



## Incertidumbre sobre Navarra

### Descripción

Navarra es una región de 600.000 habitantes, de los que cerca de un 10% son inmigrantes, lo que de suyo revela su prosperidad como fuente de empleo. Su personalidad regional en primer lugar posee raíces históricas. No en vano ha desempeñado en la historia de España un papel medieval de primer orden para la configuración definitiva del primer Estado nacional de Europa. Su inserción en la época industrial fue muy débil en la etapa de la Primera Industrialización, pilotada casi en exclusiva por el País Vasco y Cataluña. La Segunda Industrialización, sin embargo, iniciada en España durante los años sesenta del pasado siglo, fructifica en el territorio foral a una velocidad sorprendente, de forma que hoy ocupa uno de los primeros planos entre las Autonomías españolas. Su incorporación al desarrollo nace de la mano de un liderazgo plural, presidido por la figura de don Felix Huarte. Con posterioridad parte de las empresas de origen endógeno constituyen la base o su sustitución de un itinerario creador en el que figuran junto con una iniciativa endógena otra exógena de origen multinacional. Así hay ochenta multinacionales, entre las que destaca a gran distancia Volkswagen, que sustituye a SEAT que a su vez sustituyó a la Authi inglesa.

Esta singularidad industrial, acompañada de otros sectores entre los que destaca el agroalimentario, no es el único factor que la sitúa en un lugar preeminente entre las comunidades autónomas. Además de la UNED, posee dos universidades. Una es joven, la UPNA. Otra, la Universidad de Navarra, se halla celebrando estos años el cincuentenario de sus facultades e institutos en el marco de un prestigio y un hacer universitario de renombre internacional. La biomedicina y la biotecnología constituyen hoy serias posibilidades de la nueva sociedad, a la par que son relevantes otras iniciativas relacionadas con sectores innovadores como las energías alternativas, sin olvidar unas infraestructuras de salud e investigación médica de primer orden.

La acción institucional del Gobierno de Navarra contribuyó y contribuye, con su apuesta por la innovación a través de los planes tecnológicos y de los escenarios de futuro integrados en el Primer Plan Estratégico de principios de los años noventa y en la recién ultimada Estrategia Territorial de Navarra. Por añadidura, la excelencia se completa con un sistema urbano de valor patrimonial y buena factura arquitectónica y urbanística, y un sistema ambiental que la singulariza por tener una semicorona de espacios privilegiados desde los LIC a los parques nacionales, en un contexto bioclimático que sintetiza en gran medida la variedad de ecosistemas de España. A tenor de los anteriores factores de cambio se ha conformado una sociedad de clases medias, de la que participan en gran medida sectores del mundo obrero.

Pues bien, en este contexto de región privilegiada por los indicadores económicos, sociales,

ambientales, y urbanos, a un paso del alto Pirineo y del mar, lindante con Francia, y encrucijada entre los ejes cantábrico y mediterráneo, se plantea la crisis de la empresa de mayor envergadura de la región. Habrá que subrayar en primer lugar que entre el numeroso grupo de empresas que forman el complejo internacional de Volkswagen, la fábrica de Pamplona es la que posee ratios de productividad más elevados, a tenor de las instalaciones en proceso constante de innovación y ampliación. Valga señalar las nuevas instalaciones de fines de 2004 en talleres de pintura o las posibilidades de aumentar la capacidad de producción hasta 1.400 vehículos diarios, incluido además el cuidado del ambiente. Así, figura como la primera empresa española en conseguir la certificación del reglamento EMAS, y la primera europea en conseguir la certificación ambiental ISO 14.001, además de «haber alcanzado una reducción de un 20% en el consumo de electricidad, gas y agua por cada automóvil fabricado». Es asimismo relevante un empleo altamente cualificado de 4.500 trabajadores directos en todos los niveles, cifra que hay que multiplicar por tres si se piensa en las empresas de componentes y auxiliares, una parte de las cuales sólo trabajan para Volkswagen. [[wysiwyg\_imageupload:1608:height=189,width=200]]

La crisis actual se concreta en un largo proceso de problemas entre el mundo sindical y el empresarial con vistas a la firma del convenio colectivo, que sobrepasa ya los quince meses.

Puede plantearse sobre todo en torno a dos cuestiones. Una es de ingresos recortados en estos últimos años como consecuencia de las nuevas circunstancias en que vive el mercado internacional del automóvil. Otra se relaciona con el cambio generacional que de una situación óptima ha pasado a un deterioro salarial en los nuevos tiempos por los que pasa la industria del automóvil. Veamos el cambio.

Entre 1990 y 2001 se asiste a un boom que comporta la fabricación del Polo AO3, AO3gp y AO4 en 2002. Esa ampliación lleva consigo la entrada en la empresa de una nueva generación de trabajadores, y un salto desde los 2.500 empleos hasta los 5.500, con lo que la edad media se rejuvenece situándose entre 28 y 36 años, sucediendo a la vieja guardia de la época del Authi. En la actualidad el grupo de edad oscila entre 35 y 45 años. El número de coches anual asciende en esta época hasta los 350.000, para lo cual la fábrica necesita abrir la puerta a más días de trabajo, los sábados se consideran horas extras e incluso se admiten estudiantes durante el verano. Tal es el techo alcanzado por la producción y las exportaciones que la fábrica solamente cierra durante la semana de los sanfermines. Los ingresos medios de 1.500 euros mensuales sitúan el empleo en una situación privilegiada en comparación con otras empresas. La conformación de familias va en paralelo a la adquisición de viviendas propias de las clases intermedias, con los créditos y amortizaciones que requiere la adquisición de un hogar en nuestros días, así como el disfrute de vacaciones de calidad.

Después llegan los efectos de la globalización y de la crisis mundial del automóvil, al menos en el mundo occidental. Volkswagen no podía sustraerse al entorno de la globalización y de las deslocalizaciones, a sabiendas de que la planta de Pamplona era sin duda la más eficiente. Tras la firma del convenio de 2001 y ante la firma de uno nuevo en que la empresa, si bien hace inversiones y continúa los procesos técnicos de innovación y solución de problemas -tareas que reflejan un aspecto de su liderazgo-, comienza una nueva etapa restrictiva, de recorte de horas de trabajo, reduciendo el 10% de la producción a costa de que no haya despidos, ya que la empresa desea suprimir quinientos empleos, esto es, plantea una flexibilización por abajo. En el transcurso de estos quince meses el conflicto va subiendo de volumen ante la firma del nuevo convenio, en tanto que la producción se reduce a 200.000 coches, y la plantilla se adecua a la evolución de la demanda. Hay despidos

coyunturales, esto es temporales, a la vez que el número de días de trabajo disminuye hasta 190 y los ingresos se ven mermados a una media de 1.080 euros. Durante el mes de marzo y, sobre todo, en el transcurso de abril y mayo hasta el día de hoy, el conflicto registra las tensiones máximas entre la presión de los trabajadores y las advertencias de la empresa con deslocalizaciones de producción hacia Bratislava e incluso a Bruselas. Huelgas, paros parciales, incluso alguna manifestación que, por cierto, ocasiona detenciones cuando una minoría de huelguistas intentan entrar por la fuerza en el Parlamento de Navarra (con el resultado de cinco heridos: cuatro policías forales y uno de los manifestantes), a lo que sigue una protesta de todos los sindicatos por las siete detenciones realizadas. A primeros de abril, la empresa había ya dado un ultimátum al no lograrse el acuerdo, indicando que comenzaba un proceso de desinversión en la planta.

Hablar de sindicatos exige algunos pormenores. El comité de empresa está formado por UGT, CC.OO., LAB y CGT. De los dos últimos uno abertzale, esto es, con fuerte presencia sindical y política en el País Vasco; el otro es heredero de la antigua CNT. En definitiva, se trata de Sindicatos muy radicales. Además, la política conjunta que acostumbran a compartir UGT y CC.OO. se ha roto esta vez. De tal forma que si al principio del litigio UGT formó un grupo compacto con los demás, después ha adoptado una posición independiente. Su estrategia aboga por un referéndum que permita a los empleados votar libremente, tras tantos meses de incertidumbre y dependencia de los planteamientos de la empresa ante el exceso de tiempo y la merma de la producción por causa de los paros parciales. Así que LAB, CC.OO. y CGT continúan polarizando el conflicto.

El 25 de abril un periódico alemán (*Handelsblatt*) publica las declaraciones de un portavoz de Volkswagen. La empresa trasladará parte de la producción del Polo a factorías de la Europa oriental, probablemente a Bratislava, que actualmente se halla saturada por la producción. Esta decisión tiene lugar tres semanas después de que terminara el ultimátum de Volkswagen para terminar la negociación, cuando ya han pasado más de quince meses desde su inicio. En fin, con fecha 11 de mayo, las federaciones del metal de CC.OO., LAB, CGT, ELA y ESK en Navarra, organizan una manifestación para el 20 de mayo. La federación del metal de UGT replica que «sería un acto de incoherencia participar en una manifestación en defensa de la continuidad de la planta de Landaben, junto a fuerzas sindicales que, con una estrategia irresponsable, están poniendo en serio riesgo esa continuidad», y añade que «la planta ha perdido producción adicional que le iba a ser asignada, y que el consorcio está preparando el traslado a otras plantas de parte de la producción actual, hallándose en riesgo la asignación del nuevo modelo Polo AO5».

Los sindicatos citados de Volkswagen-Navarra, se publica en *Diario de Navarra* el 16 de mayo, inician una semana de protestas tras dos encuentros con la empresa. Uno tuvo un carácter mundial en la sede de la empresa en Wolfsburg, a la que acudieron los responsables de UGT y CC, que pidieron la solidaridad de los demás trabajadores. La respuesta fue una severa amonestación del primer directivo Bernd Pischetsrieder por el «incomprensible alargamiento de la negociación». En fin, a 16 de mayo, cuando se cierra este artículo, se halla pendiente una reunión de porte nacional antes de finalizar el mes, entre los responsables de UGT y CC.OO. y el responsable de producción de la marca, que pretende desbloquear el convenio.

Cabe preguntarse cómo es posible este proceso tan largo, que sólo puede solventarse, observándolo desde Navarra, de la mano de UGT que insiste en el referéndum a sabiendas de que hay una distancia entre la parte radicalizada del comité y buena parte de los empleos, que desean recuperar las condiciones de trabajo normales, aunque ello comporte costos. La necesidad de cerrar de una vez

---

el conflicto entre ambas partes es evidente, porque en caso contrario tendría lugar un grave deterioro, que no sólo afectaría a la propia planta sino además a los miles de trabajadores de las empresas de componentes y auxiliares que en gran parte trabajan sólo para Volkswagen.

De no haber acuerdo antes de San Fermín, habrá que observar el proceso con pesimismo. El cierre de la planta ocasionaría más de quince mil parados por su repercusión en las demás empresas del complejo. Es evidente, además, que la imagen de Navarra quedaría seriamente afectada, por lo que se explican las opiniones que ven detrás de un conflicto tan largo posibles intereses comunes relacionados con el denominado «proceso». Una Navarra en situación parecida a la que se produjo en los años setenta, de huelgas y cierres muy sonados, de pérdidas de empresas y estatus prerrevolucionario, probablemente favorecería los intereses propicios a la territorialidad. En cualquier caso, la debilidad de Volkswagen o su desaparición a largo plazo en función de alternativas maximalistas pilotadas al parecer por la presión de los sindicatos abertzale y cenetista, iniciaría un nuevo ciclo en Navarra precisamente en una etapa de su brillante historia industrial reciente en el que hace falta un cambio de modelo que supere el exceso de dependencia del sector metálico, y un esfuerzo denodado para introducirse plenamente en la sociedad de la información, paralelamente a una diversificación de las actividades o al fortalecimiento de las actuales. En conclusión, en estas horas difíciles de relocalizaciones, Navarra necesita un salto cualitativo aprovechando las condiciones económicas, sociales, ambientales y ecológicas, urbanísticas, y de investigación, que ha logrado durante la Segunda Industrialización.

**Fecha de creación**

29/05/2006

**Autor**

Manuel Ferrer

*Nuevarevista.net*