

UN PLAN QUE NO SOLUCIONA NADA

El plan de reconversión firmado el día 16 se reduce fundamentalmente a dos aspectos: privatización y reducción de plantilla.

La **privatización** de cuatro factorías es un retroceso sin paliativos, tanto para los trabajadores afectados directamente como para todo el movimiento obrero. Desde el punto de vista de los intereses de los trabajadores, cualquier privatización es inasumible. La cuestión de fondo es si se privatiza o no. El cómo se privatiza (en un lote o por factoría) es secundario. Además, es una contradicción apoyar la privatización de unas factorías y rechazar la de otras. ¿Qué criterio **sindical** se siguió para establecer esa discriminación? ¿De qué son culpables los compañeros de Sestao, Gijón, Sevilla y Manises? ¿Qué los diferencia de los de San Fernando y Fene, cuya permanencia en el sector público sí fue exigida sindicalmente?

La **reducción de plantilla** se acerca al 40%. Suma y sigue la destrucción de empleos fijos y con derechos, para ser sustituidos por empleos precarios en las compañías auxiliares. La gravedad de este proceso lo refleja el dato de que, hace 20 años, las plantillas de los astilleros públicos rozaban los 40.000 trabajadores. Con este plan las plantillas quedarán en menos de 7.000 (y una parte en las factorías a privatizar, cuyo futuro es más que dudoso). En sólo dos décadas, la destrucción de empleo supera el 80%.

A pesar de esto, el plan no contempla ningún rejuvenecimiento de plantilla. La convocatoria de plazas de entrada es algo muy importante por dos motivos: porque semejante nivel de destrucción de empleo compromete el futuro de alguna factoría, como es el caso evidente de Fene, y porque sería una forma de devolver el apoyo que se nos prestó, tanto por parte del conjunto de la sociedad (a través de plazas de aprendices) como por parte de los trabajadores de compañías (a través de plazas de profesionales). Se puede argumentar que el rejuvenecimiento está implícito en el punto 7 del acta de constitución de la comisión de seguimiento del acuerdo marco, pero su redacción es totalmente inconcreta: “Se acuerda que tras la aplicación del Plan Industrial, la comisión analizará la idoneidad de la situación laboral de cada centro y en su caso adoptará las medidas correctoras necesarias”.

Es más, esta redacción ni siquiera tiene por qué entenderse como una referencia a un posible rejuvenecimiento de plantillas. Podría referirse, por ejemplo, a traslados entre factorías. De hecho, la movilidad geográfica estaba recogida en el borrador entregado por la SEPI el martes 14. En este acuerdo la referencia expresa a la movilidad ha desaparecido por exigencia sindical, pero no porque haya un desacuerdo de fondo con la medida, como claramente se deduce del comunicado de la federación del día 15, que dice textualmente que “Felipe López adelantó que es imprescindible desechar dos aspectos que ‘ni es el momento ni el lugar para abordarlos’, en relación a la movilidad geográfica y funcional planteada por la SEPI” (www.minerometal.ccoo.es/noticcom.asp?id=1736&edicion=T00&terri=&tribuna=1).

No era “ni el momento ni el lugar” para abordar aspectos que provocarían rechazo al plan entre los trabajadores que permanecerán en activo, pero hay que estar vigilantes porque el tercer gran objetivo de la SEPI es empeorar las condiciones laborales. De hecho, el plan recoge en su punto segundo que “Con carácter general se aplicarán medidas de organización y racionalización industrial que permitan alcanzar los objetivos de máxima eficacia y rentabilidad en la nueva sociedad”. Y ya sabemos qué se esconde detrás de esos eufemismos. Y en el punto décimo se recoge que la comisión de seguimiento “velará por el cumplimiento y desarrollo de los compromisos aquí expresados, en especial los relativos al Plan Industrial y las medidas laborales a aplicar”.

Más allá de las declaraciones de intenciones, abundantes como siempre, en su contenido concreto este plan se corresponde esencialmente con el plan de la SEPI. El cambio más reseñable es que no habla de cierres de factorías y que disminuyen las instalaciones a privatizar, aunque ese acabará siendo el destino final de alguna de ellas. Pero además de que su contenido deja mucho que desear, el plan tiene enormes carencias: **no contempla rejuvenecimiento de plantillas; no contempla carga de trabajo específica para Fene; no contempla carga de trabajo para Turbinas, aunque indudablemente es muy positivo que siga como pública; no recoge ningún avance para los trabajadores de compañías; no hay ningún diseño de la nueva empresa militar...**

Hagamos memoria. Esta nueva reconversión empezó bajo la justificación de las multas y de que no había carga de trabajo **ni podía haberla**. Sin embargo, en el acta de constitución de la comisión de seguimiento se recoge la siguiente cartera de pedidos: Ferrol y Fene: el BPE; Puerto Real: el gemelo del *Patiño*; San Fernando: 12 lanchas de desembarco. Como compromisos de contratación, el plan recoge lo

siguiente: Ferrol y Fene: 2 fragatas F-100; San Fernando: 14 buques de acción marítima; Puerto Real: 1 ro-ro; Sestao: 1 gasero; Sevilla: 1 esclusa y 1 ro-pax; Gijón: 1 quimiquero. En total, 35 buques, sin contar las reparaciones ni los proyectos ya en construcción (las noruegas, las F-100, los submarinos, etc.). Así que caben dos posibilidades: que esos 35 buques sean pura propaganda o que tengan visos de realidad.

Si son pura propaganda, es evidente que no pueden servir para justificar el apoyo sindical a la privatización, porque entonces ese apoyo, además de un error, sería también un engaño a los trabajadores.

Y si va a haber tanta carga de trabajo, ¿por qué hay que privatizar? ¿Cómo se puede admitir sindicalmente que la carga de trabajo justifique la privatización y sirva para hacerla más atractiva? ¿Y cómo se puede admitir sindicalmente una reducción de plantilla tan brutal a sabiendas que provocará un aumento de la subcontratación, lo que tenderá a degradar todavía más las condiciones de trabajo?

El otro gran tema es la fecha del 31 de diciembre. Para empezar, no es creíble que la segregación era inevitable porque sin ella la empresa quebraría. ¿Alguien se puede creer que, de no haber acuerdo antes de fin de año, este gobierno va a cerrar todos los astilleros, a ponerlos en venta para hacer frente a las multas y a dejar en la calle y sin trabajo a los 11.000 trabajadores de la principal y a otros muchos miles de las compañías auxiliares? Además, la ley no obliga a segregar antes de esa fecha (la prevista para la entrada en liquidación). El argumento de que, con la empresa ya en liquidación, el proceso de segregación podría ser dificultado por los acreedores es muy endeble. ¿Tantos pufos tiene Izar? ¿Qué acreedores serían esos? ¿Quién le dificultaría al Estado la operación?

El plan no soluciona nada porque no define un proyecto industrial, ni contempla un programa de inversiones masivas para modernizar las instalaciones y diversificar la producción hacia sectores con futuro, ni potencia la I+D+i, ni limita y ordena la subcontratación. Es meramente otra vuelta de tuerca de la reconversión naval, una continuación de los planes anteriores y un precedente de los planes futuros, que los habrá, como bien demuestran las “inquietudes” expresadas por Bruselas justo al día siguiente de la firma.

Como explicamos desde el principio, la correlación de fuerzas en este conflicto nos es favorable. El gobierno del PSOE no se puede permitir políticamente el aplicarnos las mismas recetas que nos tenía preparadas el PP. Nuestra movilización se convirtió en un problema político de primer orden y generó una enorme simpatía a lo largo y ancho del Estado. Pero los dirigentes sindicales no están a la altura de las circunstancias: la movilización fue producto del empuje de los trabajadores en las distintas factorías y los dirigentes no muestran intención de unificarla y extenderla, ni siquiera de impulsarla con decisión. Esta falta de combatividad fue lo que llevó a las actitudes antidemocráticas que vimos por parte de todo el comité de empresa en las asambleas generales: reproches por hablar de temas que no eran de su agrado, negarse a poner a votación las propuestas que no compartían, etc.

La comunicación entre trabajadores y representantes es manifiestamente mejorable. Fue positivo que en la asamblea de afiliados en el garaje el pasado viernes se repartiese el texto del acuerdo, pero también **creemos imprescindible la edición de material escrito** que analice en detalle y desmenuce todos los aspectos de este plan, que son muchos y complejos, entre ellos las propias condiciones de la prejubilación. La decisión que los afiliados a CC.OO. tenemos que tomar en la asamblea de nuestra sección sindical es muy seria. Asimismo, también **creemos imprescindibles las asambleas parciales**, que es la mejor fórmula para aclarar todas las dudas que pueda haber.

La comparecencia de Pilar Manjón, el pasado día 15, en la comisión del 11-M puso de relieve algo bien sabido: que la actividad de sus señorías parlamentarias poco o nada tiene que ver con los problemas y las preocupaciones reales de la gente trabajadora de este país. Algo de esto hay también en el movimiento sindical. Las huelgas de compañías auxiliares en diferentes grandes empresas, Puertollano, Síntel o la lucha contra este plan son acontecimientos que ponen de relieve la enorme brecha entre las bases y las cúpulas sindicales, que, en opinión de muchos trabajadores, hacen lo que les da la gana y quieren que su voluntad prevalezca sobre la de la asamblea.

Tales situaciones son muy negativas porque generan malestar, desmoralizan, desmovilizan... y, por tanto, dañan al movimiento obrero. La respuesta ante esto no puede ser la pasividad, sino la participación. La solución de los problemas de los trabajadores siempre es una tarea colectiva porque requiere la lucha consciente de todos. Y cuando el problema es un rumbo sindical a la deriva, con más razón sólo se podrá enderezar el rumbo con la participación de todos en la vida de nuestros sindicatos.