

CONFLICTO EN LA ESTIBA - 19º DÍA DE HUELGA Cita hoy en Bilbao: conciliación, arbitraje... o más huelga

Página 6 y 7



Trabajadores el viernes a las puertas de Bilboestiba. Foto Jaime Pinedo.



GRUPO RAMINATRANS
INTERNATIONAL FORWARDERS



VALENCIA · ALICANTE · BARCELONA · MADRID · BILBAO
ZARAGOZA · ALGECIRAS · GRAN CANARIA
CASTELLÓN · PALMA DE MALLORCA · RIBARROJA · VIGO · SEVILLA
RIGA · MIAMI · CIUDAD DE MÉXICO · GUADALAJARA (MX)
NUEVA DELHI · KUALA LUMPUR · BANGLADESH · BANGKOK
NINGBO · SHENZHEN · QINGDAO · HONG KONG
SHANGHAI · XIAMEN · DALIAN · XINGANG · TIANJIN

Logistics Solutions

raminatrans@raminatrans.com www.raminatrans.com



ZIG ZAG



Por
Jaime Pinedo

jaimepinedo@grupodiario.com

Árbitros sin silbato

Fue una sensación extraña la de mi regreso este domingo como espectador a un campo de fútbol tras 248 días de obligada abstinencia. Derecho a asiento por sorteo, recomendación de llegar al campo con 45 minutos de antelación, control de temperatura, mascarilla obligatoria, distancia de seguridad de 2 metros respecto al aficionado más próximo, salida del campo escalonada... normas que contravienen la esencia del auténtico fútbol y que ningún futboladicto habría imaginado tener que soportar con tal de inyectarse su dosis semanal de 90 minutos e inhalar el aroma de hierba mojada, aunque fuera a través de una capa doble de poliéster y poliamida sobre su cara.

Sin embargo, la visión en 4D del rectángulo 72x105 verde con todos sus protagonistas sobre él, y los sonidos del juego en 5.1 Surround, terminaron por envolverme en una realidad paralela de la que desperté cuando, mediada la segunda parte, el defensa central del equipo local fue objeto de un agarrón a la salida de un córner que yo interpreté como penalti pero que el arbitro no vio o no quiso ver...

En ese mismo momento, dirigí mi vista hacia el marcador en busca de la repetición de la jugada y de la decisión del VAR... pero el marcador seguía empeñado en señalar el 0-0 inicial y el minuto 65 de juego. Tras ocho meses de fútbol televisado corriendo por mis venas, había olvidado que en 2ªB el VAR es una entelequia. Y pensé que, después de todo, el VAR no era un invento tan malo. **Ojalá tuviéramos un VAR cada vez que necesitáramos resolver nuestras discrepancias con el prójimo.** No sé si la vida sería más fácil, pero sí más justa. En eso consiste la Justicia, aunque sigue habiendo quienes cuando piden justicia lo que realmente quieren es que se les dé la razón.

El conflicto de la estiba en Bilbao no es un asunto con el que se deba frivolizar pero puede decirse que aun no pudiendo recurrir al VAR, sí podría tener una solución en el arbitraje que pone a disposición de las partes el Consejo de Relaciones Laborales (CRL) de Euskadi. Porque si alguien está convencido de que su actuación es

¿Por qué habría de negarse alguien que cree tener la ley de su lado a someterse al juicio o el criterio de un árbitro imparcial que, además, ha sido nombrado por las partes?

conforme a ley ¿por qué habría de negarse a someterse al juicio o el criterio de un árbitro imparcial que, además, ha sido nombrado por las partes? Los conciliadores, mediadores y árbitros que el CRL pone a disposición de sindicatos y empresas para resolver sus litigios en materia de negociación de convenios colectivos, gozan de tal consenso y aunque el procedimiento de arbitraje requiere de la aceptación de las dos partes para salir adelante, quien no lo acepta debe saber que existe también la figura del arbitraje obligatorio cuando el conflicto, como es el caso de la huelga de la estiba tras casi 20 días de paros.

Ambas partes han dado muestras durante todo este tiempo de no ceder en sus planteamientos. Todas las huelgas tienen el objetivo de debilitar a la parte empresarial de cara a forzar una negociación, pero **en el caso de la huelga de la estiba en Bilbao los daños colaterales superan en mucho los inicialmente pretendidos.** Cuando se daña al Puerto de Bilbao se daña también al 1,29 del PIB de Euskadi y al 2,55 de Bizkaia, a miles de empresas y trabajadores que dependen de la competitividad de sus servicios, incluidos los propios estibadores, que demandan una garantía de empleo que precisamente están socavando con una huida hacia adelante en esta huelga en la que perderán los de casa y ganarán algunos de fuera. De momento, el Puerto de Bilbao ya ha perdido varios tráficos que difícilmente regresarán. Barcelona, Valencia... no están ya tan lejos. Y Gijón, Pasaia y Santander, cada vez están más cerca. Y el Puerto de Santander, además, se prepara para operar su primera terminal de contenedores. El partido concluyó con 2 minutos de añadido y el marcador Bilbao Athletic 0-Racing de Santander 1. Y nadie se acordó después del VAR.



Hasta la fecha, en octubre se han movido 3.681 unidades en el puerto malagueño.

MARÍTIMO · 71.196 vehículos movidos en 2019

El Puerto de Málaga recupera el tráfico de importación de vehículos

DP MÁLAGA

La importación de vehículos nuevos es una actividad que, en los últimos años, ha consolidado al Puerto de Málaga como un eje estratégico en el sur peninsular, con un total de 71.196 unidades movidas en 2019, revelando una tendencia al alza respecto a ejercicios anteriores, han destacado desde la Autoridad Portuaria malagueña.

La pandemia de 2020 ha afectado negativamente al movimiento de este tipo de tráfico, que se vio paralizado durante el estado de alarma, desde el 14 de marzo hasta finales de mayo, momento en que se retomaron paulatinamente las escalas en el recinto portuario, con una periodicidad semanal.

Tras un movimiento moderado en los meses de verano, en septiembre se observa un importante repunte del 27%, respecto al mismo mes del año anterior y la actividad continúa creciendo en octubre, habiéndose movido 3.681 unidades hasta la fecha.

En relación a las marcas de los vehículos que, desde el Puerto de Málaga, se destinan al resto del territorio español y Portugal, cabe destacar Dacia y Renault (procedentes de Tánger), Ford (procedente de Turquía), Opel (proce-

dente de Bélgica) y Nissan (procedente de Gran Bretaña).

Siete puertos mejor valorados

Málaga es uno de los siete puertos españoles mejor valorados en el tráfico de importación y exportación de vehículos nuevos durante 2019, según el informe anual publicado por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

El estudio de Valoración de la Logística Marítimo-Portuaria incluye a las principales Autoridades Portuarias, entre las que destacan Málaga, Barcelona, Pasajes, Santander, Tarragona, Valencia y Vigo, las cuales suponen cerca del 90% del total movido por las 28 autoridades portuarias en el pasado ejercicio.

La proactividad de la Autoridad Portuaria de Málaga, en el sentido de anticiparse a la demanda, resolver incidencias, así como mantener y mejorar las infraestructuras portuarias, es uno de los aspectos mejor valorados por las empresas asociadas a ANFAC, con un 4,6 sobre 5. Otros parámetros que obtuvieron una alta puntuación están relacionados con la accesibilidad por carretera, la agilidad en la asignación de las zonas de depósito y la correcta manipulación de la mercancía.

LOGÍSTICA · La compañía potencia su cobertura en la región Lodistol, nuevo miembro de Palletways en Extremadura

DP CÁCERES

Palletways Iberia, red de distribución exprés de mercancía paletizada en la Península Ibérica y perteneciente al Grupo Imperial, ha potenciado su cobertura en Extremadura tras la incorporación como nuevo miembro de la compañía Lodistol.

Lodistol, perteneciente al Grupo Logística Carosan, es una empresa especializada en servicios de distribución y almacenaje. Cuenta con siete delegaciones propias que acumulan más de 30.000 metros cuadrados, entre las que se encuentran Cáceres y Badajoz, que cubren la totalidad de la comunidad.

Los servicios que ofrece la compañía, además del específico de palettería exprés a través de la red Palletways, incluyen mensajería y paquetería. Por lo que respecta a su flota, Logística Carosan cuenta en total con 140 cabezas tractoras, 160 vehículos semirrigidos, 60 vehículos rígidos y 40 furgones de reparto.

Según han señalado desde Logística Carosan, "formar parte de la red Palletways supone un paso más en nuestra decidida apuesta por ofrecer los mejores servicios a nuestros clientes, además de tener la confianza y la seguridad de per-

tenecer a la red líder del sector de la distribución de mercancía paletizada en la península y Europa".

Por su parte, Gregorio Hernando, director General de Palletways Iberia, ha destacado que Lodistol "es una compañía con una trayectoria más que consolidada, así como con un profundo conocimiento de su mercado local y ámbito de influencia".

Además, ha añadido Hernando, "cuenta con una importante infraestructura y red de delegaciones que nos permitirá estar más cerca de los clientes".

CARRETERA • El fabricante presenta su nuevo producto en Valencia de la mano de Sir Trucks

Krone-fleet lanza su plataforma ELTU 70 para el transporte de contenedores de 45 pies

RAÚL TÁRREGA
VALENCIA

Krone-fleet, empresa perteneciente al Grupo Krone, fabricante alemán de remolques y semirremolques, ha sacado al mercado su nueva plataforma ELTU 70, diseñada para dar respuesta a la creciente demanda del transporte por carretera de contenedores de 45 pies.

Con el objetivo de dar a conocer su nuevo producto, Krone-fleet organizó una presentación para los profesionales del transporte en las instalaciones de Sir Trucks, que desde 2015 actúa como servicio oficial de mantenimiento y reparación para productos de Krone en Valencia, acción que refuerza la alianza estratégica de ambas empresas a favor de las empresas y profesionales del sector del transporte de mercancías por carretera.

La nueva plataforma ELTU 70 es extensible en las partes delantera, trasera y central. "El mejor reparto de la carga por eje y la enorme versatilidad que ofrece en cada una de sus posiciones" marca la diferencia con otras plataformas del mercado, afirman a Diario del Puerto François Riveiro y Alejandro Plúmed, director general y director del departamento de Customer Service de Krone-fleet España, respectivamente.

Aunque hay plataformas similares, "con este modelo el profesional del transporte va a ganar en robustez y eficiencia en su trabajo", aseguran.

Mayor ventaja

En ese sentido, "la mayor ventaja que ofrecemos con esta nueva plataforma es la de poder llevar contenedores de 45 pies sin exceder las medidas máximas autorizadas para este tipo de mercancías", que en la actualidad está en los 16,5 metros, afirman. Esto hace que el conjunto articulado de cabeza tractora y remolque "gane en seguridad y versatilidad".

La ELTU 70 se une a la amplia gama de servicios que ofrece Krone-fleet. Además del alquiler y venta, el fabricante cuenta con un destacado servicio de mantenimiento y reparación gracias a su extensa red de talleres oficiales. "Sir Trucks es uno de los más importantes en toda España para nosotros", reconocen Riveiro y Plúmed.



Desde la izquierda: Dori Almendo, del departamento de Flota de Krone-fleet España; Eneko Urrutikoetxea, delegado comercial de Krone-fleet España; Alejandro Plúmed, encargado del departamento de Customer Service de Krone-fleet España; François Riveiro, director general de Krone-fleet España; José Manuel Martínez, gerente de Sir Trucks; y Juan López, comercial del departamento de Portacontenedores y Flota de Krone-fleet. Foto: Raúl Tárrega.



Los profesionales del transporte conocieron el funcionamiento y ventajas de la nueva plataforma. Foto: Raúl Tárrega.

ELTU 70, gran versatilidad

Gracias a las combinaciones que ofrece la plataforma ELTU 70, el profesional del transporte de mercancía contenerizada por carretera cuenta con un sinfín de posibilidades a la hora de transportar cualquier tipo de contenedor.

Combinando la posibilidad de extender las partes delantera, trasera y central, esta plataforma puede transportar uno o dos contenedores de 20 pies, uno de 30 pies, uno de 40 pies y uno de 45 pies. La plataforma cuenta con diferentes dispositivos que permiten

nivelar los contenedores de 40 y 45 pies tengan o no tengan hueco en su parte inferior. Al contar con las tres partes extensibles, la carga se reparte de manera más homogénea entre los ejes, reduciendo la tensión que debe soportar el remolque y aumentando su vida útil.

La parte delantera del remolque se extiende de forma manual, mientras que la trasera cuenta con un engranaje sin fin, "lo que evita posibles averías en los sistemas de extensión", confirma Alejandro Plúmed.

Sir Trucks

Desde el año 2015, Sir Trucks ofrece un servicio integral de mantenimiento para vehículos industriales, desde furgonetas a transporte pesado. Como servicio oficial de Krone y de otras muchas primeras marcas del mercado, presta servicio a más de 50 flotas de empresas de transporte portuario. "Los fabricantes como Krone necesitan profesionales de confianza, serios y rigurosos, y nosotros lo somos", asegura José Manuel Martínez, gerente de Sir Trucks

"Agradecemos a Sir Trucks y toda nuestra red de centros de mantenimiento su apoyo en los servicios que prestamos", aseguran.

Apoyándose en esa red, Krone-fleet realizó la pasada semana una presentación de su nuevo producto en las ciudades de Barcelona (Talleres Direcauto), Valencia (Sir Trucks) y Gandia (Team Tráiler), donde dio a conocer ante numerosos profesionales las ventajas de su nueva plataforma.

LOGÍSTICA · Eva María Hernández, Premio Nacional de Derecho Marítimo 2020

“El problema surge cuando los conductores se ven obligados a firmar los pactos por miedo”

INMA PEÑA
MADRID

“El problema surge cuando los conductores se ven obligados a firmar los pactos por miedo”. Así explica a este diario Eva María Hernández, abogada y Premio Nacional de Derecho Marítimo 2020, su visión de la problemática de la carga y descarga, abordada actualmente en la mesa tripartita entre cargadores y las patronales de transporte por carretera.

En opinión de Hernández, el artículo 20 de la Ley 15/2009 es claro: “Las labores de carga son del cargador -quien contrata el transporte en nombre propio- y las de descarga del destinatario, salvo pacto en contrario previo a la presentación del vehículo”.

Ahora bien, “el problema surge cuando los conductores se ven obligados a realizar la carga y descarga, cuando firman los pactos por miedo a no cargar, cuando no ha mediado ningún pacto pero en destino se le hace descargar, o en origen incluso estiban sin cumplir los requisitos de ese mismo artículo”, afirma.

Esta problemática, añade la experta en derecho, “también

“El problema de la carga y descarga surge cuando los conductores se ven obligados a realizar esta actividad, cuando firman los pactos por miedo a no cargar”

debemos vincularla a los problemas prácticos de algunos Incoterms como EXW, en el que la carga no debe hacerla el cargador, sino el transportista con el impacto en el uso de útiles que no son suyos y carente de formación para su manejo”.

Respecto a la negociación en marcha, afirma Hernández, “el primer impulso ha podido verse frenado por el impacto de la crisis sanitaria en la Administración”, a lo que hay que añadir “el rechazo de un mediador por parte de los transportistas, que puede suponer que los trabajos de este órgano se ralenticen”.

No obstante, asegura Hernández en referencia a los conductores, “hay que proteger a esta parte débil de la cadena de suministro que, aunque amparada por algunas normativas, juega en ocasiones sometida a las reglas del cargador”.



Eva M^a Hernández, autora de la guía de la normativa de estiba en carretera.

La formación, añade la abogada, es fundamental además para estos casos. Asimismo, asegura la experta en derecho de transporte, “también es importante la formación a la hora de realizar inspecciones, conocer los detalles de la normativa para poder imponer sanciones proporcionales o no imponerlas. Quienes ejercen esta labor están muy

concienciados con la seguridad y ante todo necesitan aprender la técnica, la regulación y los supuestos de responsabilidad”.

Experta en Legal Tech

Además de abogada, Eva María Hernández es también presidenta del Instituto Alana, creado para promocionar la movilidad y el impacto de las nuevas tecno-

logías en la vida diaria. La implementación tecnológica en las empresas, asegura Hernández, está ampliamente extendida. “A día de hoy -afirma la abogada- casi todas las empresas cuentan con un software sobre el que se ha obtenido una licencia de uso o una cesión”.

“También es cierto que el blockchain no siempre es necesario ni útil, no todas las empresas lo usan. Sin embargo, sí apuestan por sistemas de automatización y predicción del tipo RPA (robotics process administration) o BPM (business process management)”, asegura.

Estos sistemas, explica la experta, permiten hacer “una foto automática de toda la información, que es cuantiosa (pedidos de compra, cuestionarios de clientes...), sin necesidad de un equipo que la ordene, integrándose en un algoritmo de predicción que analiza los comportamientos”.

Esta tecnología, añade Hernández, “que no es blockchain, implica un ahorro en los tiempos de almacén, que no implica la reducción de personal, sino aumentar la productividad un 40% y el beneficio consecuente”.

Premio Nacional de Derecho Marítimo 2020

Eva María Hernández Ramos, considerada la primera mujer maestra de cargas en España, ha recibido el Premio Nacional de Derecho Marítimo 2020 en reconocimiento a su labor como abogada.

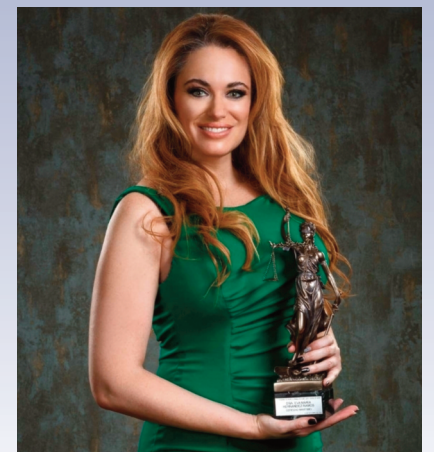
Recibir este premio, ha declarado Eva Hernández a este diario, “ha supuesto una gran satisfacción en muchos sentidos. Después de años intensos de trabajo y de sacrificar por completo mi vida personal, este Premio Nacional llega como un broche y reconocimiento a la dedicación en el desarrollo del

transporte y la tecnología”, asegura Hernández. Además, añade la abogada, “ha supuesto una gran satisfacción como mujer, ya que honestamente he tenido un largo camino para demostrar a mucha gente que era una buena jurista a pesar de mi juventud, origen o apariencia”.

Eva M^a Hernández es todo un referente en el derecho de transporte. En este sentido, afirma Hernández, “no me he sentido destacada por ser mujer, sino por largos años de trabajo duro para mostrar valía en un sector con marca-

da presencia masculina y dirigiéndome a personas que llevan más de 30 años llevando un camión”.

Como abogada formada en Derecho de Transporte en todos sus ámbitos y de Tecnología, aplicado a la logística, Hernández es autora del primer libro y la primera guía de la normativa de estiba en carretera en España, un documento que incluye fichas de estiba, su desarrollo legal, contenido técnico, normativa europea y española, así como referencias a la responsabilidad de la estiba de la mercancía.



Eva M^a Hernández recibe el Premio Nacional de Derecho Marítimo 2020.

DEPOT REAL BENLLOCH S.A. OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL
SUPPLY CHAIN INTEGRATION

FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL)
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS
CERTIFICADO Nº MG160001

DEPOT REAL BENLLOCH, S.A. | Avenida Alacant, 10 - 46460 - Silla - Valencia | T 963 670 888 | realbenloch.com

TOTALTRAILER LEVANTE

Transportes especiales y de contenedores

Mercancías peligrosas ADR

Mercancías refrigeradas

Plataformas basculantes

Soluciones al transporte

facebook.com/Totaltrailer/

trafico@totaltrailerlevante.com · Tel. 649 004 778 ·
 Apdo. 6007 - 46011 Valencia · www.totaltrailerlevante.com

Diario del Puerto

ALERTAS
SERVICIO GRATUITO PARA SUSCRIPCIÓN

Reciba al momento las noticias más importantes

Envíanos un Whatsapp con la palabra "ALTA" al 600 559 449 con tu nombre y apellidos junto el nombre de tu empresa

MARÍTIMO • Más de 400 profesionales han confirmado ya su asistencia al webinar de este jueves

Nuevo éxito en la convocatoria de los Desayunos Informativos de Diario del Puerto

DP VALENCIA

Cuando todavía quedan dos días para la celebración del nuevo Desayuno Informativo de Diario del Puerto, ya se ha superado la cifra de 400 profesionales inscritos, una respuesta excepcional que vuelve a poner de manifiesto tanto la capacidad de convocatoria de Diario del Puerto como la necesidad que tiene el sector de encontrar foros en los que se genere información realmente útil y relevante, en primera persona, sin filtros ni intermediarios.

Y es que el cartel una vez más es realmente atractivo. Gerardo Landaluze, Mercè Conesa, Ricardo Barkala y Aurelio Martínez, presidentes de las autoridades portuarias de Bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia, respectivamente, van a analizar en esta ocasión el futuro de los puertos españoles y van a contestar dudas e inquietudes de los asistentes a un webinar que se celebrará este jueves entre las 9 y las 10 horas.



Gerardo Landaluze.



Mercè Conesa.



Ricardo Barkala.



Aurelio Martínez.

Con esta iniciativa, Diario del Puerto pretende celebrar con el sector el 27º Aniversario de su nacimiento.

Como en ocasiones precedentes, entre los asistentes al webinar no sólo figuran profesionales de empresas, asociaciones e instituciones directamente vinculadas con el sector, sino que además se ha registrado la inscripción de numerosas empresas cargadoras de primer nivel, usuarios y clientes. Los Socios Suscriptores de Diario

del Puerto que todavía no lo hayan hecho pueden inscribirse en el webinar a través del enlace existente en la home de diariodelpuerto.com

Formato ágil

Este Desayuno Informativo de Diario del Puerto en formato webinar recoge la estela de los dos previos celebrados durante este año y que fueron protagonizados por el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, y por el profesor José

María Gay de Liébana, convocatoria esta última que sirvió para presentar oficialmente el libro sobre la Nueva Logística elaborado por Diario del Puerto. En ambos casos, las convocatorias registraron participaciones record.

El Desayuno Informativo del jueves ofrecerá una perspectiva global del futuro del sector desde el punto de vista de los presidentes de estas cuatro autoridades portuarias, las más importantes de España en fun-

ción del volumen de tráfico, el volumen de ingresos, la conectividad marítima y el peso en el hinterland.

El formato recogerá una muy breve intervención de cada uno de los cuatro ponentes, para contestar a continuación a las preguntas que formularán los invitados antes y durante el evento.

Siguiendo escrupulosamente el guión establecido, el evento se celebrará entre las 9 y las 10 de la mañana.

LOGÍSTICA • A través de la “Hoja de Ruta del Hidrógeno: una apuesta por el hidrógeno renovable”

El Gobierno pone en valor la apuesta por el hidrógeno de Valenciaport y su proyecto H2Ports

DP VALENCIA

La aplicación de hidrógeno en el sector del transporte y la logística es uno de los ejes fundamentales de la “Hoja de Ruta del Hidrógeno: una apuesta por

el hidrógeno renovable”. Esta iniciativa aprobada recientemente por el Gobierno a propuesta del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) tiene como objetivo el despliegue de

esta energía sostenible clave para que España alcance el objetivo de neutralidad climática.

El proyecto H2Ports, coordinado por la Fundación Valenciaport en colaboración con la APV, es una de las iniciativas modelo

que destaca el MITECO en esta Hoja de Ruta del Hidrógeno.

H2Ports es un proyecto piloto para el área de movilidad y transporte marítimo que se realiza en el Puerto de Valencia para incorporar el hidrógeno en

las operaciones logísticas portuarias con el objetivo de reducir su impacto ambiental y que situará a Valenciaport como el primer puerto de Europa en incorporar la energía del hidrógeno en sus terminales.

H2Ports es una de las cinco iniciativas en curso destacadas por el MITECO en materia de hidrógeno cuya relevancia ha sido reconocida mediante la concesión de financiación pública.

MARÍTIMO • Ante la solicitud de conciliación por el Comité de Empresa de Bilboestiba y de arbitraje por parte de las empresas

La estiba de Bilbao se cita hoy ante el Consejo de Relaciones Laborales sin visos de acuerdo

JAIME PINEDO
BILBAO

El conflicto de la estiba del Puerto de Bilbao se traslada hoy al centro de la capital vizcaína, donde está previsto que las partes en disputa, sindicatos y empresas, se encuentren a una misma hora y en un mismo lugar. Será, según está previsto, a las 9:00 horas en la sede del Consejo de Relaciones (CRL) de Euskadi, donde se llevarán a cabo de forma sucesiva dos actos de intermediación laboral diferentes que, a tenor de las posiciones que mantienen ambas partes, se saldará sin avenencia entre las mismas, prolongando así un día más el largo pulso que mantienen con la huelga como telón de fondo desde el pasado 9 de octubre.

Doble cita en el CRL

La doble cita ante el CRL, institución pública de la Comunidad Autónoma del País Vasco, constituida como órgano de diálogo y encuentro permanente entre las confederaciones sindicales y empresariales y como órgano consultivo en materia sociolaboral, responde a las iniciativas adoptadas por separado por el Comité de Empresa y por Bilboestiba CPE en sus respectivas solicitudes de intermediación laboral ante el PRECO, el sistema de Procedimientos de Resolución de Conflictos Laborales.

De este modo, el Comité de Empresa solicitó un acto de



Los estibadores del Puerto de Bilbao, en huelga desde el 9 de octubre, iniciaron ayer un nuevo período de paros cuyo fin está previsto el 9 de noviembre. Foto J.P.

conciliación por "incumplimiento del Convenio Colectivo en materia de tareas complementarias", mientras Bilboestiba CPE presentó una solicitud de arbitraje motivada por "la gravedad de la situación y dada la actitud de los convocantes de los paros".

Arbitraje y laudo

A pesar de que ambos procedimientos, conciliación y arbi-

Nuevo calendario de paros

A las 8.00 horas de ayer los sindicatos iniciaron el nuevo calendario de paros según el segundo preaviso de huelga, convocada hasta el 9 de noviembre, inclusive. A diferencia del ya consumido, que incluyó doce jornadas de paros de 24 horas, está programado para ejercerse durante el 50% de la duración de la jornada laboral en cada turno con el siguiente formato y horarios:

Turno de partida: paro entre las 14:00 h. y 18:00 h.

Turno de mañana: paro entre las 11:00 h. y 14:00 h.

Turno de tarde: paro entre las 17:00 h. y 20:00 h.

Turno de noche 1: paro entre las 23:00 h. y 02:00 h.

Turno de noche 2: paro entre las 05:00 h. y 08:00 h.

Bilboestiba denuncia el "secuestro" de mercancías y la caída de escalas

Bilboestiba CPE ha contabilizado un total de 16 escalas de buques pérdidas durante los primeros 15 días de la huelga de la estiba que arrancó el 9 de octubre en el Puerto de Bilbao y que amenaza con extenderse hasta el próximo 9 de noviembre. El efecto de estos paros, según las empresas estibadoras, ha sido la pérdida de casi la mitad del tráfico de mercancía general en comparación con la quincena anterior.

Así, durante los primeros 15 días de huelga de la estiba, el Puerto de Bilbao ha perdido 16 escalas de buques, un 18% con respecto a los datos de la quincena anterior, lo que ha supuesto que entre el 9 y el 22 de octubre se haya manipulado un 46% menos de mercancía general y un 48% menos de contenedores con respecto al movimiento registrado durante los 15 días anteriores, según los datos aportados por Bilboestiba, que añade como otra referencia significativa de las consecuencias de este conflicto que la carga y descarga de ca-

El Puerto de Bilbao ha perdido 16 escalas de buques, un 18% con respecto a la quincena anterior, y ha caído la carga y descarga de camiones un 80%

miones se ha reducido una media del 80%, siendo del 100% en algunas jornadas.

Estas cifras llevan a Bilboestiba CPE a valorar las consecuencias de la huelga para la economía y el empleo en Euskadi, así como para el resto del área de influencia del puerto, como "muy graves". Así, por ejemplo, destaca que más del 90% de las operaciones de suministro a la industria no han podido ser atendidas a causa de la actuación de los piquetes. El "secuestro" de estas mercancías, sos-

tiene, pone en grave riesgo la actividad de las empresas, cuyos sistemas de producción se basan en niveles residuales de almacenaje compensado con el aprovisionamiento continuo y eficiente por parte de su cadena logística, que ahora se ha visto rota.

Asimismo, Bilboestiba ha reiterado su denuncia sobre la actuación de los "piquetes informativos", que se desplazan por las instalaciones portuarias "coaccionando gravemente a otros trabajadores". A su juicio, "estas amenazas son de tal calibre que han supuesto que muchos de ellos han decidido no acudir a su puesto de trabajo por temer por su integridad física".

Asimismo, las empresas estibadoras que integran el Centro de Empleo Portuario han mostrado ante las instituciones y la opinión pública la "impotencia e indefensión" que les produce el incumplimiento de los servicios mínimos decretados por la Delegación del Gobierno en el País Vasco.

PRÓXIMA SALIDA: ARBITRAJE OBLIGATORIO

¿Hay salida al conflicto de la estiba en el Puerto de Bilbao? ¿Es posible poner fin a la huelga si ambas partes no se avienen a un acuerdo en el acto de conciliación y si, como todo apunta, los sindicatos no aceptan someterse a un arbitraje?

El Consejo de Relaciones Laborales de Euskadi (CRL), como órgano de intermediación laboral, no posee mecanismos adicionales para propiciar o forzar un acuerdo. Como el propio CRL aseguró ayer a Diario del Puerto, debería ser una instancia superior, como por ejemplo el Gobierno Vasco quien, en vista de la excepcionalidad de la situación, forzara un arbitraje obligatorio. Se trata, como apuntó el CRL, de un recurso "extraordinariamente singular", y que en Euskadi tan sólo se habría producido en una o dos ocasiones. En todo caso, en función de la evolución del conflicto de la estiba en el Puerto de Bilbao y del agravamiento de sus consecuencias, el Departamento de Trabajo del Gobierno Vasco, que lidera la socialista Idoia Mendia, podría activar este arbitraje obligatorio, una potestad que tam-

bién está en el ámbito del propio Gobierno central a través del Ministerio de Trabajo.

A este respecto, según expertos juristas a los que ha tenido acceso Diario del Puerto, en el caso de que la convocatoria de una huelga haya cumplido con todas las exigencias requeridas en el Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, si la huelga se extiende en el tiempo se podrá acudir al arbitraje obligatorio, regulado en el artículo 10.

"Este arbitraje obligatorio debe considerarse solución extraordinaria y de aplicación restrictiva" y es una solución que debe ser "adoptada por el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Trabajo, o por la administración competente de conformidad con el Estado descentralizado de las Comunidades Autónomas". Según dichos expertos, los presupuestos para resolver una huelga por esta vía son especialmente gravosos, a saber: **debemos estar hablando de un conflicto con una duración prolongada, con consecuencias por la dilación del conflicto, con**

Es necesario un conflicto de duración prolongada, con posiciones irreconciliables y grave perjuicio a la economía

posiciones distantes e irreconciliables por las partes y con un perjuicio grave de la economía.

Las fuentes consultadas recuerdan que se trata, no obstante, "de un remedio que en la práctica es utilizado excepcionalmente optándose por otras medidas de menor intensidad a través de la apertura de vías de diálogo, aunque hablamos de un instrumento de relieve en el ámbito autonómico, especialmente en huelgas de servicios de limpieza, que afectaban en niveles dramáticos a aeropuertos, hospitales o escuelas. Sirva como ejemplo el conflicto en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat que enfrentó en 2017 al Grupo Eulen y a sus trabajadores.

Para atajar una situación que provocó colas y esperas en uno de los principales aeropuertos del país, el Gobierno de España acordó en Consejo de Ministros extraordinario establecer un arbitraje obligatorio.

Economía regional

Un detalle importante es que posteriores sentencias han puesto de manifiesto que el Gobierno (estatal o autonómico) puede establecer el arbitraje obligatorio a la vista de la duración de la huelga, gravedad, distanciamiento de las partes y perjuicio grave para la economía, pero para establecer el arbitraje no es indispensable que se produzcan perjuicios a la economía nacional, **bastando con que existan y sean notables para la economía regional.**

Los efectos que se buscan con el arbitraje obligatorio son, fundamentalmente, dos. Por un lado, vincular a las partes a este arbitraje, que no pueden rechazar y que acaba con un laudo vinculante y, por otro, fruto del mismo, **declarar la ilegalidad de mantener la huelga una vez notificado aquél.**

El acto de conciliación se resolverá sin avenencia, mientras el Comité de Empresa no parece dispuesto a aceptar someterse a un proceso de arbitraje

traje, está diseñados para facilitar la resolución de los conflictos laborales, bien por avenencia entre las partes o porque un arbitro dicte un laudo de obligado cumplimiento para ambas, se da prácticamente por hecho que la cita ante el CRL se saldará sin ningún tipo de acuerdo, según apuntan todos los indicios.

Desavenencias también en los servicios mínimos

Entre las múltiples desavenencias entre sindicatos y empresas en el conflicto de la estiba de Bilbao se incluyen también las relativas al cumplimiento de los servicios mínimos decretados por la Delegación del Gobierno en el País Vasco. Mientras las empresas expresan su impotencia ante lo que entienden se trata de un incumplimiento de dichos servicios mínimos por parte de los estibadores, los sindicatos califican los servicios mínimos de "abusivos" y denuncian su abultado número. Tomando como argumento los llamamientos de ayer, los sindicatos denunciaron la cantidad "excesiva" de servicios esenciales designadas por las empresas, que a su entender hizo que la práctica totalidad de la plantilla de estibadores fijos se viera privada del derecho a la huelga a fin de cumplir con las tareas solicitadas.

Así, la petición de arbitraje formulada por Bilboestiba CPE elimina ya de partida la posibilidad de un acuerdo durante el acto de conciliación, ya que las empresas confían en que un arbitraje respalde sus posiciones y se emita un laudo arbitral favorable que obligue a la parte social a su cumplimiento.

Al contrario, los sindicatos desconfían de esta fórmula por entender que el arbitraje sería más proclive a respaldar la postura empresarial y también porque, según sostuvieron fuentes sindicales ante este Diario, dicha figura estaría "excesivamente sometida a las presio-

nes de las instituciones públicas", entre las que mencionaron a la propia Autoridad Portuaria de Bilbao, a las organizaciones empresariales o al mismo Gobierno Vasco.

Por ello, la más que previsible negativa del Comité de Empresa a aceptar el procedimiento de arbitraje solicitado por las empresas condena a la cita de esta mañana ante el CRL a servir de mero espejo del abismo que sigue separando a las partes, cuyas últimas declaraciones no auguran la posibilidad de alcanzar una solución de mutuo acuerdo a corto o medio plazo.



PERNALES

Transporte Especial de Contenedores

mytec MOVIMIENTOS Y TRANSPORTES ESPECIALES CANOVES, S.L.

Tel. 96 358 11 20 - Fax 96 358 08 91 - Móvil 629 586 354
consultas@pernales.com - www.pernaes.com



diseño, actualización y mantenimiento de páginas

WEB

Redes sociales

info@tallerdeideas.org
www.tallerdeideas.org



SIEMPRE HACIA ADELANTE

EUROPA

AFRICA ORIENTAL

MAR ROJO

ISLAS CANARIAS

MARRUECOS

Navegamos hacia tu destino con mejoras continuas. Mejoras en medio ambiente, gestión de nuestro equipo humano, aspectos técnicos y de seguridad y, mucho más. A ello nos dedicamos desde 1975 y nos continuaremos moviendo siempre hacia adelante. Puede contar con nosotros para ocuparnos de sus embarques de una forma eficiente. [Hasta donde necesite que lleguemos!](#)

ENCONTRARÁ NUESTRAS DIRECCIONES DE CONTACTO EN NUESTRA WEB

weclines.es

WEC LINES

LOGÍSTICA • La carga de la madera, destinada al sector de la construcción, se ha realizado en el Puerto de Bayona

Erhardt France carga su segundo barco con destino Senegal con 3.000 toneladas de madera

DP BAYONA

La compañía de estiba y transporte marítimo de mercancías Erhardt France ha cargado recientemente en el Puerto de Bayona su segundo barco con una mercancía de entre 2.000 y 3.000 toneladas de madera aserrada del norte de España y Francia para construcción con destino final Senegal.

Este servicio desde Francia a Senegal, señalan desde la compañía, se está realizando actualmente cada dos meses, si bien se espera que llegue "a ser mensual en un futuro".

Además de Senegal, Erhardt France ofrece también la posibilidad de realizar cargas mensuales a diferentes destinos, como Marruecos, y con una capacidad de carga que se sitúa en torno a los 1.000 metros cúbicos.



Erhardt France carga 3.000 toneladas de madera del norte de España y Francia para la construcción con destino Senegal.

Asimismo, la compañía recuerda que dispone servicios

de estiba, agencia marítima, fletamentos, aseguradora, consig-

nación de buques, transitario y agente aduanas, es decir, "todo

lo necesario relacionado con el tráfico de mercancías".



LOS PUERTOS ANTE SU NUEVO FUTURO

Jueves 29 de octubre - 09:00 h.

Desayuno Informativo
Diario del Puerto
XXVII ANIVERSARIO

WEBINAR



PONENTES

Gerardo Landaluce

Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

Mercè Conesa

Presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona

Ricardo Barkala

Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao

Aurelio Martínez

Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia

MODERADOR

Miguel Juan Jiménez Rollán. Director de Diario del Puerto

Evento exclusivo para Socios Suscriptores de Diario del Puerto.

Si es Socio Suscriptor y no ha recibido su invitación antes del día ocho de octubre, por favor contacte con desayunosinformativos@grupodiario.com

PATROCINADORES



COLABORADORES

