

ASAMBLEAS Y EXPLICACION DE LOS ACONTECIMIENTOS PARA LA PRIVATIZACION

En multitud de centros los trabajadores de AENA se están rebelando contra la privatización emprendida por el gobierno, mediante movilizaciones acordadas asambleariamente están reclamando, tanto la atención de la opinión pública, como una actitud de oposición mucho más firme y decidida por parte de los sindicatos “representativos”.

El decreto 13/2010

El 3 de diciembre de 2010 se publicó el R.D.13/2010, bajo el sugerente epígrafe “de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo”. Aquél viernes, inicio del puente de la Constitución, se recordará por los efectos inmediatos de ese real decreto, que no fueron exactamente el fomento de la inversión o la creación de empleo, sino el cierre del espacio aéreo, la militarización del control aéreo y la activación del estado de alarma en España por primera vez en treinta y dos años de democracia.

El gobierno del PSOE, poniendo en práctica la “doctrina del shock”, utilizó una fecha clave para imponer una modificación sustancial de jornada y condiciones de trabajo a los controladores y éstos (que venían siendo acosados sistemáticamente con el asesoramiento de la consultora McKinsey), reaccionaron “a la desesperada”, en la forma que precisamente esperaba quien premeditadamente les provocó.

El impacto mediático de la situación se amplificó convenientemente hasta asimilarla a un caos total, luego, utilizando una calculada puesta en escena, se procedió a “restablecer la normalidad” mediante medidas autoritarias ejemplares, fortaleciendo de paso el maltrecho prestigio nacional e internacional del gobierno.

Colateralmente se utilizó esta circunstancia, en el plano laboral como “aviso a navegantes” y ante la opinión pública como “cortina de humo”, para emprender una nueva fase de expolio del Sector Público, pues el R.D.13/2010 (ejemplo de urgencia y versatilidad) contenía también las instrucciones para iniciar la privatización de Aena y Loterías del Estado.

La privatización viene de lejos

El proceso de privatización del Sector Público se inició en la España democrática en 1986 con SEAT, desde entonces ha ido adaptando su aceleración al momento político y económico. Los acuerdos de convergencia e integración en la UE y el tratado de Maastricht, marcaron la pauta que todavía se sigue. Aunque cada vez queda menos que rapiñar, mientras la ciudadanía no reaccione al estilo islandés, continuará esta dinámica imperante por la que los estados socializan deudas y pérdidas al tiempo que privatizan los beneficios, (como cantó Atahualpa Yupanqui “las penas son de nosotros, las vaquitas son ajenas”).

La voracidad del capital se ha centrado ahora decididamente en el despiece de AENA, que siendo una entidad pública empresarial es también la mayor empresa gestora de infraestructuras aeronáuticas del mundo. Una vez concluido un descomunal plan de construcción y reformas (que aún tardará más de 20 años en amortizarse) se pretende ceder a explotación privada los aeropuertos de Madrid y Barcelona, partes individualmente rentables de la empresa (casi el 70% del negocio), con el propósito de que las rentas de las concesiones sirvan para amortizar la deuda. Algo que venimos calificando como “pan para hoy ...”, pues al romper su funcionamiento actual, integrado y económicamente solidario entre centros, implicará la asfixia económica de los pequeños aeropuertos y la destrucción de la red pública.

Con autonomía presupuestaria, pero sujeta al índice de reposición de personal del 25% de la AGE (ahora el 10%), AENA ha estado inmersa desde su creación en 1991, en un proceso de privatización indirecta por subcontratación y externalización de servicios. Como en el resto del Sector Público

esto ha llevado a la extinción de colectivos (limpieza, seguridad, peonaje, oficiales de mantenimiento), y a un reordenamiento profesional casi total, estableciéndose categorías laborales especializadas que sólo existen en AENA. Los planteamientos sobre la privatización de la gestión han ido evolucionando, explorándose un amplio abanico de modelos, desde la gestión mixta o participada con presencia de las comunidades autónomas en los consejos de administración, hasta la gestión totalmente privada por concesión “a riesgo y ventura” propuesta ahora para Madrid y Barcelona (aunque pendiente de especificidades en cada caso).

En CGT Aena, desde nuestra implantación minoritaria en términos absolutos pero muy significativa en muchos centros, nos hemos mantenido a este respecto siempre firmes en defensa de la gestión completamente pública de la red de aeropuertos, navegación aérea y servicios administrativos centrales, integrada, desde una perspectiva solidaria, de conjunto, y abierta al entorno, tal y como se refleja en nuestro manifiesto (<http://www.cgt-aena.org>).

La cuenta atrás.

En la etapa de Magdalena Álvarez, durante 2008, se completó el denominado “modelo de explotación aeroportuaria”. La total falta de transparencia e información sobre la implantación del modelo, unida a la precariedad laboral en AENA traducida en una alta temporalidad, con desregulación de jornadas e imposición de horas extras, motivó un encierro de la sección sindical de CGT en Barajas. Se inició el 28 de julio, y durante 48 horas continuadas se fueron exponiendo en el exterior de los locales sindicales los nombres de los 48 aeropuertos de la red, uno cada hora, con un crespón negro simbolizando su “defunción” como servicio público. La protesta finalizó el día 30 con una concentración ante el Ministerio de Fomento, la presentación en registro de dos cartas y la entrega simbólica de un ataúd “de utilería”.

En una empresa tan poco acostumbrada a la movilización como AENA esta imaginativa acción fue completamente atípica y puede afirmarse que sentó un precedente.

En AENA el sindicalismo predominante es “ejecutivista y de servicios” lo que propicia el clientelismo en vez de la toma de decisiones y responsabilidades por los propios trabajadores. Independientemente de la composición de los Comités de Centro, los sindicatos que superan el 10% en cómputo global de votos constituyen la Coordinadora Sindical Estatal que asume la interlocución y la negociación colectiva con la empresa, llegando incluso a acaparar también la representatividad de los centros al hacer emanar comisiones y subcomisiones negociadoras “tentaculares” que vacían de contenido los Comités. Esto supone una desconexión real entre los trabajadores y los “centros de representatividad” que se agrava por la gran inercia de las organizaciones mayoritarias en la toma de decisiones y su condicionamiento al ritmo y momento político, lastrando su capacidad de respuesta.

Esto se pudo comprobar bien con el primer “decretazo”, el 1/2010 de 5 febrero, que anuló el derecho a la negociación colectiva de los controladores imponiendo unilateralmente una modificación sustancial de condiciones de trabajo con el pretexto de sus desmesuradas retribuciones. En CGT reaccionamos rápidamente analizando con total independencia el fondo del asunto, lo que nos permitió identificarlo como un grave precedente de agresión a la clase trabajadora con conculcación de derechos constitucionales fundamentales.

Mientras los sindicatos mayoritarios se quedaban sin respuestas frente a una opinión pública desinformada que respaldó el decretazo, la Asociación de Bomberos Profesionales de Aeropuertos ASOBOPA y CGT coincidimos ya (en febrero de 2010) en la visión y el diagnóstico del conflicto en ciernes, el ataque final contra AENA empezaba por los controladores.

No nos equivocamos al prever además que éste “decretazo” era el precursor de otros tantos y constataba el fin del “talante”. Durante 2010 hemos asistido a una escalada del autoritarismo del gobierno español, argumentando esta actitud como “de rigor” necesario para la salida de la crisis, pero un rigor que sólo se ha empleado a fondo para decretar medidas antisociales, entre las que indiscutiblemente también se enmarca la privatización de AENA.

La actitud de los sindicatos mayoritarios integrantes de la Coordinadora Estatal negociadora de AENA, parece responder en todo momento a consignas emitidas desde las “cúpulas”. El problema es que en las cúpulas están desmoralizados pues no encuentran el modo de superar la trampa dialéctica y mediática tendida el 29S en que se alentó una confrontación entre los derechos de los trabajadores y los de los “ciudadanos”. Al parecer desde entonces se refugiaron en una actitud conservadora, de “pacto de mínimos, hasta ver si escampa”.

Los mayoritarios, a raíz de la militarización de los controladores se replantearon todas las movilizaciones anunciadas para diciembre de 2010, las huelgas propuestas quedaron reducidas a la convocatoria de concentraciones para el 17D.

En CGT ya habíamos convocado una concentración en Barajas para el 16 contra el RD 13/2010 y la prórroga del estado de alarma, apoyamos la del 17 de los mayoritarios y continuamos durante diciembre emitiendo comunicados, contra el estado de alarma y la militarización del control aéreo, contra el expolio de AENA como servicio público, contra la precarización del empleo, reclamando la consolidación de los trabajadores temporales en fijos y denunciando la pérdida de nuestra condición de empleados públicos conseguida por oposición. Destacando el comunicado del 29 de diciembre que con un análisis claro, directo y escueto sobre el R.D 13/2010 concluía con un llamamiento a la movilización unitaria.

El punto de inflexión

En enero los negociadores se plantearon directamente “blindar” su papel futuro como interlocutores exclusivos, y llegaron a proponer como garantía ante la subrogación de trabajadores, un convenio de grupo de empresas que comprometiese a los concesionarios a negociar con la Coordinadora Sindical “per secula seculorum”, a cambio de paz social. Sin embargo pronto manifestaron que las negociaciones con la empresa estaban de nuevo en punto muerto. Para reactivar esta negociación convocaron un encierro de delegados, a realizar el 20E simultáneamente en todos los centros, solicitando el apoyo de los trabajadores.

Muchos trabajadores ya entonces les reprocharon que todas las iniciativas de movilización se vinieran limitando e imponiendo desde arriba y a golpe de calendario, mientras que con todo el peso y la envergadura de sus organizaciones no estaban por promover ni un conflicto serio ni un debate social en profundidad sobre la privatización de AENA y su expolio y para evitar la pérdida de la condición de empleados públicos.

El 19 de Enero se celebró una asamblea de afiliados de CGT en Barajas donde se estudiaron los planteamientos de la convocatoria del encierro del 20 resultando un comunicado local muy crítico hacia la actuación de los negociadores, recordando que era necesaria una movilización unitaria decidida desde la base y en términos más ambiciosos, no por garantías laborales sino contra la privatización y el mantenimiento de la condición de empleado público.

El mismo día 19 en Tenerife Sur se celebraba asamblea general convocada por el Comité de Centro para apoyar el encierro del 20, pero el resultado fue un manifiesto contra la privatización y por el mantenimiento de AENA como Servicio Público atendido por Empleados Públicos, apelando a la movilización unitaria sin siglas de ningún tipo.

El 22 de enero bomberos de Barajas convocados por ASOBOPA protagonizaron un acto público en la Puerta del Sol de Madrid, donando sangre en una unidad móvil y realizando una sentada en el Kilómetro 0.

Tras proclamar el éxito del encierro, el 24 de enero los sindicatos mayoritarios anunciaban un preacuerdo de Convenio de Grupo Empresarial, en el que a cambio de paz social, y asumiéndose tácitamente la privatización, AENA se comprometía a garantizar las condiciones de los trabajadores subrogados “siempre que jurídicamente sea viable”. La crítica y la desconfianza se empezaron a extender y entre muchos militantes cundió la decepción.

El 27 de enero, en el ACC de Gavá, Barcelona, se celebró una asamblea general en la que se produjo un punto de inflexión. Se rechazó el acuerdo de la Coordinadora, se planteó una convocatoria unitaria de huelga y movilizaciones contra la privatización, por el mantenimiento de la condición de empleados públicos y por el mantenimiento de AENA como Servicio Público, se denunciaba el expolio de AENA, se exigía información hacia la ciudadanía, se pedía la presencia en la mesa negociadora de todos los sindicatos y asociaciones profesionales, se exigía el debate y refrendo de los acuerdos por asamblea y se llamaba a la realización de asambleas en todos los centros asumiendo propuestas similares.

Los mayoritarios iniciaron febrero dando explicaciones sobre lo firmado, desmintiendo la versión del Ministerio de que en el acuerdo asumían la privatización y anunciando movilizaciones, comenzando con una manifestación el 26.

El 9 F se celebró en Barajas una asamblea general convocada por CGT y ASOBOPA. Los acuerdos de esta asamblea supusieron un nuevo avance en la movilización desde las bases al aprobar una acampada permanente con recogida pública de firmas, una concentración con “cacerolada”, y el

inicio de convocatorias de paros. Iniciándose el 14 e integrando en el calendario, el 19, un acto de recepción a los bomberos que desde Barcelona, Valencia, Alicante y Albacete, viajarían hasta Madrid en bicicleta aportando firmas de sus centros contra la privatización.

El 14 F los trabajadores de AENA del aeropuerto de Asturias iniciaron su calendario de concentraciones y manifestaciones contra la privatización decididas en asamblea. Hasta ahora han conseguido pitar y abuchear en directo a Blanco y a Zapatero.

El mismo 14F por la noche se inició la acampada permanente en el interior de la T4 de Barajas, a la mañana siguiente el comisario de policía (acompañado de un contingente de antidisturbios) intentó infructuosamente provocar un conflicto que forzase el desalojo.

El 17F trabajadores de Aena del aeropuerto de Lanzarote iniciaron un calendario de protestas con una marcha y una acampada permanente en la T2. Han conseguido entrevistar al Presidente de Canarias Paulino Rivero.

Asimismo trabajadores del aeropuerto de Hondarribia (Guipúzcoa) acamparon el 17 en el aparcamiento del aeropuerto.

19 F Recibimiento en la T4 de Madrid a los bomberos ciclistas con manifestación.

El 23F cacerolada y el 24 paro de dos horas, en Barajas.

El 26F Manifestación en el centro de Madrid.

Después continuarán nuevas propuestas de acciones y movilizaciones.

Es un movimiento asambleario impulsado desde la base, sin siglas ni cargos, pero con participación de afiliados a todos los sindicatos. Contrariamente a lo que algunos creen, para CGT esto no supone ninguna renuncia, al revés es la materialización de nuestra filosofía, la autoorganización consciente y responsable. En su momento los trabajadores sacarán sus propias conclusiones.

Somos conscientes de que el gobierno está atado a sus compromisos económicos y es muy difícil conseguir la presión social suficiente para detener la privatización de Aena, pero lo que no se intenta jamás se consigue. La atención en de los medios va en aumento, la difusión y seguimiento en redes sociales y blogs de Internet crece.

En todo caso y pase lo que pase, desde CGT procuraremos que no acabe aquí esta historia, que sea como sea haya un futuro después, porque este movimiento está haciendo más empresa que los directivos de AENA en 20 años y porque quien se atreva a entrar a gestionar, a partir de ahora, deberá hacerlo con mucho más respeto hacia los trabajadores.