

La situación de La Naval y la complicidad del PNV y del PSOE

SUGARRA :: 11/01/2019

El 12 de enero tendrá lugar la resolución del ERE que afecta a la plantilla del astillero de La Naval de Sestao y que podrá suponer el despido de la totalidad de la misma

El próximo 12 de enero tendrá lugar la resolución del ERE que afecta a la plantilla del astillero de La Naval de Sestao y que podrá suponer el despido de la totalidad de la misma.

Desde hace varios meses, los trabajadores de esta factoría han llevado a cabo numerosas movilizaciones contra este plan que va a suponer la liquidación de la empresa y la pérdida de unos 180 empleos directos y que pone en peligro cerca de otros 4.000 más, que son los puestos de trabajo indirectos (inducidos), la mayoría de ellos en pequeños talleres de Ezkerraldea.

Esta es una comarca que ya se ha visto gravemente afectada como consecuencia de la crisis (1973-1990) y la reconversión (desmantelamiento) industrial que tuvo lugar durante la década de los ochenta del siglo pasado, como consecuencia de dicha crisis así como por las exigencias de la CEE (organismo en el que el Estado español ingresó en 1986) y que se realizó fundamentalmente por parte de gobiernos del PSOE, durante la presidencia de Felipe González (1982-1996).

Algunos antecedentes

En 1964, cuando todavía estaba vigente la dictadura franquista, tuvo lugar una reorganización del sector de la construcción naval en el Estado español, como consecuencia de la cual se fusionó la empresa pública Astilleros de Cádiz, con la Naval de Sestao y con Astilleros Euskalduna de Bilbao (ambas, empresas privadas), dando lugar a la creación de Astilleros Españoles (AESAs), sociedad en la que La Naval participaba con un 31,8% del capital.

En aquellos momentos, por su capacidad de producción, AESA se convirtió en el cuarto astillero mundial. En los años siguientes (1969-1974), dentro de AESA, La Naval se fue especializando en la construcción de buques petroleros y de transporte de grano de gran tamaño, para los cuales existía, en aquellos momentos, una importante demanda. Es a partir de 1974 cuando dio comienzo la crisis del sector de astilleros, de la cual no lograría recuperarse plenamente el astillero de Sestao.

En 1979, el accionariado de la empresa privada se retiró de AESA y el INI (Instituto Nacional de Industria) quedó como único accionista de la sociedad. Entre 1982-1986, dio comienzo la “reconversión” del sector naval, lo que dio lugar a la pérdida de numerosos puestos de trabajo y a una importante reducción de la capacidad productiva. En esta situación, AESA tuvo que hacer frente a la competencia de los astilleros coreanos, para lo que tuvo que recurrir a las ayudas públicas.

Sin embargo, a raíz de la entrada del Estado español en la CEE (1986), dichas ayudas se fueron reduciendo progresivamente por imperativo de la normativa comunitaria (de orientación claramente neoliberal) que abandonaba las empresas públicas a su suerte, priorizando a las empresas privadas y dejando que fuese la “libre actuación de las fuerzas del mercado” quien regulase de forma “espontánea” la actividad económica.

En 1984, el gobierno del PSOE, con la colaboración del sindicato UGT, había aprobado un decreto estableciendo las líneas maestras de la reconversión industrial en el sector público naval, que afectaba a las plantillas de Gijón, Vigo, El Ferrol y Bilbao. El 20 de septiembre de dicho año el resto de los sindicatos convocaban una huelga general en el sector, y los trabajadores ocupaban los astilleros de Bilbao, cortando el puente de Deusto con barricadas de fuego, dando así comienzo a la primera fase de la “batalla de Euskalduna”. El movimiento fue duramente reprimido y el gobierno del PSOE no reconsideró su decisión.

En mayo de 1988, AESA inició el cierre definitivo de las instalaciones de los astilleros Euskalduna, en Bizkaia (Olabeaga y Asua), lo que dio lugar a nuevas movilizaciones obreras con enfrentamientos de gran dureza con las fuerzas represivas, que se han conocido como la “nueva batalla de Euskalduna” [1]. La actividad que se estaba llevando en estos astilleros se fue concentrando en las instalaciones de La Naval de Sestao.

Durante el periodo 1988-2000, los astilleros de La Naval se fueron especializando en la construcción de buques de mayor contenido tecnológico (como transportes químicos y gaseros). En 1995, durante el último gobierno de Felipe González, el Estado español creó la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) como una entidad de Derecho Público [2].

En 1998, durante el primer gobierno de Aznar (PP), la SEPI reorganizó la estructura de AESA, creando una nueva sociedad filial de la misma, denominada Astilleros de Sestao S.R.L., formada por el astillero vasco. En julio del 2000, durante el segundo gobierno de Aznar, AESA se fusionó con la [Empresa Nacional Bazán](#), dedicada a la construcción de buques militares, dando lugar a una nueva empresa denominada [IZAR](#).

A finales de 2004, con el PSOE nuevamente en el gobierno, tuvo lugar el fracaso de esta empresa debido, fundamentalmente, a la imposibilidad de conseguir pedidos de buques civiles y ante la obligación de devolver las ayudas que el gobierno le había concedido, después de que estas hubieran sido declaradas ilegales por parte de la UE.

En esta situación, el gobierno decidió dividir los astilleros de IZAR, dando lugar a la creación de una nueva empresa denominada Navantia que se habría de dedicar a la construcción de buques militares y que incluía a los astilleros de la antigua Empresa Nacional Bazán y a otros tres de los que formaban parte de AESA.

Fuera de la nueva empresa quedaron cuatro astilleros, entre ellos el de La Naval de Sestao. Pronto entrarían todos ellos en proceso de liquidación y venta de sus activos a posibles empresas del sector privado, siempre que hubiese compradores que garantizaran la continuidad de la actividad. Son prejubilados 578 trabajadores.

En 2005, la SEPI pone en venta el astillero de La Naval de Sestao. Varias empresas privadas

y un grupo de inversionistas crean la sociedad de Construcciones Navales del Norte (CNN), para optar así a la compra del astillero. En 2006, la SEPI vende el astillero a la CNN. Y aunque el precio de la venta no trasciende, algunos medios de comunicación lo cifran en torno a los 5 millones de euros, así como el compromiso de mantener 340 trabajadores de la anterior plantilla y finalizar la obra en curso. Además, otros 236 trabajadores de la plantilla son sometidos a un [ERE](#).

La situación actual

La situación a la que se ha llegado a través de este prolongado proceso y en la que se encuentra actualmente La Naval es una consecuencia evidente de la ineficacia con que fue gestionada la empresa cuando era de titularidad pública, por parte de unas administraciones (tanto la estatal como la autonómica) que han dado sobradas muestras de inoperancia y de completa subordinación a los intereses privados en detrimento de los públicos, así como de haber mantenido una plena sumisión a las directrices procedentes de la UE que, como todos sabemos, son de una orientación claramente neoliberal.

Si no, ¿cómo se explica que cuando los trabajadores, en reiteradas ocasiones, han exigido la intervención de los gobiernos vasco (del PNV-PSOE) o central (ya fuera del PSOE o del PP), para efectuar inversiones de dinero público para sanear la empresa, sólo se les ocurriese que era necesario que hubiese un inversor privado?

¿Por qué, en ningún momento, se les ha pasado por la cabeza, tanto a unos como a otros, que una situación de evidente interés social, puede exigir soluciones que estén por encima del “derecho de propiedad”?

¿Por qué tampoco se ha tenido en cuenta, en ningún momento, el informe jurídico según el cual, ni la compra de activos a la administración concursal, por parte de ambos gobiernos, ni la aportación de recursos financieros públicos, serían considerados “ayudas de Estado”? ¿Por qué no se ha tenido en cuenta el ejemplo de la acería Ascoval de Saint-Saulve, que ha sido reflatada con 152 millones de euros, de los que 47 proceden de fondos públicos en concepto de préstamo? [3].

NOTAS

1.- El conflicto se reinició cuando más de 1500 trabajadores de Euskalduna que habían permanecido en los Fondos de Promoción de Empleo (FPE) exigieron la vuelta a sus puestos de trabajo, aspecto que estaba incluido en el acuerdo firmado en 1984 sobre la reconversión del sector naval.

2.- El SEPI nació en 1995, por Real Decreto Ley 5/1995, de 16 de junio, posteriormente aprobado como Ley 5/1996, de 10 de enero de 1996, de [Creación de determinadas Entidades de Derecho Público](#). Aunque se trata de una entidad cuyas actividades se encuentran sujetas al derecho privado, también le resulta de aplicación determinada normativa pública, como la Ley General Presupuestaria, la Ley de Contratos del Sector Público así como las leyes de Presupuestos. Actualmente, lo que se denomina grupo SEPI, tiene una participación directa de capital en 15 empresas, una minoritaria en 9, así como una participación indirecta en más de 100 empresas (filiales de las anteriores o participadas

por ellas).

3.- Ver diario GARA (23-12-2018).

<https://eh.lahaine.org/la-situacion-de-la-naval>