

ANÁLISIS
DEL
PLAN
DE
RECONVERSIÓN

SECTOR CRÍTICO DE CC.OO.

Izar-Ferrol, Octubre 2004

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

1. ¿CRISIS EN LA CONSTRUCCIÓN NAVAL?
2. LOS ANTECEDENTES INMEDIATOS DEL PLAN
3. EL PLAN DEL 14 DE OCTUBRE: MÁS DE LO MISMO
 - 3.1 Análisis del contenido del “nuevo” plan
 - 3.1.1 ¿Segregación o privatización?
 - 3.1.2 Sobre la reducción de plantilla
 - 3.1.3 Las medidas laborales
 - 3.2 “Divide y vencerás”
4. UNA ALTERNATIVA DE CLASE
 - 4.1 Por la unidad de los trabajadores
 - 4.2 La situación de las auxiliares
 - 4.3 Es imprescindible una perspectiva de clase
 - 4.4 El movimiento obrero ante la competitividad
 - 4.5 El papel de la Unión Europea
 - 4.6 Nuestra alternativa
5. UNA ESTRATEGIA DE LUCHA PARA GANAR

INTRODUCCIÓN

Los astilleros públicos afrontan una nueva reconversión. Esto no tiene nada de extraño. La experiencia demuestra que la reconversión es permanente, que cada ajuste de plantilla es el precedente de futuros ajustes, que las reconversiones sólo buscan deteriorar las condiciones de vida y trabajo de la clase obrera y que no tienen nada que ver con el futuro de las empresas. Nadie se cree ya la excusa, tan utilizada en procesos anteriores, de que el recorte de algunos empleos es para salvar los restantes. Esta es la razón de la respuesta tan combativa que se le está dando a esta nueva reconversión, superando a los dirigentes sindicales, que en todas las factorías fueron arrastrados a la lucha por los trabajadores.

Un problema de esta magnitud exige una profundidad de análisis que sólo es posible con material escrito. Por eso, ante la carencia total del mismo después de mes y medio, el Sector Crítico de la sección sindical de CC.OO. de Izar-Ferrol decidimos hacer el esfuerzo de elaborar este pequeño documento, para aportar datos, cifras y argumentos, acompañados con nuestros análisis y alternativas. La mayoría de los datos que utilizamos en el mismo están obtenidos de los informes anuales del Ministerio de Industria sobre el tráfico marítimo y la construcción naval mundiales.

1. ¿CRISIS EN LA CONSTRUCCIÓN NAVAL?

Cada proceso de ajuste en una empresa o sector se ve precedido de una auténtica campaña de propaganda destinada a convencer a los trabajadores de que no queda más remedio que tomar medidas. En este caso, la campaña giró fundamentalmente en torno a un dato: el porcentaje europeo en la contratación mundial de buques cayó más de un 50% en los últimos 20 años, hasta un mínimo de sólo el 8% en 2003, por culpa de Corea.

El dato es aparentemente incontestable y la conclusión parece obvia, pero las cosas no son como nos las pintan, todo lo contrario. La realidad no habla a favor de un nuevo ajuste, sino a favor de la necesidad de inversiones para modernizar tecnológicamente los astilleros porque las perspectivas son buenas. De hecho, las previsiones a medio plazo para el sector naval realizadas en 2001 están siendo revisadas al alza porque se han visto ampliamente superadas. Así, en 2003 se batió el récord histórico de contratación mundial de buques, superando al anterior, del año 1973. La contratación en 2003 aumentó un 86% respecto a 2002, de 21.227.000 toneladas de arqueo bruto compensado (CGT) a 39.568.000. Los datos ya disponibles de 2004 confirman la tendencia ascendente. Las bases de esto son las siguientes:

- El continuo aumento del comercio mundial. En cifras absolutas, se pasó de 3.292 millones de toneladas en 1984 a 5.595 millones en 2002, un incremento del 70%. Esta línea ascendente se mantiene desde hace 19 años (con la única excepción de 1998, año en que sufrió una ligera reducción del 0'4%).

TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

	% variación respecto período anterior	Millones de toneladas		% variación respecto período anterior	Millones de toneladas
1968-73	8,9		1992-95	3,3	4.438
1974-79	2,9		1996-99	2,5	5.048
1980-83	-4,5		2000-02	2,7	5.514
1984-87	2,6	3.358	2003 (Est.)	4,4	5.840
1988-91	4,4	3.906			

- Dado que más del 90% del comercio mundial se realiza por vía marítima, dicho aumento implica la necesidad de más flota (y también está suponiendo un aumento de los fletes). De hecho, la flota mundial crece ininterrumpidamente en toneladas de arqueado bruto (GT) desde 1989. Y además, tiende a envejecer. Según la ITF (Federación Internacional del Transporte, a la que pertenecen CC.OO. y UGT), de los 45.000 buques en que se estima la flota mercante mundial, 19.000 (42%) pueden ser calificados de “chatarra flotante”. Casos como el del *Prestige* están en la mente de todos.

FLOTA MERCANTE MUNDIAL

Año	Millones GT	Edad media (años)	Año	Millones GT	Edad media (años)
1987	403,498	17	1996	507,873	19
1988	403,406	17	1997	522,197	19
1989	410,481	17	1998	531,893	19
1990	423,627	17	1999	543,610	20
1991	436,026	18	2000	558,054	20
1992	445,169	17	2001	574,551	20
1993	457,914	18	2002	585,583	22
1994	475,859	18	2003	605,218	21
1995	490,662	18			

- Esta realidad, junto a otros factores como las nuevas exigencias medioambientales (doble casco) o la necesidad de buques de mayor tamaño, es la que explica la buena situación de la construcción naval en los principales países europeos donde existe. Los datos del bienio 2002-03 para todo el sector (público y privado) son los siguientes:

CONTRATACIÓN POR PAÍSES (bienio 2002-03)

País	Nuevos contratos		% variación
	2003	2002	
Alemania	1.602	742	116%
Dinamarca	140	24	483%
Francia	117	87	34%
Italia	391	293	33%
Holanda	434	473	-8%
España	196	264	-26%
Finlandia	214	156	37%
Noruega	100	92	9%
Polonia	791	554	43%

El dato de que en 2003 Europa sólo se hizo con el 8% de la contratación mundial de buques es bien conocido, pero los medios de comunicación burgueses no airean tanto que en fecha tan cercana como el año 2000 la cuota europea fue del 29%. Los datos año a año reflejan importantes oscilaciones, por lo que es más significativo observar la tendencia durante un período prolongado. Estas son las medias anuales por quinquenio desde hace casi treinta años:

CONTRATACIÓN MUNDIAL DE BUQUES (Miles de TRBC/CGT)

	1975-79	1980-84	1985-89	1990-94	1995-99	2000-03
Total mundo	13.436	13.540	10.833	13.487	20.123	28.637
CEE	2.277	2.087	2.413	2.711	4.066	4.102
Japón	5.849	6.357	3.974	5.004	6.685	7.439
Corea		1.239	1.395	2.469	5.890	9.877
% CEE	17%	15%	22%	20%	20%	14%
% Japón	44%	47%	37%	37%	33%	26%
% Corea		9%	13%	18%	29%	34%

A la luz de estos datos, se ve que el gran perjudicado por la irrupción de los astilleros coreanos no fue Europa, sino Japón. En el primer quinquenio en que aparece Corea (1980-84), Japón se hizo con el 47% de los nuevos contratos y Europa, con el 15%. En los últimos cuatro años (2000-03), Japón se hizo con el 26% y Europa con el 14%. Aunque a veces con grandes oscilaciones de un año a otro, los datos muestran una relativa estabilidad de la cuota porcentual europea a lo largo del tiempo.

Pero si en vez de manejar porcentajes se manejan toneladas compensadas de carga de trabajo, entonces se revela en toda su magnitud la falsedad de los argumentos esgrimidos para justificar esta reconversión, puesto que la carga de trabajo europea tiende a aumentar desde hace veinte años. 2003, con su 8% de cuota, fue el año de menor porcentaje de cuota europea, pero incluso así, ese 8% (que es casi la mitad del 15% del período 1980-84) equivalió a una carga de trabajo real de 3.094.000 CGT, un 50% más que las 2.085.000 CGT de media anual en el período 1980-84.

Además hay que tener en cuenta otro factor: el sector naval europeo sufrió en los últimos veinte años una disminución de la capacidad productiva instalada. De hecho, si por las cifras de reducción de plantillas fuese, prácticamente no debería quedar sector. Por ejemplo, entre 1975 y 2003 la reducción de plantilla fue del 89'7% en el sector naval público español (sin tener en cuenta la antigua Bazán) y del 86'1% en el privado. Estas cifras son engañosas porque esconden un proceso generalizado de sustitución de empleo fijo en las empresas principales por empleo precario en las compañías auxiliares, pero en cualquier caso es evidente que sí hubo una disminución de la capacidad instalada. Por ejemplo, en el Estado español, el cierre de Euskalduna o la prohibición a Astano de construir barcos; en Francia, el cierre de los astilleros de Nantes, La Ciotat, La Seyne, Dunkerque y Burdeos; y así en los demás países europeos.

La coyuntura favorable tanto en el ámbito mundial (aumento del 86% en la contratación en 2003) como europeo (aumento del 50%) contrasta vivamente con la disminución en el Estado español, que fue ni más ni menos que del 26%. Y esta disminución contrasta con otro dato: en 2003 la producción naval española aumentó un 68%, hasta alcanzar las 505.555 CGT, el récord de los últimos veinte.

Por tanto, la cuestión se puede resumir de la siguiente forma: **si, por un lado, no hay crisis en la construcción naval mundial y hay más carga de trabajo en los astilleros europeos y, por otro lado, hay menos capacidad instalada en Europa para producir dicha carga de trabajo, ¿cómo es posible que Izar —uno de los mejores astilleros del mundo, según nos repiten continuamente— no haya conseguido ningún contrato civil desde hace más de dos años?**

Y que nadie le eche la culpa a los salarios de los trabajadores porque todos sabemos que los costes laborales en Alemania son bastante más altos que aquí. Por poner un ejemplo concreto aparecido estos días: los costes laborales de la planta de Opel en Zaragoza son un 36% más bajos

que los de las plantas alemanas (aunque eso no libró a Zaragoza del anuncio de 600 despidos).

2. LOS ANTECEDENTES INMEDIATOS DEL PLAN

La respuesta a la anterior pregunta está en la mente de todos: **porque el gobierno del PP boicoteó conscientemente la contratación porque preparaba la privatización de Izar.**

Muchos trabajadores opinan que hay directivos que utilizan sus cargos en Izar para favorecer intereses económicos privados. Durante mucho tiempo, esto se reflejó en la subcontratación, donde pasan cosas que sólo encuentran explicación si las decisiones están tomadas pensando más en los intereses de los propietarios de las compañías auxiliares que en los de la empresa pública. La combinación del avance de las tesis ideológicas privatizadoras, la falta de oposición sindical (cuando no el apoyo) a privatizaciones anteriores, las buenas previsiones a medio plazo para el sector naval y la perspectiva de un futuro consorcio naval europeo llevó a que la burguesía pensase que podía dar un salto adelante y privatizar algunas factorías. De hecho, después de haber perdido las elecciones generales del 14 de marzo y antes de que el PSOE tomase posesión del gobierno, el PP intentó poner en marcha una operación de venta de activos de Izar.

Un indicio de esa intención privatizadora del PP fueron las inversiones. Cuando hace un tiempo se rumoreó la posibilidad de que los dos astilleros de la ría de Ferrol se agrupasen en uno solo, había compañeros que decían que nos concentrarían en la factoría de Fene, por las inversiones que en ella se estaban haciendo. Los críticos de CC.OO. replicábamos que todo lo contrario, que si donde se invertía era allí, aquella sería la factoría a privatizar porque las privatizaciones son una forma de transferir recursos de todos a los bolsillos de unos pocos. La gran mentira del discurso ideológico de la derecha es precisamente su afirmación de que el Estado no debe intervenir en economía. Todo lo contrario, quieren que intervenga, **pero exclusivamente en beneficio de los empresarios**. De hecho, están continuamente reclamando dinero público. El último ejemplo lo tenemos en la declaración de los navieros españoles de que construirían sus barcos en España... si el Estado se los financiase. ¡Así es empresario cualquiera!

Para preparar el terreno a la privatización, el PP hizo lo habitual en estos casos: 1) crear artificialmente una situación de gradas vacías, de falta de carga de trabajo, que justificase la medida; 2) intentar obtener una correlación de fuerzas desfavorable al movimiento obrero; y 3) lanzar una campaña de propaganda cuyo objetivo es que los trabajadores nos convenzamos de que no queda más remedio que aceptar el ajuste y, sobre todo, que los dirigentes sindicales (cuyo papel es tan decisivo, para bien o para mal, en situaciones así) asuman la inevitabilidad de las medidas. Así, cada reconversión viene precedida por la publicación de datos interesados que “demuestran” que la situación es insostenible, sesudos análisis que “certifican” la necesidad de ajustes, estudios con sombrías perspectivas para la empresa, etc. Que las consultoras son mercenarios que hacen sus informes a gusto del gobierno que los encarga lo demuestra que la misma consultora que en el año 2000 aconsejó la conveniencia de la fusión es la que ahora aconsejó la segregación.

La prueba de la campaña de propaganda la tenemos en la prensa burguesa. La prueba de lo segundo la tuvimos en el intento de infligirnos una severa derrota en la negociación del último convenio colectivo. Y lo primero se hizo evidente cuando a mediados de mayo, antes del anuncio de la multa de la Comisión Europea, el entonces director comercial de Izar, Luis Moya, envió una carta a varios clientes sugiriéndoles “posponer cualquier nueva reunión o discusión sobre los barcos que estábamos negociando”. Probablemente algunos se pusieron nerviosos tras la victoria del PSOE en las elecciones generales del 14 de marzo y, temiendo que el nuevo gobierno frustrase toda la operación, decidieron aportar otro granito de arena más al deterioro de la empresa. No se pararon a pensar que la gestión de Solbes como comisario europeo de Economía, donde destacó por su ortodoxia procapitalista, era para ellos una garantía.

De hecho, el contenido del plan presentado el 7 de septiembre no se diferencia mucho del que podía haber propuesto el PP: reducción de plantilla, empeoramiento de las condiciones laborales y privatización o cierre de factorías. Probablemente Solbes contaba con convencer a los dirigentes sindicales y que la negociación del plan quedase reducida, como en ocasiones anteriores, a una negociación de las prejubilaciones, pero en sus cálculos se le olvidó un factor: los trabajadores, que rechazaron el plan frontalmente y se lanzaron a la movilización, arrastrando tras de sí a los dirigentes sindicales.

La combatividad de la respuesta obrera ha obligado a la SEPI a hacer cambios. Es una prueba más de que la resignación ante los problemas no resuelve nada y de que recurrir a la fuerza de la movilización sí puede hacer variar las cosas. Tras anunciar que el plan quedaba “aparcado” (aunque nunca quedó claro en qué consistía exactamente eso), la SEPI anunció que el 14 de octubre presentaría un nuevo plan que no incluiría el cierre de ninguna factoría.

3. EL PLAN DEL 14 DE OCTUBRE: MÁS DE LO MISMO

En realidad, el plan del 14 de octubre es esencialmente el del 7 de septiembre. De hecho, el propio nombre oficial del nuevo documento así lo refleja. Si el documento del 7 de septiembre se titulaba “Líneas básicas de actuación en Izar”, éste se titula “Desarrollo de las líneas básicas del plan global para Izar”. Más que ante un plan diferente, estamos ante un cambio de táctica de la SEPI para poder alcanzar sus objetivos fundamentales, que siguen siendo los mismos de antes.

3.1 Análisis del contenido del “nuevo” plan

En comparación con el documento del 7 de septiembre, los únicos cambios destacables son los siguientes:

1. Desaparece la propuesta de privatizar o cerrar aisladamente algunas factorías y se sustituye por una propuesta de englobarlas a todas en una nueva empresa civil con mayoría de capital privado. Además, especifica las líneas potenciales de actividad en cada factoría civil.
2. Respecto a la nueva empresa militar, añade que podría tener una actividad civil complementaria de hasta el 20% de sus ingresos totales y que se integrarían en ella Ferrol-Turbinas y Fene-Carenas. Asimismo, plantea la centralización de los departamentos de Servicios (Financiero, Asesoría jurídica, Informática y Personal), Comercial, Ingeniería y Aprovisionamientos (pág. 17). Además, elimina la referencia explícita al traslado de San Fernando-Sistemas a Puerto Real.

El contenido del “nuevo” plan tal como fue entregado es el siguiente:

1. Izar como tal sería liquidada, dividiéndose en dos nuevas empresas: una militar, que se mantendría como pública, y otra civil, que sería privada en al menos el 51% de su capital. La militar englobaría a Ferrol, Cartagena, Puerto Real, Cádiz, San Fernando-Sistemas y Fene-Reparaciones. La civil englobaría a los centros restantes: Sestao, Gijón, Fene-Factoría Naval, Sevilla, San Fernando-Factoría Naval, San Fernando-Reparaciones y Manises (págs. 5 y 6).
2. Recorte de empleos para “la adaptación de la plantilla a las necesidades de la nueva situación” (pág. 24). El recorte no se cuantifica, pero sí se especifica que sería tanto en la nueva empresa militar como en la civil (pág. 23).
3. Retrocesos en las condiciones laborales. En el apartado de “Medidas laborales” se habla de traslados y de desarrollar la movilidad geográfica entre centros de distintas provincias (pág. 24), de la necesidad de aceptar la política de polivalencia y movilidad funcional y de un nuevo sistema de clasificación profesional, a través del establecimiento de un nuevo marco

de relaciones laborales con vigencia a partir del 1 de enero de 2005 (pág. 25).

Como se puede ver, el contenido del documento del 14 de octubre se reduce a privatizar, reducir plantilla y deteriorar las condiciones laborales. Es otro mero plan de reconversión más.

3.1.1. ¿Segregación o privatización?

Cuando a mediados del año 2000 se planteó la fusión Bazán-AESA que dio lugar a la formación de Izar, el Sector Crítico de CC.OO. explicamos nuestra opinión. Después de recordar el proceso de reconversión permanente que, aunque con diferente intensidad, venían sufriendo los astilleros públicos, tanto civiles como militares, y después de recordar que, a pesar de ser presentados como la garantía de futuro, los planes anteriores sólo habían significado retrocesos para los trabajadores, decíamos:

“Con la fusión podemos oír el mismo discurso: el décimo grupo de construcción naval del mundo, seguir el ejemplo europeo, la salida definitiva a la crisis de la construcción naval en España, la posibilidad de que Bazán encabece una futura agrupación a escala europea; en definitiva, un futuro de jaija con cientos de miles de millones de pesetas en ingresos, exportaciones, cartera de pedidos... (sólo les falta prometernos stock options).

*“Pero realmente la fusión sólo es un parche por la coyuntura de los astilleros civiles. **Lo que hay que comprender es que, con fusión o sin ella, la política de fondo del gobierno del PP no variará: privatización, desregulación laboral, supresión de empleos fijos y dignos, aumento de la subcontratación, etc.** Por tanto, aunque en principio se plantee que se van a mantener los actuales niveles de plantilla y la totalidad de los centros de trabajo, hay que desconfiar. ¿Acaso no está más que demostrado que el proceso de reconversión es permanente, como en su día anunció el ministro Solchaga? ¿Acaso el ajuste de plantillas no es el denominador común de los procesos de fusión que se vienen dando en todos los sectores de la economía? ¿Acaso no está más que demostrado el afán privatizador del PP, que en la pasada legislatura vendió 37 empresas públicas, incluidos los astilleros Barreras (Vigo) y Astander (Cantabria), hasta casi hacer desaparecer el sector público? ¿Acaso la experiencia de CASA en el sector aerospacial no demuestra que en el esquema de la derecha la creación de un gran consorcio europeo de construcción naval implica la privatización? ¿Acaso la privatización no es una forma de transferir, a precio de ganga, empresas saneadas y tecnología a manos de unos pocos? El peor error sería fiarnos del discurso del PP, porque sus intenciones, con fusión o sin fusión, están claras.*

“Nuestro futuro como trabajadores no depende del número de factorías ni de trabajadores de la empresa, sino de nuestro nivel de conciencia, organización y lucha, porque estas tres armas son las únicas que le permiten al movimiento obrero la defensa de nuestros intereses de clase. Desde este punto de vista, aglutinar a 11.173 trabajadores en la misma empresa y acabar con la división existente en la actualidad en el sector naval (civil-militar) nos da una fuerza potencial mayor para defendernos ante cualquier agresión o para conseguir nuestras reivindicaciones. Además, sindicalmente también hay que considerar que es primordial hacer todo lo posible para favorecer la máxima unidad entre todos los trabajadores, y dada la situación económica de los astilleros civiles y la amenaza de quiebra, los trabajadores del sector naval civil contemplan la fusión como una tabla de salvación”.

En coherencia con estas ideas, por tanto, para nosotros una mera segregación, aunque representaría un paso atrás por la división de nuestra fuerza numérica, no sería en sí misma una cuestión decisiva. **Pero aquí no estamos ante una mera segregación jurídica, ante una vuelta a la vieja división Bazán-AESA, sino ante la privatización de parte de la empresa, y esto es totalmente inasumible.**

Sería un error aceptar esta privatización con la ilusión de que la segregación que implica nos llevará a una nueva empresa militar idílica. El problema de fondo al que nos enfrentamos es el ataque generalizado contra los derechos conquistados por el movimiento obrero. La burguesía quiere hacer retroceder las condiciones de los trabajadores a una situación más propia del siglo XIX que del XXI. El objetivo somos todos, el conjunto de la clase obrera, y no va a haber salvación individual para un trabajador, una empresa, un sector productivo, una autonomía o un país.

Las privatizaciones son un elemento fundamental de la estrategia de los capitalistas. Argumentando que ejercen una función social al ser los creadores de trabajo y de riqueza, exigen más y más recursos del Estado, con el falso argumento de que si a las empresas les va bien, también les irá bien a los trabajadores. Nada más lejos de la realidad, los empresarios sólo miran por su bolsillo. Por eso, toda privatización, sea parcial o total, es inaceptable desde una óptica sindical de clase, y hay que rechazarla.

El argumento de que la privatización sería asumible si corriese a cargo de las cajas de ahorro no es válido. Las cajas, además de tener autonomía respecto a las instituciones (recordemos, por ejemplo, el enfrentamiento brutal entre la Junta de Andalucía y una caja andaluza presidida por un cura), funcionan con la misma lógica capitalista del máximo beneficio que la banca privada. Y el que tenga dudas al respecto, que se pase por una de ellas a pedir un crédito.

Se puede alegar que va a ser una privatización "atípica" porque la nueva empresa civil dependería de un holding de la SEPI y, por tanto, tendría una cierta tutela pública, pero lo cierto es que si el 51% del capital de una empresa es privado, la empresa es privada. Además, la experiencia demuestra que el Estado tiende a desprenderse paulatinamente de sus participaciones minoritarias. De hecho, la SEPI tiene previsto vender en 2005 sus participaciones en cuatro compañías, con lo que ya sólo quedaría algún capital público en tres empresas privatizadas: EADS (5'5%), Endesa (3%) y Red Eléctrica (10%, por imperativo legal). Y la venta de la participación en Endesa está prevista para 2006.

Además, si hay empresarios privados dispuestos a hacerse con una parte de Izar, esto sólo puede responder a un motivo: piensan obtener suculentos beneficios. Si el negocio va a estar en la actividad industrial, ¿por qué privatizar la empresa? Y si el negocio va a consistir en otras cosas (como la especulación urbanística), esto significa que la privatización equivaldrá a un cierre en diferido de las factorías privatizadas, lo que tampoco es aceptable desde una óptica sindical de clase.

3.1.2. Sobre la reducción de plantilla

Para empezar, la reducción de plantilla no está justificada. **¿Cómo se puede decir que la actual plantilla de Izar está sobredimensionada cuando en los recintos de Izar, además de los casi 11.000 trabajadores de la principal, entran a trabajar todos los días al menos otros tantos miles de trabajadores de compañías auxiliares?** Decir que la plantilla de Izar está sobredimensionada equivale a decir que todos los trabajadores de compañías son innecesarios, y esto no es así. Todo lo contrario, es evidente que actualmente los compañeros de las auxiliares son imprescindibles para que Izar pueda hacer barcos.

El intento de recortar de nuevo la plantilla sólo responde al proceso general de sustitución de empleo fijo en condiciones dignas por empleo precario en condiciones de explotación a manos de los piratas de las compañías auxiliares. Por tanto, tampoco es aceptable desde una óptica sindical de clase.

3.1.3. Las medidas laborales

Las medidas laborales se comentan por sí solas. Son otra vuelta de tuerca en el deterioro de nuestras condiciones de trabajo: más polivalencia, más flexibilidad (que entre sus objetivos tiene

también la jornada laboral flexible), movilidad geográfica interprovincial (que aunque inicialmente se anuncie como voluntaria, no deja de marcar una senda), un nuevo sistema de clasificación profesional (que con toda probabilidad buscará el acabar con la gran conquista del sistema de ascensos y asimilaciones de la antigua Bazán), etc.

Y cabe resaltar otro aspecto: teniendo en cuenta las tendencias generales del capitalismo, con toda probabilidad la propuesta de centralización de diversos departamentos está pensada como preparación de una futura externalización de algunos de ellos, lo que en medios burgueses se denomina *outsourcing*.

La experiencia ya permite saber que más dosis de flexibilidad, polivalencia, etc. sólo revierten en un deterioro de las condiciones de trabajo, incluida la salud laboral. Por tanto, estas propuestas de la SEPI tampoco son aceptables.

3.2 “Divide y vencerás”

Los cambios en el plan del 14 de octubre no son cambios de contenido, sino que están pensados para facilitar que la SEPI consiga más fácilmente sus objetivos, que siguen siendo los mismos que a principios de septiembre. El gobierno ha llegado a la conclusión de que el bocado que nos pretendía meter se le podía indigestar y ha decidido conformarse con un bocado menor. Más adelante, una vez hecha la digestión, ya seguirá con la tarea. Para lograr que sus planes se hagan realidad, nada mejor que recurrir a un viejo truco: **el “divide y vencerás” es el trasfondo de los cambios del plan del 14 de octubre.**

Para empezar, el gobierno va a jugar la baza de intentar transmitir la idea de que los que nos quedamos en la empresa militar tenemos el futuro solucionado, que lo que hay que hacer ahora es trabajar porque “la excesiva conflictividad puede perjudicar el futuro”, etc. El anuncio de que la nueva empresa militar podría tener actividad civil hasta un máximo del 20% de sus ingresos quiere ayudar a reforzar esa idea, pero en realidad es un engaño porque el plan también señala (pág. 10) que esa actividad civil deberá “evitar la competencia con otros centros civiles procedentes de la actual Izar”.

En este sentido, la propuesta de la Dirección de Turbinas —hace un par de semanas y cuando el futuro de Turbinas todavía era una incógnita— de establecer ya mismo un tercer turno para acabar en plazo un pedido respondía a una intoxicación ideológica destinada a convencernos de nuestro futuro depende de nuestro esfuerzo personal, de que lo mejor es que todos arremovamos el hombro para que la empresa vaya adelante. Afortunadamente, la inmensa mayoría de los trabajadores de Turbinas han entendido que ponerse a trabajar de noche no sólo no es ninguna solución, sino que en estos momentos haría un gran daño a la lucha, y han desoído al conjunto del Comité de Empresa, que lleva días esforzándose en convencerlos de que acepten la propuesta de la Dirección.

La integración de Turbinas en la nueva empresa militar y ahora, tras la reunión de negociación de anteayer (día 19), la aceptación de que San Fernando entre en la militar y de que incluso pueda hacerlo Fene son pasos atrás que buscan rebajar el nivel de movilización en las dos zonas donde los astilleros tienen más peso económico y social, intentando dejar aisladas a las factorías más pequeñas o ubicadas en zonas donde el peso de Izar es menor.

El gobierno intenta dividirnos. El objetivo que persigue es que nos peleemos entre nosotros por la miseria, que compitamos entre nosotros por el trabajo existente, que busquemos sólo la salvación de nuestra factoría y/o empresa. Lo que tenemos que hacer es unir todas las fuerzas para luchar contra el plan y exigirle al gobierno carga de trabajo para todas las factorías.

4. UNA ALTERNATIVA DE CLASE

4.1 Por la unidad de los trabajadores

Que nadie piense: “A mí no me afectará”. Que nadie piense que “sacrificar” Sestao, Gijón, Sevilla o Manises es una garantía de seguridad para su factoría. Todo lo contrario: estará más amenazada porque habrá más probabilidades de que, en la siguiente fase de la reconversión, le toque a ella. **Aunque el plan afectase exclusivamente a una sola factoría, las demás factorías de Izar deberían participar en la lucha contra él en pie de igualdad con ella, porque lo que ocurra con una factoría marca el camino para las restantes.** Por eso es tan importante preservar la unidad de clase.

A este respecto, el Sector Crítico de CC.OO. de Izar-Ferrol creemos que el planteamiento de los comités de empresa de Ferrol y Fene sobre el gemelo del *Patiño* no ayuda a conseguir esa unidad. Nosotros seguimos defendiendo (como en muchos otros temas) la que siempre fue la postura de nuestro sindicato: estamos a favor del reparto de la carga de trabajo como principio general. Y lo estamos porque si nuestra factoría fuese la que no la tuviese, reclamaríamos su reparto para tener alguna. Así que hay que ser coherentes.

Además, la cuestión del gemelo del *Patiño* es secundaria respecto al plan porque **el problema de Izar va mucho más allá de dónde se hace un barco. Un barco, un solo barco, no es la solución ni para Ferrol, ni para Fene ni para Puerto Real.** Hasta el diputado del BNG Francisco Rodríguez afirmó en una mesa redonda hace unos días que centrar la batalla en el gemelo del *Patiño* no era lo más acertado.

Por tanto, lo primero es echar atrás el plan. Es posible lograrlo y tenemos que lograrlo —y después ya hablaremos entre nosotros de lo que haya que hablar—, pero sólo lo lograremos si luchamos todos unidos. Esto es lo decisivo. De hecho, el propio alcalde de Puerto Real, José Antonio Barroso, acusó al Gobierno de intentar enfrentarnos a raíz de este asunto: “En este sentido, [Barroso] explicó que esta situación deriva de la carta enviada por el ministro de Defensa, José Bono, al presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, en la que le confirmaba la adjudicación al centro de Puerto Real de la construcción del buque militar por 230 millones de euros. ‘Cuando no se utilizan criterios técnicos en las adjudicaciones se responde más bien a decisiones políticas que generan malestar entre la gente’, señaló Barroso, quién calificó de ‘deleznable’ los procedimientos del Gobierno con la carta del ministro de Defensa y que, a su juicio, pretenden enfrentar a los territorios afectados por el reparto equitativo de la carga de trabajo” (*Diario de Cádiz*, 30/9/04). Barroso, que es de IU y trabajó en el astillero, dice esto porque comprende que una solución satisfactoria para todos requiere la unidad obrera. Todos tenemos los mismos intereses: la defensa del empleo digno, de la empresa pública y de un futuro para nuestras familias. **No caigamos en la trampa del enfrentamiento localista al que nos pretenden llevar aquellos que nunca se preocuparon por los trabajadores.** Nuestros aliados en esta lucha tienen que ser los que comparten con nosotros los mismos problemas, no el PP, los empresarios y los medios de comunicación de la comarca, que la única mano que nos van a echar es al cuello.

4.2 La situación de las auxiliares

Y si de tener una perspectiva de clase se trata, hay que empezar por los compañeros de las auxiliares, sin cuyo apoyo nuestra lucha sería mucho más difícil. Se lleva años hablando de la necesidad de ordenar la industria auxiliar, pero no se acaba de pasar de las palabras a los hechos. La negociación del plan es una buena ocasión para establecer un marco laboral para las compañías en el conjunto de Izar que dignifique sus condiciones de trabajo, limite la subcontratación, garantice el empleo e integre en la principal a los compañeros que llevan años trabajando en Izar o que incurren en prestamismo laboral, dentro de un enfoque estratégico orientado a la desaparición de la subcontratación. Habrá quien diga que esto es poco “realista”, pero fue lo que se hizo en el pasado,

es lo justo, es lo correcto sindicalmente y es lo que cualquier trabajador de Izar querría para él si trabajase en una compañía.

En este sentido, los sindicatos deben impulsar decididamente la organización de los trabajadores de compañías, lo que redundaría no sólo en conseguir una mejora de sus condiciones laborales, sino también en evitar el deterioro de las condiciones de los demás porque la subcontratación deteriora las unas y las otras. Hay que recuperar el viejo enfoque que siempre nos caracterizó a CC.OO. y que estuvo en la base de los grandes avances logrados en la antigua Bazán de Ferrol por los trabajadores de compañías: dentro de los recintos de Izar debe haber un único movimiento obrero que aborde cualquier asunto desde una perspectiva solidaria y de clase. Los problemas de un grupo de trabajadores deben ser sentidos como los problemas de todos.

4.3 Es imprescindible una perspectiva de clase

En una cosa estamos de acuerdo con el gobierno: Izar no puede seguir como hasta ahora. Pero la alternativa no es privatizar la empresa o liquidarla. Nuestra alternativa es diferente porque parte de nuestros presupuestos ideológicos: lo que nos importa es la mejora de las condiciones de vida y trabajo de la clase obrera; conseguir esa mejora exige organización y lucha, y ésta es precisamente la función del sindicato; pero para que la lucha sindical logre sus objetivos tiene que estar dotada de una perspectiva anticapitalista porque, al igual que en su momento la defensa de los intereses de los trabajadores sólo era posible si no se aceptaba la dictadura franquista, en la actualidad esa defensa sólo es posible si no se acepta la dictadura que el capital quiere imponer dentro de las empresas, donde parece que el único derecho que nos quiere dejar a los trabajadores es el derecho a callar.

El PSOE repite una y otra vez que la actual situación de Izar se debe a la mala gestión de los gobiernos del PP. Los datos que presentamos en el primer apartado de este documento avalan esta tesis. Siendo la cosa así, la primera conclusión es obvia: los trabajadores no tenemos la culpa de nada y, por tanto, no debemos pagar los platos rotos de la derecha. Pero en la explicación del PSOE está implícita otra idea: **si el problema fue una mala gestión, esto quiere decir que con una gestión diferente, con una buena gestión, la situación sería mejor.**

Por eso, teniendo en cuenta que el sector naval es el pulmón económico de comarcas enteras, como nuestra ría o la bahía de Cádiz, la obligación de un gobierno de izquierdas es enderezar la situación de Izar para que después, con una buena gestión, la suya, los astilleros sigan siendo una fuente de bienestar económico y social para decenas de miles de familias obreras. No es lógico que este gobierno —que elegimos los trabajadores el 14 de marzo para acabar con las políticas antiobreras y reaccionarias del PP— nos plantee una alternativa que en su fondo no difiere mucho de la que nos hubiese presentado la derecha. El talante está bien, pero no da de comer.

A esto se le suele responder diciendo que el problema es que la empresa no es competitiva y que, además, el margen de maniobra del gobierno se ve limitado por las normas comunitarias, que no permiten más aportaciones públicas al sector naval, pero los argumentos se caen por su propio peso.

4.4 El movimiento obrero ante la competitividad

Los empresarios siempre usan la competitividad a la hora de atacar las condiciones laborales, diciendo que el paro es consecuencia de que cobramos mucho y trabajamos poco, lo que eleva los costes y dificulta el conseguir carga de trabajo en un mundo globalizado, o sea, echándole la culpa de las crisis de las empresas a los “privilegios” de los trabajadores. Pero esto es totalmente falso porque la productividad no depende del coste de la mano de obra. Ser más productivo consiste en producir más con la misma fuerza de trabajo, y esto depende de múltiples factores: el nivel tecnológico, la capacidad de financiación, la cualificación de los trabajadores, las infraestructuras, las comunicaciones, el valor añadido de la producción, etc. No depende de que se alargue la jornada laboral y se reduzcan los salarios. ¿O acaso Malasia es un país más productivo que Alemania? Si

los capitalistas insisten siempre en el factor de los costes laborales es porque le conviene más a sus beneficios, puesto que así se ahorran el gasto en inversión.

Los argumentos de la SEPI son los de todas las empresas: las peticiones obreras siempre son excesivas, perjudican a la competitividad, ponen en riesgo el futuro de la empresa, bla, bla, bla... Si se les hubiese hecho caso, la clase obrera nunca habría superado las condiciones laborales del siglo XIX. Quieren convencernos de que la amenaza para nuestros empleos son nuestras condiciones laborales “excesivas” y que, por tanto, sólo si aceptamos rebajarlas podremos mantener nuestros puestos de trabajo. Pero estos argumentos, además de falsos, son una trampa porque **asumir el retroceso de nuestras condiciones de vida y trabajo no soluciona nada en un marco como el actual de crisis económica del capitalismo**. Después de aceptar los sacrificios, se acaba por volver a tener el mismo problema. La reconversión permanente del sector naval ilustra esto perfectamente.

Los trabajadores debemos mantener una posición de clase independiente. Aceptar la lógica capitalista, además de conducir a que los trabajadores paguemos la crisis de las empresas, conduce a la desnaturalización del movimiento sindical.

4.5 El papel de la Unión Europea

La necesidad de mantener una posición independiente se ve en el tema europeo. La política europea común no existe. ¿Se puede hablar de una política exterior común cuando en un tema tan decisivo como la guerra de Iraq cada país actuó en función de sus propios intereses? ¿Se puede hablar de una política económica común cuando los países violan cuando les viene en gana el Pacto de Estabilidad, que es la base del euro? ¿Cumplen Alemania o Francia el límite del déficit público? No. Tampoco Grecia, que además de no cumplirlo, falsificó sus cuentas desde el año 1997 para aparentar que sí lo hacía. ¿Y adónde llevó esta situación? A que la Comisión Europea haya decidido flexibilizar el cumplimiento del Pacto de Estabilidad en función de las circunstancias económicas de cada país, o sea, a cambiar las reglas.

Pero sí hay un tema en el que están todos de acuerdo: en acabar con las conquistas de los trabajadores. De hecho, es en lo único en que se ponen de acuerdo. Cada vez se ve más claro que “Europa” es un timo gigantesco, que es el fantasma hacia el que los capitalistas europeos desvían la responsabilidad de sus ataques contra nuestra clase. ¿Un ejemplo? El economato de Bazán. La excusa que se puso para cerrarlo fue que “lo mandaba Europa”, pero diez años después los compañeros de la antigua Astano todavía disfrutaban del suyo. La Comisión Europea no es más que el Estado Mayor de los capitalistas europeos en su guerra contra los trabajadores. Por eso, los mismos que dicen que no se puede gastar dinero en garantizar el futuro de Izar, dicen que sí se puede gastar en destruir empleo fijo y privatizar, y están utilizando lo de las multas para que el resultado de este plan sea lo más favorable posible a la burguesía.

La experiencia demuestra que en “Europa” todo es negociable. De hecho, Xavier Carro, diputado ferrolano del PSOE, afirmó recientemente que el nuevo plan evitaría el pago de las multas y que existe el compromiso con la Comisión Europea de que, si hay privatización, no ejecutará los expedientes. De lo que nos tenemos que ocupar los trabajadores es de ejercer la suficiente presión sobre el gobierno, para obtener una solución que satisfaga nuestras reivindicaciones.

4.6 Nuestra alternativa

No podemos aceptar el argumento de que no hay dinero cuando sí lo hay para todo lo que le conviene a los empresarios. Ése es precisamente el problema: que todo el dinero que se les da a los empresarios (exenciones de impuestos, bonificaciones en las cuotas de la Seguridad Social, subvenciones directas, etc.) sale de los recortes en la sanidad y la educación públicas, en las pensiones, en el desempleo, en las empresas públicas...

El movimiento obrero tiene que defender la empresa pública aunque sólo sea por su papel social. Si de una empresa pública depende que una determinada zona no se deprima económicamente, ¿acaso desde un punto de vista de clase no hay que defender esa empresa como

una necesidad social? Asumir que todo tiene que ser un negocio es asumir la lógica del capital, es asumir la lógica que dice que la sanidad no debería ser gratuita, que las autovías deberían ser de peaje, que el seguro de desempleo genera “vagos”, etc. Los trabajadores no podemos aceptar que la rentabilidad económica sea el único criterio. Para nosotros, el **criterio fundamental debe ser la rentabilidad social. Las plantillas y los centros de Izar deben mantenerse porque representan el bienestar de miles de familias y de comarcas enteras. Desde nuestra perspectiva de clase, este motivo es mas que suficiente.**

La mejor manera de mantener una empresa es asegurando su futuro, y esto depende de la renovación periódica de sus fuerzas productivas, es decir, de la inversión, como es bien sabido desde que Carlos Marx escribió *El capital*. Esto es lo que faltó en Izar y hay que exigirlo. El plan, tal y como está, es un plan de destrucción de Izar. ¿Por qué se pretende reducir la construcción naval cuando no existen medios públicos para la protección de las costas, como el desastre del *Prestige* puso en evidencia? Para que el plan sea un auténtico plan de futuro tiene que contemplar lo siguiente:

- No a la privatización. Mantenimiento del carácter público y de la integridad de Izar.
- No a la reducción de plantilla. Mantenimiento del nivel de empleo a través de la cobertura de todas las vacantes. Realización inmediata de la convocatoria extraordinaria de plazas de nuevo ingreso que el XXI Convenio Colectivo de la antigua Bazán recogía a la finalización del mismo (31 de diciembre de 2002).
- Elaboración de un plan público de construcción naval que contemple la construcción urgente de los buques que resuelvan las carencias que el desastre del *Prestige* evidenció.
- Definición de un proyecto industrial con carga de trabajo que garantice el futuro de todas las factorías.
- Recapitalización de la empresa.
- Programa de inversiones masivas para modernizar las instalaciones y diversificar la producción hacia sectores con futuro.
- Potenciación de la I+D+i y de la formación.
- Limitación y ordenación de la subcontratación. Integración en plantilla de los trabajadores de las compañías auxiliares que trabajan de forma permanente en Izar.
- 35 horas semanales sin reducción salarial.
- Supresión de las horas extras.
- Participación real de los trabajadores en el control democrático de la empresa.
- Condonación de las deudas contraídas por la nefasta gestión del gobierno del PP y exigencia de responsabilidades a los anteriores gestores.

5. UNA ESTRATEGIA DE LUCHA PARA GANAR

Conseguir esto, un auténtico plan de futuro que responde a los intereses de los trabajadores, no va a depender de la razón que tengamos, sino de la presión que seamos capaces de ejercer sobre el gobierno. Pero la lucha necesita una estrategia mejor que la que tuvo hasta ahora.

La estrategia para vencer es convertir este conflicto en un conflicto político de primer orden. Tenemos que conseguir que el sector naval se convierta en un símbolo, que ante millones de trabajadores la solución que el Gobierno le dé a Izar simbolice si Zapatero “nos falla o no nos falla”, si va a hacer o no una política económica diferente a la del PP; tenemos que conseguir que

en la solución que le dé a Izar el PSOE se juegue el margen de confianza que la clase obrera depositó en él en las elecciones del 14 de marzo. Esta es la clave.

Por tanto, nuestra movilización tiene que estar orientada a la extensión de la lucha, a generar simpatía y solidaridad. Esto exige una movilización amplia, firme y unificada en todo el Estado. La realidad de septiembre demostró que la respuesta sindical fue claramente insuficiente. Los calendarios que propusieron nuestros dirigentes fueron ampliamente superados por las movilizaciones de ámbito local, que son producto de la presión de los trabajadores desde abajo que, ante la insuficiencia de las propuestas de los sindicatos, obliga a los comités de empresa a hacer algo.

Esto no deja de ser positivo, por cuanto demuestra una gran combatividad obrera, pero un problema del calibre de esta reconversión exige algo más que movilizaciones de ámbito local inconexas, exige una estrategia y un plan unificado de lucha.

Hay que ponerle un plazo al gobierno para que retire definitivamente el plan y presentar un calendario de movilizaciones de varias semanas y que suba el listón de la lucha, unificándola en todo el Estado. Lo que se haga tiene que ser de forma coordinada. Ese nuevo calendario debería incluir una jornada de movilización que se convierta en una huelga general local o comarcal en aquellas zonas donde la construcción naval tiene más peso, y debería culminar en una gran Marcha a Madrid en sábado, a la que CCOO y UGT deberían convocar a la clase obrera madrileña. La jornada también debería aprovecharse para celebrar una asamblea general de todos los trabajadores de Izar en la que se debata y apruebe un nuevo calendario de movilizaciones y la plataforma reivindicativa común.

Se está demostrando que la movilización está obligando al gobierno a retroceder. No es el momento de conceder treguas, todo lo contrario. Hay que continuar luchando para que retroceda todavía más y consigamos nuestros objetivos: mantener todas las factorías y todos los empleos, que no privaticen la empresa, defender nuestras condiciones laborales y mejorar las de los trabajadores de auxiliares y un futuro para Izar.

SECTOR CRÍTICO DE CC.OO. Izar-Ferrol, a 21 de octubre de 2004