



Marcos Arenas, delegado sindical en el aeropuerto de El Prat: "Los trabajadores pasaron por encima de los sindicatos oficiales"

MARIANO PUJADAS - LA HAINE :: 03/08/2006

El pasado viernes 28 de julio, unos 800 trabajadores de Iberia, personal de tierra, okuparon las pistas del Aeropuerto de Barcelona provocando con ello la paralización total de vuelos, tanto de salida como de entrada. Respondían de esta manera a las amenazas por parte de la empresa de dejarlos en la calle con la colaboración inestimable de CCOO y UGT.

La okupación de las pistas del aeropuerto de El Prat fue la reacción espontánea de los trabajadores ante las oscuras perspectivas que apuntaban a su futuro laboral debido a la adjudicación que, desde la administración, se ha concedido a otras compañías de los trabajos de *handling* (carga y descarga) que hasta la fecha realizaban ellos mismos.

Un columnista del diario El Periódico, señalaba que "el viernes los dirigentes de UGT y CCOO en el comité de empresa del personal de tierra de Iberia en El Prat perdieron el control de la asamblea de trabajadores, que quedó en manos de un núcleo más radical, encabezado por los sindicatos CGT y la Coordinadora Independiente del Sector Aéreo (CISA), que dio respuesta al descontento de la plantilla con la propuesta de paralizar el aeropuerto". El sábado 29, los medios difundieron la noticia de que "la ministra se ve obligada a firmar un acuerdo que beneficia algo a los trabajadores. Pero amenaza con responsabilidades penales a los que ocuparon las pistas". Según este acuerdo, los empleados tendrán garantizado su puesto de trabajo durante siete años.

Algunos días después la situación se ha relajado relativamente. Hablamos con Marcos Arenas, delegado sindical de CGT (Iberia) en el aeropuerto de El Prat, para valorar los sucedido.

El viernes 28 de julio estalla el conflicto con la invasión de las pistas del aeropuerto por parte de los trabajadores. ¿Cómo se llega a esa situación?

Dos días antes, el miércoles 26, nos enteramos que AENA ha retirado la licencia de asistencia en tierra. El día 27 jueves se dan conversaciones entre los sindicatos mayoritarios y la empresa. Mientras tanto, los demás nos reunimos entre nosotros, todos bajo el shock de la noticia. Entonces el día 28 hay una asamblea a las 9 de la mañana para valorar la situación de los trabajadores, los cuales estaban muy inquietos, donde UGT y CCOO dan su punto de vista. La asamblea no está nada de acuerdo con lo expresado por los sindicatos oficiales, pasa por encima de ellos y decide actuar por su cuenta. Entoces fuimos a AENA a pedir explicaciones pero no encontrábamos ningún interlocutor, lo cual entiendo que es normal. Yo no hubiera ido a hablar con 800 trabajadores nerviosos...

La situación era extrema y entonces la gente decide okupar las pistas sobre las 10 de la mañana. La idea era: "bueno, okupamos las pistas, luego viene la policía y nos vamos". Es decir, nadie buscaba un enfrentamiento. Pero resultó que no había policía suficiente, había

que traerlos desde Zaragoza, etc, lo que derivó en un caos generalizado y que la policía no apareciera hasta las seis de la tarde.

Nosotros sólo pedíamos que fuera alguien a darnos una explicación, de Iberia o AENA, y no vino nadie. Por tanto nos mantuvimos en la pista hasta que finalmente vino la policía y entonces nos marchamos. Pero durante 8 horas no salió ni aterrizó ningún vuelo.

¿Cómo valoras la actitud de los sindicatos mayoritarios?

Bueno, en este caso estamos ante un comité de empresa que está totalmente inactivo, lleva 14 o 15 meses sin reunirse. Es decir, es un comité casi inexistente, por tanto estaban desbordados por la situación. Llevaban años diciendo que no había ningún problema, que el convenio que habían firmado era bueno... siempre fomentando la paz social y el buen rollito. Pero lo que pasó es que estalló el conflicto y nadie era capaz de controlarlo.

El pasado martes 1 de agosto, el presidente del gobierno español, Rodríguez Zapatero, tachó la actitud de los trabajadores de "inaceptable e intolerable". ¿Cómo valoras que se intente criminalizar esta acción?

Nadie puede pensar que 800 personas van a arriesgar su puesto de trabajo porque sí, es una medida límite. Se ha pasado de tener un puesto de trabajo garantizado, a tres semanas después correr el riesgo de estar en la calle. Cuando nos enteramos de que Iberia no tiene permiso de *handling*, somos 2.200 personas despedidas. Lo que no se puede es llevar a la gente a una situación límite y después pedirle que piense con la cabeza fría. Lo fácil es echar carnaza y poner denuncias por secuestro, etc, como esa juez estrella que estará aburrida y no tiene un expediente que resolver. Lo que está claro es que la actitud de los trabajadores el viernes 27 es una actitud desesperada y contundente, porque ponen en riesgo sus puestos de trabajo, que es de lo que comen. Pero es que si no defendemos eso, ¿qué vamos a defender?

En cualquier caso los problemas empiezan a principios de año, con protestas en ciudades como Madrid...

A principios de año hubo protestas por la firma del convenio, porque los sindicatos mayoritarios firman casi lo primero que se les pone delante. No está directamente relacionado, pero sí es cierto que ya entonces se empezó a generar cierto malestar en la plantilla, de ver que poco a poco se van perdiendo derechos y calidad en el trabajo, y que sin duda ha terminado generando esta situación.

Desde diversas organizaciones como Corriente Roja, entre otras, se trata de impulsar un debate sobre la necesidad de reconstruir el sindicalismo de clase y combativo. ¿Qué lecciones para el futuro podemos sacar de esta lucha concreta?

Las lecciones que podemos sacar son: una, se evidencia la necesidad de los trabajadores de estar organizados (y no digo sindicatos, sino organizados, que es distinto). Y la segunda, se constata el fracaso rotundo del sindicalismo oficial de tratar de mantener la paz social a toda costa. Porque mientras los sindicatos hablan de paz social, la patronal habla de beneficios económicos, por tanto el fracaso de su discurso ha sido absoluto y lo hemos visto.

Y no sólo ocurre en este conflicto, lo vemos en Philips, Braun y muchas otras empresas; hay más de un desmantelamiento por año y los sindicatos sólo representan el buen rollito con la empresa y el enchufismo oficial. Esa situación desactiva a la clase trabajadora y la desorganiza. Y la patronal, contra un contrario que está desorganizado, tiene barra libre y le pierde el respeto.

Sin embargo el cierre de empresas y los recortes de derechos laborales no han terminado. ¿Crees que la actitud de los trabajadores de El Prat forma parte de lo que está por venir en cuanto al resurgir de la lucha obrera?

Bueno, lo que está claro es que este no va a ser el último caso. Es cierto que hay mucha gente muy dócil, que nadie se mueve por nadie, etc, pero aquí hemos visto que cuando se llega a un extremo, gente no sindicada y "pasiva" de repente invade las pistas de un aeropuerto o se lanza a la calle en los astilleros. Claro, porque ¿qué nos queda? También podemos callarnos, bajar la cabeza, irnos a casa y cobrar el paro hasta que se acabe, pero no todos están dispuestos a hacer eso.

Nos han mentido demasiadas veces, nos han bajado el sueldo durante muchos años y nos han obligado a renunciar a muchas cosas, nos la han hecho de mil maneras "para mantener la empresa a flote". Mientras tanto, empresas como esta se han hinchado a ganar dinero durante 10 años seguidos. Por tanto, está claro que esto va a continuar.

*www.theplatform.nuevaradio.org
www.corrienteroja.net*

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/marcos_arenas_delegado_sindical_en_el_ae