

AENA: ¿ES POSIBLE PARAR LA PRIVATIZACIÓN?

L. C. Gómez-Pintado, 'Luca', afiliado a CGT-AENA.
LUCHA INTERNACIONALISTA 109, 15/03/11.

Más de 5000 trabajadores y trabajadoras marcharon contra la privatización de AENA por las calles de Madrid el 26 de Febrero, venidos de la práctica totalidad de los aeropuertos y centros de trabajo del estado español. La convocatoria fue realizada por CCOO-UGT-USO tras ver desmontado su pacto de "garantías" del pasado enero (ver LI108) por la movilización y las críticas de los trabajadores, y por la cerrazón de AENA y el gobierno en la concesión de Barajas y El Prat a empresas privadas sin garantías para la plantilla. Ahora, el anuncio de una huelga intermitente durante 22 días en los próximos meses, entre el 20 de abril y el 31 de agosto, plantea una nueva situación que aleja de los objetivos la lucha contra la privatización, restando fuerza y protagonismo a la movilización de los trabajadores de AENA, e intentando limitar las movilizaciones a una lucha defensiva por inciertas garantías laborales –teniendo en cuenta que la inmensa mayoría de las cláusulas de garantías son incumplidas pasado algún tiempo, y que el margen económico para indemnizaciones o jubilaciones anticipadas es prácticamente inexistente. La respuesta del gobierno a la convocatoria de huelga ha sido una campaña confusionista de desprestigio –muy parecida a la realizada contra los controladores aéreos, que acaban de ver publicado un laudo que sanciona y legaliza para ese colectivo la situación laboral del último año. En medio de esa campaña, el ministro de Fomento deja caer ofensivas afirmaciones sobre la futura reducción de las plantillas de AENA, "sobredimensionadas por ser del sector público".

Pocos días antes de la masiva manifestación del 26F en Madrid, sindicalistas de CCOO, UGT y USO, presentaban sus asambleas informativas con una declaración: "Queremos dejar claro que estamos rotundamente en contra de cualquier tipo de privatización de AENA". Acto seguido, y como si de otro tema se tratara, las asambleas repasaban la infructuosa negociación de las garantías laborales en el futuro marco de AENA privatizada, sobre todo en los aeropuertos de Barcelona y Madrid por su paso a manos de empresas concesionarias. En líneas generales, la política de esos sindicatos se limitaba a conseguir a toda costa las garantías laborales para los subrogados/as y su posibilidad de reubicarse en otros centros del grupo de empresas resultante de la privatización, apuntando incluso un posible "plan voluntario de salidas pactadas", y planteaban generar un "conflicto social sin precedentes dentro de AENA", para forzar la negociación.

La convocatoria de 22 días de huelga intermitente a principios de Marzo es ese conflicto, que muchos trabajadores y trabajadoras ven como una táctica de negociación que no llegará a realizarse, deja 6 semanas sin otra movilización que las rutinarias concentraciones (una vez por semana a la hora del bocadillo en algunos centros), sin potenciar las iniciativas movilizadoras y de extensión hacia fuera que ya se están realizando (acampada permanente, recogida de firmas, caceroladas y paros parciales en Barajas, movilizaciones y paros en Canarias, Asturias, etc.), y sin dar forma a la necesaria campaña pública contra la privatización. Esto viene a demostrar que la convocatoria se ha puesto en la mesa de negociaciones para, con toda probabilidad, no salir de allí.

Además de confiar en la efectividad de la simple convocatoria –que empresa y gobierno seguramente toman como una amenaza no muy creíble-, los convocantes suponen que algunos sectores influyentes de la industria turística –compañías aéreas, agencias de viajes, hoteleros, etc.- pueden ejercer la presión que haga ceder al gobierno y a AENA en el tema de las concesiones de Barajas y El Prat, pues para el resto de la plantilla no habría problema al mantener el actual convenio colectivo.

Pero esta convocatoria choca con la opinión pública y le da al gobierno argumentos contra la movilización de la plantilla de AENA. Y quita protagonismo a los trabajadores y trabajadoras de AENA, que han demostrado –en la manifestación del 26F y en las acciones emprendidas hasta la fecha-, su disposición a la lucha contra la privatización. Además, la convocatoria hace retroceder la conciencia de la plantilla, reduciéndola al aspecto defensivo y "egoísta" de la defensa de las condiciones de trabajo como si éstas no tuvieran relación alguna con la privatización de la empresa. Y como si el espolio a lo público que supone no tuviera mayor importancia. Esto nada tiene que ver con un plan de lucha serio en contra de la privatización, aunque los dirigentes de CCOO-UGT-USO digan estar contra las privatizaciones. También el gobierno dice ser "socialista" cuando aprueba sus leyes a favor de los capitalistas.

Un verdadero plan de lucha contra la privatización de AENA debe combinar la movilización de la plantilla con una campaña pública que encuentre y canalice a favor de la lucha a un sector social de apoyo. Y ese sector social existe: en la acampada permanente de Barajas se están recogiendo casi 5000 firmas semanales en contra de la privatización. Además, las movilizaciones deben confluir con las que ya realizan otros sectores que también luchan contra las privatizaciones como la sanidad, correos, RENFE, la educación... Y eso, perfectamente posible, sí que sumaría la presión suficiente para parar las privatizaciones y afianzar las condiciones laborales y los puestos de trabajo hoy en peligro.

Sin embargo, ese movimiento chocará necesariamente con la actual política del gobierno que CCOO, UGT y USO apoyan. Pero, del mismo modo que el inicio de las movilizaciones ha desmontado el pacto que daba por buena la privatización de AENA en enero, si las movilizaciones continúan y los trabajadores y trabajadoras hacen suya la necesaria campaña pública contra la privatización, existe la posibilidad de que la lucha sea un éxito, a pesar de la renuncia de los dirigentes sindicales que hacen huecas declaraciones contra la misma privatización que están intentando negociar.