

Re(d)forma en Serio

EDITORIALⁱ

Lo que sigue a continuación es un mosaico de las perplejidades y paradojas que percibimos y nos causan las distintas opiniones, noticias, informaciones, que sobre IZAR y los Astilleros estamos siguiendo con expectación en estos últimos días.

Lo que leímos de IZAR, los Astilleros y el Gobierno de ZP, y lo que pensamos ... hasta finales de septiembre de 2.004

¿Está ya en Izar "to perdió" (que dirían los gaditanos de San Fernando, de los que tan próximos nos sentimos que hasta algunos términos andaluces de Cádiz se nos "han pegao")?

Mientras sólo contemos con este *bambigobiern@metrogestual* de políticamente correctas y correctos que se ufana en andar presidido por un ZP cuya aspiración declarada (el 21-9-04, al 'TIME') es la de "...no ser gran líder sino un buen demócrata", en ese Mercado Común que es la UE, donde los más se defienden *panz/ al rriba sin complejo*, ¡apaga y vámonos!

"Hemos vuelto a Europa" dicen -iiInsensatosiii-, encantados de haberse conocido en su genialidad redentora- ...como si *ca' vez que l'aguillilla prócer de turno se da una Cumbre con pose fotográfica* [por las Azores o los pasillos de la ONU en New York] llevara también a cuestras, sobre las sufridas espaldas que soportan -'con altanero gesto, de machista' o 'entre sonrisas, zen feminista'- su sacrificio por el peso de la púrpura imprescindible (para arreglar el mundo mundial, "frente al terrorismo" ayer o "contra el hambre" hoy), la carga de tanta ciudadanía migradora, recién retorná al Viejo Continente... ¡Y nosotros más bien paraos, sin enterarnos nunca de tanto viaje como (según ellos largan) han estado dándonos de aquíparallá!

A estos orates, con tal de oponerse (desde el poder) a esa misma oposición a la que vuelven a acusar de 'crispación', todo se les va en darle la razón a "Europa" y tanto dará si es sobre [las luchas de hace un trimestre por retener en la Constitución de la UE] reparto de Poderes Comunitarios, lo más cercano posible a los del "Acuerdo de Niza" anterior, ...como si lo que ahora está en juego -según la Asociación Española de Industrias Auxiliares Marítimas AEDIMAR- pueden ser *más de 50.000 empleos dependientes e inducidos*, por un tipo u otro de vínculos laborales (y, sobre todo, los afectados indirectamente = sin apenas vías para lograr acogerse en ningún plan especial de generosas prejubilaciones o bajas incentivadas ante el anunciado cierre), de la Construcción naval Pública.

*El penúltimo episodio, en esa larga 'crónica de muerte anunciada' que es el actual heterónimo de Astilleros Españoles, decía: 'El ajuste de IZAR arranca en septiembre= entrará en disolución en 4 meses por la "obligación de devolver aproximadamente 1.100 millones", recibidos desde 1999, en "ayudas declaradas ilegales por la Comisión Europea". El plan de viabilidad que el Gobierno empezará a aplicar en septiembre, según fuentes cercanas al Ejecutivo, contempla "el cierre de los centros que no sean rentables"; sin embargo, al creer "aún prematuro asegurar que IZAR deba 1.100 millones" Tilman Leder, el portavoz del Comisario de Competencia en la UE, desdijo ayer a la sociedad estatal SEPI, su propietaria...' (CINCO DÍAS, 28-7-04)

Enrique Martínez Robles [que fue Secretario de Estado de Hacienda con Solbes de ministro, hasta 1996, antes de que a éste le hiciesen Comisario de Economía europeo], el presidente de la SEPI, tiene mucho interés en apresurarse a proclamar que "los astilleros están al borde de la quiebra y suponen una herencia envenenada", que no duda en calificar "de irresponsabilidad y mala gestión del PP... La finalidad que perseguía era aportar recursos a los astilleros civiles burlando el marco comunitario... y se ha ampliado el problema también a la construcción militar (...) Porque es que, aunque no se tuvieran que devolver sus ayudas públicas, además la capacidad económica de la empresa no puede evitar su quiebra...". (EL PAÍS, 18-9-04)

Por otra parte, es preciso que contextualicemos este capítulo recordando lo sucedido inmediatamente antes: "...El último plan de reestructuración aplicado a los astilleros públicos ha sido el Plan Estratégico de Competitividad -PEC

1995/1998- que se presentó [por el postrer Gobierno de Felipe González] como última posibilidad para conseguir ayudas excepcionales y se dirigía a alcanzar la viabilidad económica de los Astilleros al final del ejercicio de 1998. El Plan no alcanzó sus objetivos y el Gobierno del Partido Popular no se atrevió a apretar más las tuercas de la reconversión e inyectó fondos infringiendo normas europeas, hay que decir que con la silenciosa complicidad de la oposición, de los sindicatos y de una gran parte de la opinión pública o empresarial" (ABC, 22-9-04)

"El PEC ya supuso un duro ajuste de plantillas [más de un sindicalista recuerda hoy el duro pulso naval que aguantó Solbes en 1995, cuando les dijo 'Este me lo habéis ganado, pero os espero'] y el gasto de 1.575 millones de euros. Pero los astilleros civiles españoles tuvieron en ese periodo una pérdida de explotación de otros 847 millones... Y, tras de varias reconversiones a las que (para reducir sus nóminas totales hasta los actuales 10.000 trabajadores, que representan una cuarta parte de las de hace 20 años, luego de que desde 1985 se eliminaran -según cálculos de CGT- 28.400 empleos) se dedicaron, en el último decenio, casi un billón de pesetas no han logrado hacerse su hueco en Europa ni en el Mundo, lo que arrastró hasta su fusión con los arsenales militares el 2000". (NUEVA ECONOMÍA, 19-9-04)

*Según se expuso aquí en febrero pasado (artículo que puede consultarse en esta web: www.nodo50.org/reformaenserio/articulos/febrero2004/antonastill.htm) por el analista A.Camborio[bis], la explicación arrancarí de que " ... la Comisión Europea decidió que (en un futuro muy próximo, que ya está llegando) no se subvencionará en la construcción de barcos más, por lo cual cada país afectado de la Unión debe de implementar políticas que vayan poniendo fin a las actuales Ayudas de los Estados, tras un periodo transitorio: así se señalaba en las "normas sobre competencia, del Tratado de la CE, Título VI, Capítulo 1" ó el Reglamento nº1540.98 s/ Ayudas a la Construcción Naval. En España estamos viviendo procesos de reconversión de muchos de nuestros sectores productivos desde que ingresamos en la Unión Europea (entonces Comunidad Europea) en los años 80, como bien pueden atestiguar tantos y tantos obreros de Vigo, Sagunto, Gijón, Bilbao, etc, y muchos campesinos, agricultores, marineros, etc., etc. ... El objetivo implícito de tales procesos no era más que facilitar la supresión de las barreras comerciales, entre los países, para que funcione libremente sin obstáculos en todo el territorio europeo "el mercado" (...) Conocemos bien el auge de las políticas neoliberales europeas

administradas por socialdemócratas o conservadores, y cómo éstas han venido reduciendo crecientemente el protagonismo de los Estados en la actividad industrial, y muy especialmente en determinados sectores productivos (para el acero y el carbón, pero también la leche, el tabaco, el queso, el vino, el aceite o la pesca, ya no se goza de ayudas sino más bien de límites a su producción), a fin de suprimir las reglas de funcionamiento del mercado que, con la desregulación progresiva, sería únicamente el que debiera ir determinando quién sobrevive... y quién no, quién tendrá un empleo y quién no, qué empresas deben mantenerse 'vivas' y cuáles deberán desaparecer o modificar sus condiciones laborales, para -supuestamente- poder competir ventajosamente con lo que ofertan en otras latitudes geográficas (...) Nos serviría cualquier nuevo país con industria naval, pero tomemos el ejemplo concreto del nuevo Estado integrado en la Unión más pequeño de todos, Malta: Si leemos su Acta de Adhesión (artículo 24 y Anexo XI), veremos cómo se les exige también que proceda a reestructurar sus astilleros, para lo que deben seguir un Plan -subvencionable con Fondos Europeos-, cuyos objetivos serán "lograr la plena viabilidad... antes de que finalice el periodo de reestructuración", y debiéndose ajustar a determinadas condiciones, como "... no conceder ninguna otra Ayuda a la empresa (propietaria de los Astilleros) después del 31 de diciembre de 2008", "... no exceder un número fijado de horas-trabajador/año en la fuerza productiva de los Astilleros, tanto en el periodo de reestructuración como en los diez años siguientes a la finalización de dicho periodo", o "no superar una producción máxima anual de un número concreto de toneladas de registro bruto". (...) Los astilleros pasan por una difícil situación con límites a la producción fijados por la Comisión Europea (CE), reducción consiguiente de la actividad productiva y de los puestos de trabajo, la disminución salarial, la externalización ('outsourcing' o "subcontratación") de determinadas actividades, supuestamente para reducir costes, haciendo viable el futuro del sector, y ... progresivas mermas de derechos de los trabajadores (...) Con ello deviene así una nueva división del trabajo, produciendo situaciones laborales paradójicas, llamadas "flexibilidad laboral": ... se procura la contractualización de nuevos subcontratistas, a fin de que asuman nuevas capacidades de decisión, y distintos roles, para la dirección de un nuevo ejército de trabajadores atomizados y en precario, con peores condiciones laborales y sujetos al destajo, de modo que se esté dispuesto a "colaborar con la empresa matriz" que contrata a fin de que entre todos los sectores participantes en la novedosa 'cadena de producción' pueda orientarse la misma al objetivo de una empresa eficiente con éxito, a la meta del 'just in time' -en

el punto preciso, a la carta, y cuando haga falta- para no correr riesgos en la acumulación de *stocks* (...) La nueva afiliación, cuando se hace legal, se realiza en contratos individualizados (ya no tiene virtualidad el Convenio colectivo, que acabará desapareciendo por demás con las actuales directrices políticas y económicas de nuestro entorno europeo...), de escasísima duración, con el menor coste añadido por la cotización social de sus tarifas mínimas, con contenidos leoninos, y sin prácticamente derechos laborales de los trabajadores *que, desconocidos entre sí, no pueden reivindicar por temor al despido y paro no subsidiados*". (LUCHAS OBRERAS: CRÓNICA PARA UN ESPECTADOR DESORIENTADO, febrero-2004)

*Sin embargo las cosas no aparecen siendo tan claras ni, mucho menos, tan simples como suelen vendérsenoslo: Por ejemplo, *¿cómo es que, si -según se oye: repetido- no hay cómo resistir el dumping (económico/sociolaboral) de Asia...*, la potencia europea de la Construcción naval, Alemania, mantiene aún 'competitivos' a HOWALDSWERKE DEUTSCHE WERFT, al THYSSEENKRUPP WERFTEN y al MEYERWERFT -grupo casi dedicado en exclusiva a los cruceros de lujo y grandes *ferries*- mientras que en Francia se mantiene, sobre todo, operativos tanto al INTERNATIONAL DCN, brazo armado del ministerio de Defensa, como al grupo civil ALSTOM? *¿Y tendrá algo que ver en el segundo de estos casos que haya hecho nuestra vecina cuestión de Estado el mantenimiento de cierta capacidad civil operativa por sus posesiones de ultramar? ¿O cómo fue posible que lograrse, aún en 1999, IZAR el mayor pedido de exportación a la industria española (junto a las norte-americanas LOCKHEED MARTIN y GENERAL DYNAMICS, como integrante del AFCON - "Advanced Frigate Consortiun"- en competencia con la germana HDW, la gala DCN y la italiana de FINACANTIERI), concretamente para el suministro de 5 fragatas a la armada de Noruega?. (NUEVA ECONOMÍA, 26-9-04)*

Además, en contra de lo que todos suponíamos, ahora nos hemos enterado de que en realidad "Antes de que el patriarca de HYUNDAI Chung Ju Yung fundase el astillero de Ulsan en 1972, Corea del Sur no tenía ninguna tradición en construcción de buques (...) Pero, para desesperación del Japón y Europa, se estima que superará el 56% del mercado en 2004; China a su vez consigue también ya -con menos coste y mucho mayores costas- otro 10%, que amenaza multiplicar con rapidez: hoy HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES, con sus 10.000 empleados, es el Astillero más grande del mundo (allí hacen 2 de cada 10 barcos del planeta); en un país famoso por la arrolladora *combatividad sindical*

callejera durante el conflicto laboral, proporciona grandes beneficios ser trabajador de sus Astilleros. Por ejemplo = la educación de los [dos primeros] hijos de cada empleado la abona la empresa desde el jardín de infancia hasta la universidad, teniendo en cuenta que la escuela sólo es gratuita en el Primer Ciclo y que un año académico cuesta después en torno a los 8.000 euros cada año. Del mismo modo, la gente del Astillero se beneficia también de una sanidad gratuita; y si no hacen uso de ella la empresa les premia con un *bonus* extra, equivalente a 90 euros ... Con comida gratis dentro del recinto, y las necesidades -de educación, jubilación, sanidad y vivienda- perfectamente cubiertas, además de unos sueldos mayormente altos (los jóvenes recién llegados ya reciben 13.000 dólares anuales), contratos fijos, y más de 100 días no laborables al año, ... de media, un pintor de cascos con 20 años en el tajo gana más de 33.000 euros anuales. Y el trabajador de HHI con 30 de servicios prestados cobra un retiro de 57.000 al año. Por último, a diferencia de en los 80, apenas se contabilizan ya un par de siniestros laborales cada año ..." (CRÓNICA, 29-9-04)

*Y, por todo ello, resultará muy ilustrativo recordar ahora los términos en que el conflicto de IZAR -solo hace medio año- era planteado por Julián Conde en esta web: (www.nodo50.org/reformaenserio/articulos/febrero2004/razonobrera.pdf):

"*Astilleros IZAR, en lucha por el puesto de trabajo y por (las cargas de ...)* *trabajo*, con la determinación que cada día los telediarios arrojan, ha sorprendido a una machacada opinión pública acaso persuadida de que semejante espectáculo -barricadas incendiadas, pasamontañas, tirachinas y carreras por la parte en pie de revuelta- solo puede tener como protagonistas a aprendices de terroristas o a vándalos inciviles ... Y la ciudadanía, poco habituada los últimos años a contemplar a los trabajadores que toman las calles -por las bravas- en actos de representación que necesitan ganarse primeras páginas en los diarios e informativos de televisión para que el silencio de plomo no sepulte su causa -su puesto de trabajo, su Convenio colectivo y su salario- bajo gruesas capas de olvido con un membrete sindical o del Juzgado de lo Social, acrecienta la sorpresa cuando sabe de sus razones: '*...Si no hay trabajo -o barcos para construir- pues buscadlo, esa es vuestra obligación*', dicen sin más al empresario (en este caso la SEPI, el Estado); pero aún más sorprendente resulta conocer que no renuncien a incrementar su salario significativamente por vía del nuevo convenio colectivo al mismo tiempo que pretenden conservar el puesto de trabajo ... Estas son sus razones, la razón de los soldadores, caldereros, delineantes o electricistas de Astilleros,

su *razón* -por usar la acepción filosófica- unilateral, desnuda, propia del que le va en ella lo más valioso que posee después de la vida propia y la de los suyos: puestos de trabajo estable a cambio de un salario de poco más de 1000 euros al mes libres de impuestos los de 'plantilla' y en un 20-30% inferior los de contrata (...). Sobre las exigencias de los sindicatos [subida del 3,3% para 2003 más 1,5 puntos de la diferencia que hubo en 2002 entre el aumento que se produjo y la inflación de ese año, a lo que habría que añadir un plus de deslizamiento y ajuste para homologar condiciones de los antiguos astilleros civiles (AESAs) con los militares (BAZÁN) dado que ambos fueron fusionados], Ignacio Ruiz-Jarabo, el presidente de SEPI, dijo que "son abusivas, injustificadas y ponen en peligro la viabilidad futura de la empresa ***justo en un momento en que se ve la salida del túnel***" (...). El carácter político de la lucha de IZAR existe, ¡y bienvenido sea!, pero no nos referimos a que sus trabajadores -de la Bahía de Cádiz- hayan marchado en manifestación, junto con los de DELPHI y ALTADIS tras una bandera republicana, sino justo a que las exigencias por la recuperación del poder adquisitivo perdido ***sin dejarse chantajear por... la permanente crisis*** de los Astilleros, suponen (por tímidas que sean) un cambio de signo, de sentido, en la hasta ahora permanente negociación a la baja (...) porque la actual dinámica de renunciar a mejorar, y aún a mantener, las condiciones de trabajo a cambio de [promesas de mantenimiento del] empleo, unida a su disposición para cambiar empleos estables, vía expedientes de regulación de empleo -ERE's- supuestamente "no traumáticos", por puestos de trabajo precarios y mal pagados en contratas y subcontratas (o en ETT's), además de estar consiguiendo rebajar los salarios medios a niveles de hace 20 años, supone la muerte anunciada a medio plazo de las propias estructuras sindicales" (*LA RAZÓN OBRERA Y OTRAS RAZONES*, marzo-2004)

*Exactamente, **los contenciosos hasta ahora acumulados por Bruselas en este asunto** son diversos:

" En 1997, la Comisión Europea autorizaba una Ayuda de reestructuración a los astilleros públicos españoles, a condición de que no se pudieran conceder ya más Ayudas de este tipo. El 1 de agosto de 2000, le notificaba a España su **decisión de incoar un procedimiento C 40/00 (ex NN. 61/00)**, establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE -y el 28 de noviembre de 2001 la de ampliarlo- con **respecto a la Ayuda para una nueva reestructuración de los astilleros de propiedad estatal**: Incluidas las ayudas aprobadas

previamente el paquete total ascendía a 318.000 millones de pesetas (1.900 millones de euros). En septiembre de 2001 la SEPI había decidido combinar todos los astilleros españoles de propiedad estatal en un grupo. La fusión tuvo lugar por dos operaciones principales. En una el grupo militar de construcción naval BAZÁN compró 2 astilleros civiles (CÁDIZ y JULIANA), y una fábrica de motores para barcos (MANISES), directamente a la SEPI por los precios simbólicos de 1 peseta cada uno. Y en la segunda otros 4 (ASTANO, de Fene, Puerto Real, Sestao y Sevilla) a AESA, subsidiaria de la SEPI, también por sólo 1 peseta cada uno. Entonces cambió su nombre por IZAR. (...) España alega que la transacción se realizó para preparar la privatización de las 3 empresas, y puesto que SEPI es especialista en ello era preciso transferírselas. Sin embargo, muy pronto se descubrió que no podía encontrarse ningún comprador interesado. Ésta sería la razón del retorno subsiguiente de los astilleros (...) a la BAZÁN. Finalmente, añade que los problemas de los astilleros daneses no son debidos a competencia de los españoles sino a la desleal de Corea..." (D.O.C.E., 24-1-02)

"Por Carta de 27 de mayo de 2003 la CE cursó Invitación a España para presentar observaciones, de conformidad con el apartado 2 del artículo 88, referente a otra Presunta *Ayuda estatal a los astilleros civiles públicos españoles en forma de aportaciones de capital* a IZAR (2003/C -199/04): Mediante decisión de 12 de julio de 2000, la Comisión incoó el procedimiento respecto a sus dudas de si el precio pagado por el holding público SEPI a su filial AESA por las empresas JULIANA, de MANISES y CÁDIZ, era demasiado elevado y constituía, por consiguiente, una Ayuda estatal (C 38/03). El 28 de noviembre de 2001, la Comisión decidió ampliar el procedimiento con respecto a otras transacciones en el año 2000-01 entre la SEPI y BAZÁN y de ésta con AESA para crear el nuevo grupo IZAR (...) SEPI decidió fusionar todos los astilleros de propiedad estatal en un grupo. El 20 de julio de 2000, el grupo de construcción naval militar BAZÁN -propiedad de SEPI- compró a la subsidiaria AESA sus tres astilleros restantes, de Sestao, Puerto Real y Sevilla. Y directamente a SEPI otros 3 (ASTANO, CÁDIZ y JULIANA) más la fábrica de motores de barcos MANISES . Todas las empresas se disolvieron y fusionaron con BAZÁN, que pasó a llamarse IZAR. En la actualidad su principal instalación la forman seis astilleros civiles, tres militares y una fábrica de motores (...)" (D.O.C.E., 23-8-03)

*En principio, como ya muy bien señalaba J. Fco Martín Seco (artículo aquí reproducido: www.nodo50.org/reformaenserio/articulos/oto%F1o2004/martinastill.htm), "...el problema hunde sus raíces en el diseño sobre el que se ha construido la Unión Europea, ceñido rígidamente a dogmas y planteamientos neoliberales teóricos pero divorciado de la realidad. El caso más evidente radica en el denominado 'Pacto de estabilidad' que ha demostrado sobradamente su falta de flexibilidad y de realismo (...) primeros afectados han sido los países grandes, que no han tenido ningún problema en ponérselos por montera; no obstante, los países menos importantes seguimos sufriendo estos y otros dogmatismos. En materia industrial, la UE parece haber asumido el principio que -se afirma- enunció hace años un ministro [hispano]socialista: 'la mejor política industrial, es la que no existe'. Lo malo de aceptar determinadas premisas es que las conclusiones terminan imponiéndose. La pregunta es, pues, si no se aceptaría demasiado frívolamente el diseño europeo. ¿Cómo luchar hoy con su consecuencia?" (ESTRELLA DIGITAL, 15-9-04)

*El razonamiento final sancionador de la Comisión Europea se nos presentaría a estas alturas como teóricamente irrefutable: "Según España, BAZAN era militar cuando se efectuó la aportación de capital del año 2000. Por lo tanto, sostiene que las medidas a su favor están amparadas por... 'la excepción del artículo 296'. Pero, en línea con la sentencia «Stardust Marine» (I-04397), cabe asimilar los fondos que utiliza SEPI a estatales... El capital inyectado por España a IZAR puede conferir beneficio económico a actividades de construcción naval civil que probablemente no habría obtenido de entidades comerciales. Por lo tanto, es probable que las medidas constituyan una ayuda. Dada su naturaleza también es probable que esta ayuda falsee la competencia. Y como existe un comercio intracomunitario de este sector, en el que la empresa beneficiaria es activa, tales beneficios entran dentro del ámbito del apartado 1 del artículo 87 del Tratado C.E. Por consiguiente, todo el capital inyectado en IZAR -y BAZAN, vía SEPI o cualquier otra fuente pública- puede, constituir una ayuda estatal incompatible (...) Esas dudas se basan primero en el hecho de que al parecer al menos desde mediados de los 90 los astilleros civiles necesitan inyección de capital año tras año.

Hasta 1997 recibieron una ayuda de reestructuración autorizada. En 1998 recibieron ayuda estatal ilegal [Decisión de la Comisión (2000/131/CE) de 26-10-99] y la Comisión ha iniciado procedimiento de investigación formal para 1999 - 2000 sobre una supuesta ayuda estatal ilegal en el ya mencionado

asunto C 40/2000. Y, desde entonces, **IZAR no tomó ninguna medida drástica para aumentar la productividad, como reducir plantilla** en sus astilleros civiles. Como la situación del mercado sigue siendo difícil como antes, parece lógico deducir que ha seguido arrojando cuantiosas pérdidas, que tendrían que enjugarse con la mencionada aportación de capital. Segundo indicio es que BAZAN, en 1999, cuando era una empresa puramente militar, registró un pequeño beneficio. En 2000-01, sin embargo, arrojó cuantiosas pérdidas. De ello se colige que tuvieron su origen principal en los astilleros civiles. En este contexto, parece claro que si IZAR pudo sobrevivir fue gracias a la fuerte aportación de capital del 2000. Sin ella, con unos fondos propios de 100 millones de euros -a finales de 1999- y pérdidas de 172 millones en el año, habría tenido capital negativo. Tercero es el comportamiento comercial de IZAR en el mercado, que según los denunciantes ha aceptado pedidos del sector civil a precios inferiores a los costes de producción. Cuarto es que España ha admitido que uno de los llamados astilleros militares de IZAR, San Fernando, está construyendo un transbordador (civil) ... Y, según comunicó, los astilleros civiles soportan sus propios gastos, pero los originados por la Estructura corporativa en su Central se cargan al presupuesto global. El hecho de que no se imputen todos los gastos generales a los astilleros confiere una ventaja a los civiles y se sospecha que ello constituye una ayuda estatal, especialmente, vistas las cuantiosas aportaciones de capital efectuadas. (...) Las dudas de la Comisión tienen su origen en un posible uso abusivo del art. 296, en el sentido de que invocándolo se habría proporcionado ayuda a astilleros civiles y su construcción naval... **Por todo lo expuesto, la Comisión sospecha** que, **al menos en parte,** el capital inyectado a BAZAN/IZAR ha beneficiado a astilleros y actividades de construcción naval civil, y duda que ello sea compatible con el Reglamento (CE) nº 1013/97 del Consejo y la Decisión de la Comisión en 1997 del asunto C56/95 ... Y ha decidido ampliar el procedimiento establecido, en el apartado 2 del Art. 88 del Tratado CE, de conformidad con los art. 6 y 16 del Reglamento del Consejo -nº 659/99- **respecto de cualquier ayuda concedida por España en relación** [2003/C 199/04] con las transacciones que desde 1998 se habían producido dentro del grupo de los astilleros estatales españoles y que dieron lugar **a la creación de IZAR**'. (D.O.C.E., 26-8-03)

* ¡Mas no seamos idealistas ni más europeistas que la CE! Véase, pues, otro caso paralelo y más grave en todos los sentidos: **Bruselas reclama a FRANCE TELECOM 1.700 millones por "ayudas de Estado ilegales que debe**

devolver", según informó ayer el Comisario europeo de Competencia, Mario Monti. La Comisión Europea explica que la operadora telefónica *se benefició entre 1994 y el 2002 de "condiciones particulares" sobre Impuestos directos locales y le exige 'la devolución de un máximo de 1.100 millones de euros más intereses'...* Tanto la Compañía como el Estado francés ya han anunciado que van a recurrir la decisión del Ejecutivo comunitario... Asimismo, la CE aseguró que el adelanto accionarial ofrecido por la entidad pública gala ERAP, en diciembre de 2002, contiene "...elementos de ayuda" y consiguió mejorar "de manera significativa la situación financiera del operador": estima que el Acuerdo habría permitido a FRANCE TELECOM obtener una ayuda de hasta otros 9.000 millones de euros más, cifra que inicialmente recomendaron pedir a Francia los funcionarios comunitarios que analizaban el caso.' (GACETA DE LOS NEGOCIOS, 21-7-04)

Profundicemos, algo más detalladamente, en lo aclarado sobre circunstancias concretas de este otro caso (por las AGENCIAS)- Según el Ejecutivo de Bruselas, "...el régimen derogatorio de impuesto profesional, del que se lucró este Grupo francés -hasta finales de 2002- desde 1994, constituía Ayudas incompatibles con el Tratado de la UE": FRANCE TELECOM ahorró entre 800 y 1.100 millones de euros, mientras que el Estado francés no recibió el reembolso integral de dichas ayudas. Y las declaraciones del Gobierno sobre estas ayudas de ERAP a finales de 2002 "crearon un efecto de espera y confianza en parte de los mercados financieros y permitieron mantener la inversión del grupo", señaló la CE. El Ejecutivo Prodi indicó que, si no hubiera habido estos compromisos, "ningún inversor hubiera ofrecido en esas condiciones un adelanto accionarial asumiendo él mismo un riesgo financiero muy importante"...

Pero, pese a esta infracción la CE argumentó tratarse de "la primera vez que tenía que examinar un caso de tal naturaleza", y tras intenso debate en el seno del ejecutivo comunitario decidió 'no reclamar' devolución completa de las ayudas: Monti propuso a finales de la semana pasada que la operadora francesa fuera obligada a pagar sólo 1.100 millones de euros por las ayudas tenidas indebidamente del gobierno galo. De tal modo [tras 33 copiosas páginas de fundamentada argumentación a favor de la macromulta justificada por los Servicios Jurídicos de Bruselas, y en unas breves líneas para sólo enunciar las paradójicas conclusiones de sentido contrario...] toda otra penalización se descartó.

No obstante, aún recurrirá el Estado galo esa Decisión, referida a "ayudas..." que se remontan a toda una década: FRANCE TELECOM ha informado de que recurrirá la decisión de la Comisión Europea ante el Tribunal de Luxemburgo. Y el Ministerio de Finanzas, por su parte, "...utilizará todas las vías de recurso" para hacer valer sus derechos, puesto que el Estado francés considera que con su decisión en cuanto a la exigencia de reembolso de la mencionada cantidad Bruselas "ha ignorado los principios de prescripción y de 'confianza legítima' [ya admitida en ese fallo donde se ha exonerado sobre las ayudas de ERAP, que ascendían a 9.000 millones de euros]...".

*Sin duda del contraste entre ambos *affaires* cabe extraer algunas cuantas preguntas con cuya respuesta podríamos aprender. Pero hay más términos de comparación -especialmente pertinentes para el caso de IZAR- a fin de darnos "pistas" adecuadas [sobre un cierto macrogrupo empresarial francés que igual lograba imponer que se le adjudicara el "material rodante" para la línea del AVE de Madrid a Sevilla por Felipe González como puede competir entre los astilleros]: 'ALSTOM anunció la venta de la factoría de Albuixech para componentes de locomotoras de mercancía que la multinacional tiene en Valencia, como parte del plan de salvamento que ha servido para resolver el pulso entre París y la Comisión Europea. La CE hizo público ayer un acuerdo para la supervivencia del gigante industrial francés. El comisario de Competencia, Mario Monti, explicó las líneas del pacto, entre ellas que el grupo tendrá que reducir su tamaño un 10% (...) Y el anuncio de la venta de Albuixech cayó ayer como un jarro de agua fría para el Comité de Empresa, que en ningún caso esperaban, según declaró su presidente David Verdoy, aunque sí había rumores incesantes sobre un posible recorte de plantilla (...) ALSTOM trata de que un grupo inversor -al parecer formado por ejecutivos ligados a la propia multinacional- se queden con la industria (...) los terrenos en los que se asientan las instalaciones dejaron de ser suyos hace poco más de un año: el grupo constructor Ballester compró a ALSTOM el solar en abril de 2003 (...) Verdoy dijo ayer confiar en que la empresa haya buscado alternativas y en que la venta no significara el cierre y fin de actividad; en el mismo sentido se definió Miguel Peralt, conseller de Industria de la Generalitat... Junto a esa fábrica levantina, el plan de desinversiones programado -y aprobado por Bruselas- prevé la venta de negocios de transporte desarrollados en Australia y Nueva Zelanda'. (LAS PROVINCIAS, 27-5-04)

'Bruselas ha aprobado -por fin, con condiciones- las Ayudas necesarias en el "caso ALSTOM"... Sin sorpresa para nadie, la Comisión Europea ha dado 'luz verde condicionada' al plan de Ayudas acordado para ALSTOM: Lo esencial, había sido ya pactado entre Nicolás Sarkozy, el ministro francés de Finanzas, y Mario Monti, el Comisario de la Competencia ...tras de prolongadas negociaciones (...), el Estado ha sido autorizado a entrar en el capital de ALSTOM si bien (...) debería comprometerse a salir "en los cuatro años siguientes a la decisión de la Comisión". Además, este fallo prevé que ALSTOM "deberá concluir en el mismo periodo de cuatro años una o varias asociaciones industriales a largo plazo" (...) La autorización de Bruselas pone término a cerca de un año de discusiones. Pero no es sino una etapa más en el proceso de reestructuración financiera del Grupo. (...) ALSTOM espera conseguir entre 1,8 y 2,5 miles de millones de euros, en nuevos capitales propios, lo que sólo supone el primer paso hacia su reflotación. Y más de 8.400 empleos serán suprimidos, de los cuales alrededor de 2.000 lo serán en Francia...' (LE MONDE, 7-07-04)

En consecuencia: **ALSTOM, la competencia directa para IZAR, salvada de una quiebra mayor...**

*¿Qué día se reparará en que las formas de otros -para su proteccionismo- son tan audazmente imaginativas como eficaces?: "Como en el resto de los últimos conflictos con París (Ayuda a FRANCE TELECOM y BULL, incumplimiento del Pacto de Estabilidad)," el comisario Monti reprocha al Gobierno francés "sobre todo, su actitud arrogante en la violación de las normas comunitarias y la inveterada costumbre, más que nada por parte de los ministros competentes sobre la Economía, en cuanto a presentar sus transgresiones como hechos consumados. En el caso ALSTOM, se ha comprometido a participar con el sector privado en el plan de rescate **sin esperar visto bueno de la Comisión Europea**". Por contra, una Respuesta del Comisario Monti, en el Parlamento Europeo, a la Pregunta E-1258/03 de Camilo Nogueira [pues "el Parlamento de Galicia ha aprobado recientemente una propuesta en la que solicita que los astilleros IZAR en la ría de Ferrol puedan volver a construir buques..."] puntualizó: "Hay que recordar que el astillero de Fene (antiguo ASTANO) no construye barcos porque ésta era en 1997 una de las condiciones para que la Comisión autorizara al Reino de España a conceder una importante Ayuda de reestructuración a los astilleros públicos (...) **Sin embargo la Comisión no ha**

recibido ninguna petición formal, del Gobierno español, relativa al astillero de Fene y no tiene posición con respecto ese problema". (D.O.C.E, 6-3-04)

Y es que todo Gobernador galo sabrá que cumple con su deber [de ganar votos] cuando se reviste de la *grandeur* chovinista para, más allá de cualesquiera particularismos o divisiones internas, alzar la voz -por supuesto en su *langue maternelle*- ante 'da igual qué foro internacional toque aquel día' ... como representante de los 60 millones de franceses, unidos (por hacer más fuerza) en pos de objetivos e intereses comunes para la República. Pero, en cambio, cuando el Primer Gobernante del actual Reino de España -sea quien, cuando y como sea... en tanto lo sea- acuda a ese trueque habitual de Acuerdos que se dilucida en cada uno de los Consejos [de Jefes de Estado y de Gobierno] Europeos no podrá plantearse, ni siquiera, envites similares.

Por ejemplo, si -pocos días tras el 11/M- se les ocurre en la UE ofrecerle que el acto solemne de firma del nuevo Tratado sea "en la capital de su País" (cuyo nombre quedaría así 'unido luego para siempre, como desagravio por el atentado terrorista de mayor impacto padecido en la Unión', al de su Ampliación del mismo año 2.004) se le plantea un problema mayúsculo, pues tal posibilidad podría ser considerada como un nuevo desaire más -que ahondaría el centralismo "*de Madrid*" [españolista = '*facha*']- tanto, al menos, por sus socios críticos del tripartito en el *Govern de la Generalitat de Catalunya* como entre los '*abertzales*' que sostienen la *Lehendakaria de Euskadi*, cuyos órdagos recientemente crecidos son una de sus principales preocupaciones presentes. Y, favor por favor (no es broma: ya ha sucedido), cambió ese irrepentible ofrecimiento coyuntural con otra petición de un 'brindis al sol' -perfectamente inane ante la futura Unión Europea 'de 25'- por el reconocimiento, con efectividad en las instituciones comunitarias, a la pluralidad de "todas las lenguas oficiales dentro del Estado español", a fin de lograr contentar al conjunto de los mandamases en todas las '*comunidades históricas*' (sean éstas cuales puedan ser, que la Constitución en vigor no reconoce a ninguna específicamente como tal)... etcétera, etc., etc. ...

* En el sindicato UGT, apiñado como un solo hombre tras la dirigencia, repiten la profesión de fe del carbonero, a lo Cándido (ese menda de Méndez en la cabeza de la Confederación Europea de Sindicatos da tanta influencia que ¿a qué pensar más?), palmeando "el paso al frente, profundamente positivo, de Zapatero... para resolver IZAR: es la primera vez que un presidente del

Gobierno se compromete con un problema de este calado y eso le da valor a su palabra" (*EUROPA PRESS*, 16-9-04)

Pero otros no son tan optimistas... y el representante de la CAT -Coordinadora de Trabajadores Autónoma- Agustín Picado, obrero de LA NAVAL de Sestao y que ya estuvo en la lucha opuesta al cierre del astillero EUSKALDUNA - decretado por el primer gobierno de Felipe González en 1984- ha afirmado: "Estos son peores que el PP" ... (*DIAGONAL -1*, 10/9-04)

Y mientras tanto, ¡hay que ver en CCOO lo que se le ha ocurrido a su actual Secretario general [como sucesor de Gutiérrez, ahora diputado del PSOE encumbrado a la Presidencia de la Comisión de Economía y Hacienda del Congreso] JM Fidalgo: "Yo sigo mucho las declaraciones del ministro de Economía porque es un Ministerio muy importante, y estoy de acuerdo con toda manifestación que le he oído y he leído al señor Solbes hasta la fecha. Por otra parte, Solbes es una persona, y supongo que así se aprecia en su propio partido, de absoluta solvencia: basta con ver su currículum". (*EL MUNDO*, 20-9-04)

*En efecto: la impagable y definitiva 'confesión de parte' que -de los mismos labios de Solbes- hace poco rescató Juan Torres (<http://www.nodo50.org/reformaenserio/articulos/julio04/torreszapat.htm>) terminaría por cerrar, para cualquier observador desatento, el círculo vicioso de esta pesadilla: 'Hace cuatro o cinco años que Solbes declaró ser "más liberal -él- que el señor Rato". Cuando Zapatero lo hizo ministro y vicepresidente un periodista le preguntó si seguía manteniendo esa afirmación y sin pensárselo dos veces contestó "Lo que me extraña es que todavía puedan quedar dudas"...' (*EXPANSIÓN*, 16-4-04)

¡Qué cruz esta nuestra, la que nos toca cargar con sucesivos Presidentes de/y Gobiernos que -tanto ayer como hoy- siguen haciéndonos envidiar incluso a fulanos de pelaje tal que el de ese *President Jacques Chirac*, ... **sobre IZAR como en Irak**

ⁱ **DOSSIER -subjetivo-... hasta septiembre de 2.004**, elaborado para la Editorial de Re(d)forma en Serio por *Fco.J. Glezpetxea*