



MARÍTIMO • De no mediar acuerdo, el Puerto de Bilbao afronta desde mañana otras cinco jornadas consecutivas de paros de 24 horas

La huelga de estiba en Bilbao alcanza los 12 días consecutivos y es ya la más duradera en 35 años

JAIME PINEDO
BILBAO

Suma y sigue. Este martes, la huelga de la estiba en Bilbao cumple su duodécima jornada consecutiva (once si se exceptúa el 12 de octubre, festivo), agravando todavía más la situación en los muelles del Puerto de Bilbao, con barcos y mercancías paralizadas por los efectos de un paro cuya extensión podría llegar hasta el próximo domingo 25 de no mediar antes un acuerdo entre empresas y trabajadores, que mantienen posturas muy encontradas.

Si bien ayer y hoy los paros son parciales, con dos horas por cada turno, hay que tener en cuenta que 12 de las 16 jornadas de paros convocadas, según el preaviso presentado el 29 de septiembre, son de 24 horas, con el enorme impacto que ello tiene en las operativas. Así, el Puerto de Bilbao soporta ya un total de siete jornadas de paros de 24 horas prácticamente consecutivas y aún le restarían otras cinco jornadas completas más. Todo ello, con la amenaza del nuevo preaviso presentado la pasada semana, que prevé paros del 50% de la jornada laboral de cada turno entre el 26 de octubre y el 9 de noviembre, y que de llevarse a efecto elevaría el número de jornadas consecutivas de paros hasta las 31.

EL DATO

16+15

Además de las 16 jornadas de paros según el preaviso del 29 de septiembre, los sindicatos presentaron la pasada semana otro preaviso que prevé paros parciales del 50% del 26 de octubre al 9 de noviembre; es decir, 15 días más.

Un total de 12 de las 16 jornadas de paros, según el preaviso presentado el 29 de septiembre, son de 24 horas, con el enorme impacto que ello tiene en las operativas

En todo caso, desde que los sindicatos Coordinadora, UGT, LAB y Kaia dieran inicio a la huelga el pasado viernes 9 de octubre hasta el día de hoy, con las jornadas de paro ya transcurridas, se supera ampliamente la duración consecutiva de otros paros más recientes. Habría que remontarse hasta 1986 para encontrar un precedente con mayor número de jornadas laborales perdidas seguidas, con el conflicto que se prolongó casi dos meses en los puertos españoles con motivo de la conversión de las Organizaciones de Trabajos Portuarios (OTP) en lo que después fueron las sociedades de estiba.

Precedentes

En tiempos más recientes, hay que situarse en 2017 para encontrar un precedente de paros totales de 24 horas en la estiba, aunque en absoluto alcanzó la duración que está teniendo el conflicto que vive actualmente el Puerto de Bilbao. El 5 de junio de 2017, los puertos españoles vivieron once años después de la última, una jornada de huelga en la estiba, derivada del nuevo equilibrio de fuerzas en la negociación colectiva resultante de la reforma legislativa impuesta por la Comisión Europea.

Además de las tres jornadas de huelga previstas para aquella semana, los sindicatos llevaron a cabo 48 horas consecutivas de huelga los días 14 y 15. Aquellos paros de junio de 2017 ocasionaron pérdidas de más de 150



Los estibadores y sus familias protagonizaron este pasado domingo diversas acciones reivindicativas en Santurtzi.

millones en los puertos españoles, según calculó Fomento.

Urgencia

En lo que se refiere a conflictos locales, ni la huelga de tres jornadas de 24 horas ejecutada en el Puerto de Cartagena en 2006, ni la de 24 horas en el Puerto de Gijón (EBHISA) en 2003 tomaron las dimensiones que está alcanzando la que llevan a cabo cuatro de los cinco sindicatos del comité de empresa de Bilboestiba CPE, con Coordinadora como fuerza mayoritaria. Hoy se cumplen 12 días y desde mañana hasta el domingo se encadenarán cinco nuevas jornadas de paros de 24 horas si las partes no acuerdan una solución que se antoja ya urgente.

Amagar y no dar

Aunque pudiera parecer lo contrario a tenor del elevado número de convocatorias de paros realizadas por los sindicatos de la estiba en las últimas décadas en los puertos españoles, han sido contadas las ocasiones en las que éstas se han llevado a efecto, y menos aún con carácter de paros totales de 24 horas.

Así, como ya recogió Diario del Puerto en 2017 en un análisis pormenorizado de la conflictividad laboral en la estiba en los 20 años anteriores, la convocatoria de huelgas se ha venido utilizado no tanto como un fin sino como un instrumento para forzar a la negociación, siendo suficiente el mero hecho de amenazar con las graves consecuencias de paralizar los puertos para forzar a las partes a alcanzar un acuerdo. Desde 1998 hasta 2017 se presentaron en España preavisos de paro total en todos los puertos del país por parte de los sindicatos mayoritarios por motivaciones estrictamente portuarias que sumaron 84 jornadas, es decir, una media de 4,2 jornadas completas de paro por año.

Paros parciales con impactos totales

La estrategia sindical de convocar, primero, y de ejecutar, después, paros parciales o totales, o la combinación de ambos, obedece entre otros factores, también a un cálculo realizado en base a la mayor o menor pérdida de salarios como consecuencia de ejercitar el derecho a la huelga. Sin embargo, el impacto de los paros parciales sobre la actividad efectiva en las tareas de carga y descarga de los buques es, en la mayor parte de las ocasiones, total sobre las empresas de la comunidad portuaria y los clientes. Así, un paro en horas alternas como el que recogen cuatro de las dieciséis jornadas convocadas por los sindicatos en el Puerto de Bilbao tiene unos efectos en las operativas de los buques muy similares a los de un paro total. En el documento de declaración de servicios mínimos para la huelga de estiba nacional convocada para la semana del 20 de febrero de 2017, el Gobierno de España ad-

vertía de que “la complejidad tecnológica y los consumos de tiempo que se producen en cada inicio de turno para acceder y realizar la puesta en marcha de los medios de carga y descarga y la necesaria comprobación de los indicadores de seguridad cada vez que se inicia la actividad hace que se consuma tiempo al inicio de cada actividad”. Por otra parte, en el documento publicado por el Ministerio de Fomento se reconocía que hay operaciones específicas de carga y descarga que no se pueden interrumpir y retomar cada hora, lo que en una huelga de este tipo lo que provoca es que estas operaciones ni siquiera se inicien. De esta forma, al interrumpirse el trabajo cada hora se produce un proceso de arranque cada dos horas, con lo que según indicaba la resolución los efectos prácticos de la huelga van “mucho más allá del 50% de la jornada laboral de la convocatoria”.