupo de no más de siete compañías portuguesas nutre de operarios a prácticamente todas las constructoras. Aunque la contratación a través de empresas de trabajo temporal (ETT) está prohibida en el sector, estas firmas se limitan a suministrar personal, de forma que la responsabilidad se diluye.

La ley de contratación hace a las UTE responsables solidarias de eventuales ilegalidades en la contratación. "Pero en la práctica, Inspección nunca las vincula", lamenta Manuel Golpe, secretario de la Federación de la Construcción de UGT-Galicia. "Es una ley que no cumple nadie, a pesar de nuestras continuas denuncias", lamenta. Los sindicatos acusan de "dejadez" de las autoridades laborales. Éstas aseguran que su margen de maniobra es mínimo si no hay denuncias de los propios operarios. La existencia de más de 2.000 jornaleros no se le escapa ni a sindicatos ni a autoridades laborales, pero nadie parece encontrar el modo de ponerle fin a la situación. Fuentes del sector aseguran que el descontrol del cumplimiento de los horarios contrasta con los avances en materia de seguridad. "Se vigilan las condiciones de seguridad, y las empresas están obligadas a contar con agentes propios, pero jamás ha venido un inspector a pedirme el parte en el que apunto las horas", reconoce un coordinador de grupo, que pide permanecer en el anonimato. "Yo he visto a gente trabajar hasta quedarse dormida al volante del camión después de estar 20 horas", confiesa.

Buena parte de los extranjeros que trabajan a destajo se concentran en las obras del AVE, principalmente en el

Eje Atlántico, el que se encuentra en una fase más activa de ejecución. En invierno, la situación se modera por la reducción de horas de sol, pero en casos puntuales como túneles y puentes, llega a límites "insostenibles", según las mismas fuentes.

La Consellería de Trabajo se desentiende por completo de un control que atribuye en exclusiva a la Inspección de Trabajo, que depende del Ministerio de Trabajo e Inmigración. En la dirección territorial de Galicia se confiesan impotentes para acotar el problema. "Es muy difícil ponerle fin si no lo denuncian los propios trabajadores", asegura la jefa territorial de A Coruña, Teresa Díaz. Pero la fórmula es que a menos empleo, más precariedad y menos denuncias. "Los propios portugueses están ocultando sus excesos de jornada", denuncia Díaz.

En los últimos años, durante el *boom* de la construcción, las autoridades parecieron tomar conciencia del problema. En abril del año pasado, representantes de la Xunta y de Portugal se reunieron en Ourense para coordinar la actividad inspectora, ante los reiterados accidentes que se sucedían. Pero las decisiones que allí se tomaron hacían hincapié en la siniestralidad en la carretera, ya que los trabajadores cruzaban todos los días la frontera para ir a trabajar. Ya no es el caso. En las obras públicas, los operarios permanecen de lunes a viernes en la zona de trabajo, y aprovechan para hacer el máximo de horas posible antes de regresar a casa los fines de semana.

La delegación gallega de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social cuenta en Galicia con unos 60 inspectores. "No es tanto un problema de personal como de dificultades para efectuar el trabajo", asegura la jefa territorial de A Coruña. Cuando se aplica un plan de actuación, los frutos son más bien escasos. "Por ejemplo, en las obras del puerto exterior de Punta Langosteira, en A Coruña", apunta. "Por lo general, si los trabajadores no denuncian y los sindicatos no se implican, es difícil la constatación". Con los datos logrados por los inspectores, añade, "los jueces suelen anular los expedientes". Y continúa: "En este mundo nadie se moja, y a los inspectores nos faltan pruebas para que nuestro trabajo tenga consecuencias".

Los sindicatos discrepan abiertamente de este discurso. "Cada vez hay más inspectores, lo que hace falta es que salgan de su despacho y pisen la calle", denuncia Manuel Golpe, de UGT. "Hay casos sangrantes, como empresas que piden al operario que firme una carta en blanco en la que pide la baja voluntaria, por si acaso. Ante una situación así hay que actuar", relata.

Los representantes de los trabajadores aseguran que en la Inspección "el desencanto cunde poco a poco", al comprobar las escasas consecuencias de su tarea. Descarta Manuel Golpe cualquier responsabilidad sindical como la apuntada por la jefa de A Coruña. "Nosotros auspiciamos la ley de subcontratación, pero si no se aplica no es nuestra responsabilidad", explica Golpe, que denuncia la "dejadez absoluta" de las autoridades.