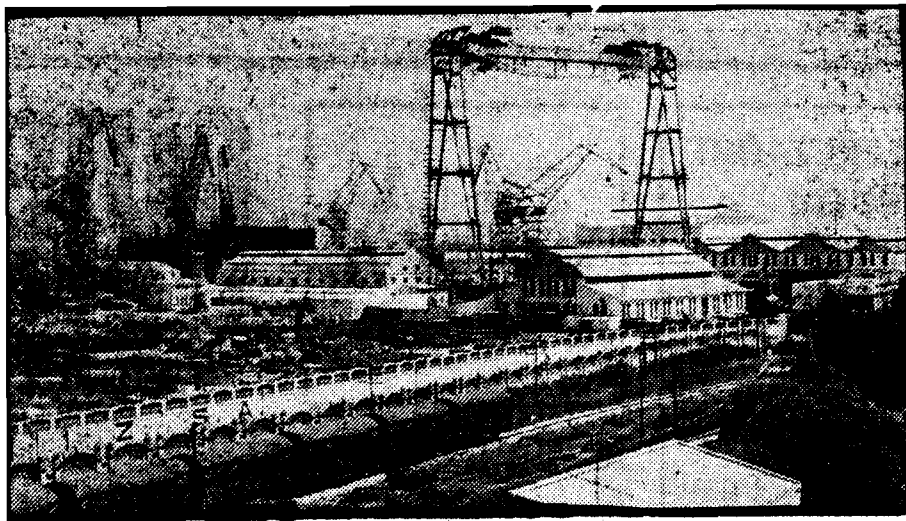


LA INDUSTRIA NAVAL ESPAÑOLA HACE AGUA y 2



Instalaciones de Nuevo Astillero.

■ La construcción de un superastillero en Puerto Real, posible origen de la crisis de AESA

TODO CADIZ, DISPUESTO A LUCHAR POR SU SUPERVIVENCIA

(De nuestra enviada especial, Julia AMPUERO.) Cádiz y su comarca, donde se da uno de los mayores índices de desempleo del país, han sido las primeras en sentir el fantasma de la crisis de la industria naval española, cuyos orígenes están en la crisis de la construcción mundial, la falta de contratación y la cancelación de pedidos debido al descenso del consumo de crudos por las enormes subidas de precio de éstos. Esta situación pilla a los astilleros españoles en plena expansión, embarcados en la construcción de unos superpetroleros que ya dejaban de interesar en el mercado mundial tras la apertura del canal de Suez, y para cuya construcción fueron aprobadas una serie de realizaciones de grandes astilleros, como es el caso del Nuevo Astillero, de Puerto Real, de AESA, iniciado en 1973, con la promesa de que iba a absorber mucha mano de obra y, por tanto, reducir el paro en la zona. Pero este astillero, con una capacidad de construcción de petroleros de hasta un millón de toneladas, que ha costado once mil millones de pesetas, y que entró en funcionamiento el año pasado, no ha solucionado el problema, sino que —a juicio de los trabajadores— ha agudizado la crisis del sector en la zona. Porque, al ser un astillero supermoderno, necesita menos mano de obra; porque, como los demás, ha estado trabajando muy por debajo de su capacidad productiva, y porque, al entrar en funcionamiento, se cerró la factoría de reparaciones de Matagorda, la única afactoría —según criterio de los líderes políticos y sindicales provinciales— que no ha tenido nunca déficit, que no podía atender toda la demanda de reparaciones que tenía, demanda que, por supuesto, no acogió Nuevo Astillero, la moderna factoría —según criterio torizadas, que están medidas muy de lleno en el problema y lo están viviendo paso a paso, cualquier grupo financiero podría poner la factoría de Matagorda en funcionamiento en un mes, y con sólo un desembolso de ocho millones de pesetas. Según ellos, sería una de las soluciones a la crisis del sector, porque daría trabajo en un primer momento a 400 hombres, y a pleno rendimiento a más de mil, ya que al tratarse de una factoría de reparaciones el trabajo que requiere es menos mecanizado.

ORIGEN DE LA TENSION

A finales del pasado mes de septiembre, la di-

rección de la empresa Astilleros Españoles, S. A. —propiedad del INI en un 50 por 100; el otro se lo reparte la banca privada, entre la que se en-

ordinario para atender a la financiación de los pedidos en cartera y que el Gobierno se ocuparía de hacer los estudios pertinentes para que en el

fican todos estas posibles salidas basándose en que la industria naval española es una industria muy cualificada a nivel mundial, y que



Asamblea de trabajadores en una de las factorías.

cuentra el Banco Urquijo, Central, Bilbao, etc.—, comunicó a los representantes de los trabajadores su intención de presentar expediente de regulación de empleo y rescindió los pedidos —en el plazo de veinticuatro horas— a las empresas auxiliares de la construcción naval, crecidas al calor y por imperativo de Astilleros y que puede hacer que la mayoría de estas pequeñas y medianas empresas tengan que cerrar, con lo que cerca de siete mil trabajadores —aparte los de plantilla de AESA— pueden quedar sin empleo. Ante este anuncio, cundió el pánico entre las miles de familias que se verían afectadas por una reestructuración de este tipo y empezaron las manifestaciones de protesta por la calle y las gestiones, asambleas y conversaciones entre los distintos representantes de los partidos políticos, centrales sindicales, trabajadores y autoridades. Del esfuerzo y la ausencia de partidismos para trabajar todos en una misma dirección nació una coordinadora de los trabajadores en la que estaban representadas todas las fuerzas locales. Las visitas a Madrid se sucedieron una tras otra, y se entrevistaron con Fuentes Quintana, Oliart, Fernández Ordóñez y Benzo, presidente de Astilleros. Pero la impresión entre todos era pesimista. Las únicas perspectivas en claro que sacaron fue la promesa de la concesión de un crédito extra-

plazo de unos meses se llevara a cabo una reestructuración del sector naval.

REESTRUCTURACION: TERMINO ENGANOSO

Así lo califican y así lo entienden todos los sectores implicados en el problema que hemos consultado en nuestra visita a Cádiz. Porque todas las fuerzas políticas y sindicales son plenamente conscientes de que cuando llegue esa reestructuración se va a producir una considerable reducción de plantillas, y su empeño está en que se mantengan los niveles de empleo actuales, porque consideran que esto es posible si mientras se lleva a cabo una diversificación del sector —para la que harían falta unos tres años—, se enfoca la productividad de los astilleros hacia otro tipo de barcos y no sólo se hacen petroleros. Consideran que la flota mercante puede ser —si se verifica una planificación racional del sector— una de las salidas a la crisis en ese período de tres años. Como lo sería también la construcción de barcos que mejorarán nuestra flota pesquera de cara a la realización de capturas en aguas más alejadas de las costas de los países que nos impiden la pesca con la continua ampliación de sus aguas jurisdiccionales. Y justi-



Reunión de la Diputación Provincial de técnicos superiores y medios de la factoría de Puerto Real.

El año pasado se cerró Matagorda, la única factoría con exceso de demanda de reparaciones y sin déficit

El año pasado se cerró Matagorda, la única factoría con exceso de demanda de reparaciones y sin déficit

OTRAS ALTERNATIVAS

Un grupo de titulados superiores y medios, de la factoría de Puerto Real, de Astilleros Españoles, así como las dos centrales sindicales que más fuerza tienen ahora mismo entre los trabajadores del Metal de Cádiz —CSUT y USO—, han elaborado independientemente alternativas de solución al conflicto de los astilleros que en las

líneas generales de visión del problema coinciden, y que en algunos aspectos ya se han expuesto aquí. Construcción de buques de pequeño y mediano tonelaje, vuelta a la actividad de reparaciones en los astilleros, fomento de la flota mercante y pesquera, desarrollo de la exportación de buques y tecnología, reestructuración de la industria auxiliar, y reconversión del sector, diversificando su producción para mantener el pleno empleo, y donde esto no sea posible —la mayoría de las centrales son conscientes de que es inevitable una reducción de la capacidad de producción— poner en pie industrias de otro tipo que no dependan del sector como ocurre ahora en toda esta comarca.

A MODO DE RESUMEN

La dependencia de la bahía gaditana, y fundamentalmente Cádiz y Puerto Real de la construcción naval es prácticamente total por la carencia de otro tipo de industria. Que los astilleros de Cádiz se ven envueltos, por un lado en la marejada de la crisis económica mundial y por otro, en la falta de financiación derivada de la reestructuración económica nacional. Que en estos momentos se cuestiona la estabilidad de unos puestos de trabajo que son vitales para la supervivencia de la zona, porque miles de trabajadores y sus familias se verían afectados por la crisis y toda la economía gaditana seguiría al hundimiento del sector, porque a nadie escapa la estrecha ligazón del comercio y los servicios con esta industria. Que la reciente concesión por parte del Gobierno de unos miles de millones de pesetas no ha hecho cambiar nada ni en el ánimo ni en las perspectivas de los gaditanos, porque por un lado todavía no se conoce con exactitud en qué se va a emplear ese dinero y por otro, todo el mundo es consciente en Cádiz de que ese crédito sólo es un pequeño balón de oxígeno que puede prolongar la vida de los astilleros dos o tres meses más, pero en modo alguno va a resolver su problema; todos en esta zona opinan «no se ha solucionado nada; sólo se ha aplazado el asunto». Por último, la solidaridad que el pueblo gaditano ha demostrado estos días ante la amenaza de la pérdida de los puestos de trabajo sigue incólume si las intenciones del Gobierno en política naval no se esclarecen. Porque, en definitiva, se trata de la supervivencia o la muerte de todo un pueblo. De un bello pueblo, por cierto.