



■ «Los sindicatos de clase actúan de forma prepotente»

pilotos para los tres años siguientes. Seis meses después, se vio abocada a otra huelga.

Los maquinistas de Renfe pararon una decena de días en 1995, tras hacerse pública la decisión de la compañía de imponer el agente único para cada tren, cuestión que todavía colea. La protesta de los médicos del Insalud en el mismo año se extendió a diez comunidades autónomas durante 48 días, obligó a suspender miles de operaciones y consultas y generó 600.000 quejas de usuarios.

Los sindicatos profesionales añaden un tercer detonante a la bomba laboral que, cada cierto tiempo,

■ «Las centrales profesionales son un poder fáctico»

afecta a la ciudadanía. Es la «prepotencia» de las centrales tradicionales. Su oferta a todo el personal de la empresa les concede mayorías, pero les obliga, al mismo tiempo, a atender más compromisos y, según los portavoces de las centrales profesionales, a «descuidar» los intereses de las minorías. Pilotos, controladores, maquinistas, médicos o enfermeros recuerdan que tienen representantes propios porque se sienten desprotegidos por las grandes organizaciones.

Luego, en la mesa de negociación, «quedamos aislados» y somos «víctimas de los acuerdos fundamentales», afirma Ignacio Cortaba-

■ Las huelgas más graves se producen en el sector público

rría, portavoz del Sindicato Médico. Juan Jesús García, del SEMAF, insiste en que nadie atendía las «penosas condiciones en las que trabajan los maquinistas» hasta la aparición, en 1986, de esta central. Los convenios, añade García, propiciaban una equiparación entre sectores de la misma empresa no deseada por los conductores, que reivindicaban su papel protagonista.

Dinero

A todo esto se unen las críticas de unos a otros sobre la presunta docilidad del adversario hacia la empresa. «Los sindicatos corporativos no dan problemas a la Administración

hasta que estalla un incidente», subraya Rómulo Silva, de la federación del Transporte de Comisiones Obreras. «Su filosofía de golpear al usuario para lograr el dinero de todo el colectivo no puede ser de nuestro agrado», puntualiza. No faltan, a este respecto, críticas al papel de «cuña» que las centrales profesionales ejercen sobre la acción sindical «en beneficio» de la patronal. Son los denominados sindicatos amarillos, a los que se nombra siempre desde el anonimato.

Desde la otra perspectiva, los colectivos gremiales niegan que sus decisiones se deban a la ambición de satisfacer las reivindicaciones de un sector. «No somos corporativistas ni insolidarios —asegura el portavoz del SEMAF—, y los ferroviarios incluso nos han reprochado haber aguantado tanto y no haber sido más contundentes en nuestras movilizaciones».

Para los representantes de las profesiones especializadas, la mala situación en la que puedan encontrarse los trabajadores tiene más que ver con «las otras prioridades» de las centrales clásicas, relacionadas con cuestiones extralaborales, debido a su cualidad de organismo de servicios y su fuerte dependencia respecto a las subvenciones públicas. Y este es un factor que el SEPIA y el resto de grupos profesionales destacan como un latiguiño: «Somos independientes de partidos e instituciones».

Convivencia inviable

Por todo esto, las relaciones entre sindicatos de clase y profesionales marchan siempre a la deriva de una negociación, aunque hay una especial coincidencia en que la convivencia perfecta es inviable. La sensación de trabajar junto a un «poder fáctico», como se bautiza sin ambages a pilotos, médicos o maquinistas, favorece poco la cohabitación, pese a tratarse de colectivos minoritarios.

Un representante del SEPIA niega la capacidad de parar el tráfico aéreo que se les atribuye, aunque, de hecho, sea cierta. La organización, con cerca de 4.000 afiliados, representa al 90% de los responsables de gobernar un avión o un helicóptero

en España. Según sus propias palabras, sus miembros son «el eslabón final de la cadena» que lleva al aire y luego a tierra a una aeronave. De acuerdo con esta perspectiva, «maleteros, controladores aéreos o personal de pista» tienen la misma capacidad de bloquear el servicio.

«Son la élite de la élite y, junto a los controladores, desarrollan huelgas no convocadas, o de celo, que tienen la misma repercusión que un paro», añade Rómulo Silva, de CC OO. «No se dan cuenta de que a su lado hay otros trabajadores, de que debilitan el movimiento sindical», agregan fuentes de la UGT.

Algunas centrales, como la Confederación Sindical Independiente de Funcionarios (CSIF), han evolucionado desde un carácter exclusivamente gremial, destinado a atender a los empleados de la Administración, a tener afiliados de empresas privadas. Aunque su fuerza radica en las instituciones del Estado (segunda fuerza, con un 30% de delegados), su apertura les ha valido para situarse junto a CC OO y la UGT. Ángel Lozano lamenta la «insolidaridad» de las centrales profesionales, aunque la «profesionalidad y la independencia» son las enseñanzas que esgrime el CSIF.

En la colisión entre el derecho a la huelga y el derecho de los ciudadanos a recibir un servicio, el usuario se ve perdido en la guerra de acusaciones sin que le quede otra opción que aguantar. La «responsabilidad» a la que aluden UGT y Comisiones choca con el «agotamiento» de la paciencia y los cauces de la negociación, que son el argumento de las organizaciones gremiales para justificar sus movilizaciones.

«Nosotros —añade el portavoz del SEMAF— no queremos ir a la huelga, sólo queremos que se nos atienda. Vamos al paro cuando nos colocan en un callejón sin salida». La conclusión es que nadie vislumbra una vía de entendimiento que no pase por el sacrificio del pagano en los momentos de crisis, porque, como afirma José Antonio Leniz, del sindicato de enfermeros, «tratamos de conciliarnos en los objetivos comunes, pero nos peleamos en los particulares».



Los usuarios del transporte y, en menor medida, los pacientes de la sanidad pública son las principales víctimas de los conflictos laborales.