

Campsa: Las peticiones obreras ponen en riesgo a la empresa

MADRID, 5 (D16).— El consejero delegado de Campsa, Roberto Centeno, afirmó ayer que no se pueden aceptar las peticiones de reducción de jornada y aumento salarial del personal de flota —que entró en su tercer día de huelga con 33 buques paralizados— porque convertiría a la compañía en una empresa no competitiva.

La supervivencia de la misma —matizó— se vería amenazada de aquí a cuatro años en que España se integre en el Mercado Común.

Roberto Centeno —un socialdemócrata de la UCD— confía en la responsabilidad de los trabajadores para llegar a una solución del conflicto.

El personal de flota —puntualizó— tenía que ser el primer interesado en no desprestigiar a una empresa pública. Y una empresa pierde puntos cuando no es competitiva —señaló— y cuando puede ver amenazada su supervivencia. Nosotros no creemos en esa leyenda de «pan para hoy y hambre para mañana».

El directivo de Campsa —quien insistió varias veces en que no habría desabastecimiento incluso si se celebrara la segunda fase de la huelga convocada para los días 13 al 17— manifestó que se va a trabajar para poner a la compañía a la altura de las circunstancias europeas.

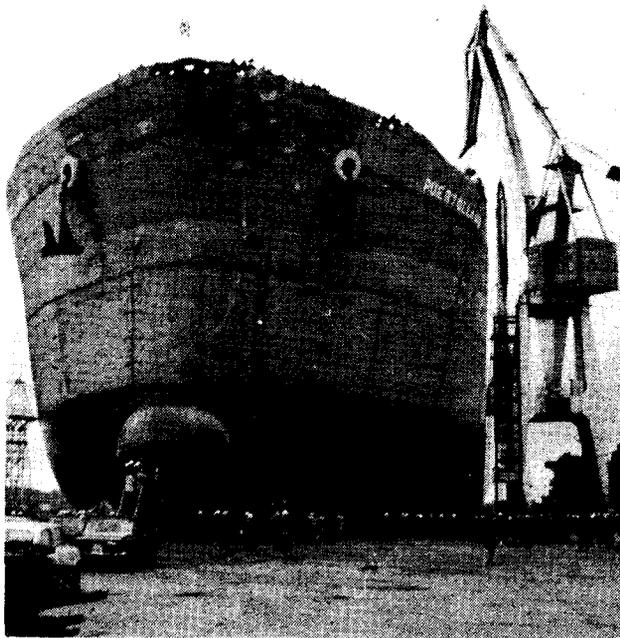
Los mejor pagados

Centeno hizo como un llamamiento a los miembros de la flota «los mejor pagados de todas las petroleras españolas».

Afirmó que reflexionen sobre sus excesivas peticiones, «que las paga el tesoro público, mientras sus compañeros de otras empresas públicas están peor, y otros trabajadores se encuentran en paro».

El director general de Campsa, Francisco Pérez Cerdá —el secretario general, Andrés Reguera, que también presidió la rueda de prensa, no disparó la boca— manifestó que los ensayos de drástica reducción de jornada —a treinta y siete y media de las cuarenta y cuatro actuales— y aumento salarial en un 16 por 100 los realizan los sindicatos, precisamente, en una empresa pública.

En el «Boletín Oficial del Estado» —matizó— publicaba ayer el convenio de la flota de la compañía Cepsa. Bien; los mismos sindicatos que negocian este convenio aceptaron en Cepsa la jornada de cuarenta y cuatro horas semanales. Pero hay más, el salario bruto anual de un marino de Cepsa, tras el convenio, asciende a 680.000 pesetas. El de un marino de Campsa, con el aumento salarial del 11 por 100 en el presente convenio, resultaría por 758.000 pesetas. También dijo que la compañía tiene un coste



Los petroleros de Campsa, atracados en diversos puertos españoles, no descargan «el oro negro».

de las restantes compañías europeas. De reducir esta jornada no ya a treinta y siete y media horas, como piden los trabajadores, sino a las cuarenta horas, nos veríamos en inferioridad competitiva.

Con la reducción de jornada —en palabras de Pérez Cerdá— la productividad bajaría ya que no es posible aumentar la actual plantilla de dos mil trabajadores.

Seguridad controlada

Los directivos de la compañía afirmaron que ésta garantiza la seguridad de los buques con el comité de mantenimiento compuesto por dieciséis personas. La descarga de los barcos —puntualizaron— se realiza a veces con menos personas.

La tripulación —manifestaron los directivos de Campsa—, incluso la desalojada, puede pernoctar en los buques en huelga. Nosotros entendemos que el barco es el centro de trabajo y por tanto cuando existe un conflicto debe ser desalojado. El domicilio de los trabajadores —según firmaron las centrales sindicales en el convenio global con ANAVE— es el particular de cada uno y no el buque.

Contra «esquirolas»

El comité de trabajadores informó que ayer entraron en huelga 31 de los 39 buques que solicitaron el preaviso de paro. Los ocho restantes siguen navegando. El paro no se puede realizar en ruta. Los puertos que tienen mayor concentración de barcos son los siguientes: Barcelona, 6; Coruña, 5; Palma de Mallorca, 4, y Gijón, 4. Ayer fueron desalojados los dos barcos que había en cada uno de los puertos de Valencia y Algeciras.

La UGT-Campsa afirmó que realiza gestiones —a través de ITF (Organización Internacional de Transportes), con más de seis millo-

nes de trabajadores— para evitar que buques extranjeros puedan hacer de esquirolas en el conflicto.

«Peligra el abastecimiento»

Esta central manifestó que son falsas las afirmaciones de la patronal con respecto a que no habrá problemas de abastecimiento. Algunas factorías —puntualiza— están al límite mínimo de almacenamiento de productos, con lo que el peligro de desabastecimiento de gasolina y otros derivados del petróleo puede resultar inminente.

Las reservas de gasolina, gas-oil y fuel-oil almacenadas por Campsa en Mallorca cubren tan sólo las necesidades de consumo de la isla para los próximos doce días, según manifestó ayer a Efe un portavoz de la compañía.

Esta circunstancia se debe a la huelga de los tripulantes de los buques de Campsa, que ha impedido el normal abastecimiento de carburante a Mallorca durante los tres primeros días de esta semana.

En situación normal, las reservas de carburantes oscilan entre los veinte días y un mes. Sin embargo, y a pesar de la huelga, dichas reservas para la aviación comercial sobrepasan el consumo de mes y medio.

ANAVE: Petición demagógica

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha manifestado que considera injustificable el aumento del 16,5 por 100 y la ampliación de vacaciones hasta ciento cuarenta y cuatro días al año en una situación económica delicada como la española. Los ingresos medios actuales por tripulante en Campsa son muy superiores a los de la flota española, y al 50 por 100 de los vigentes en Inglaterra e Italia.

medio por trabajador de 1.456.000 pesetas. Pérez Cerdá puntualizó que las horas extraordinarias le cuestan a la compañía más de trescientos millones de pesetas al año. Sin ánimo de ofender —matizó— se cobran horas por las que no se llega a trabajar treinta minutos.

Gran absentismo

«El absentismo laboral en la compañía —destacó su director general— fue de un promedio de treinta y tres días en 1978. Este dato debe obligar a la reflexión de trabajadores y sindicatos en una empresa pública.»

En todas las petroleras, incluso las europeas —dijo Pérez Cerdá—, la jornada de la flota es superior al personal de tierra. También hay que destacar que los honorarios de la flota son muy superiores a los del resto de sus compañeros. Es más, la actual jornada de la flota de Campsa es muy similar a las