

¿El ocaso de la huelga?

Manuel Aznar López, miembro correspondiente de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación (LA VANGUARDIA, 24/09/04).

La huelga es un instrumento clásico de defensa de los derechos de los trabajadores e, incluso, más allá de esta función, ha sido utilizada, desbordando las fronteras laborales, como instrumento de lucha política. La historia sindical está jalonada de huelgas memorables cuyo éxito ha contribuido decisivamente a la caída de gobiernos e, incluso, de regímenes, o cuyo fracaso ha consolidado a unos y a otros. El ámbito propio de la huelga es, empero, el laboral, y así está garantizado como derecho en constituciones como la española.

Ahora bien, cuando una empresa se encuentra en momentos críticos, es de sentido común preguntarse si el ejercicio del derecho de huelga constituirá un instrumento útil para la defensa de los derechos de los trabajadores o si, por el contrario, será un boomerang que, al agravar la situación de la empresa, acabará, en una rocambolesca paradoja, actuando no ya en beneficio, sino precisamente en perjuicio de quienes ejercen tal derecho.

Este dilema ha tenido respuestas divergentes en dos situaciones similares, que se han producido de modo simultáneo en dos países de la Unión Europea. Como tal divergencia llama la atención, no estará de más glosar brevemente esta circunstancia.

La primera de estas situaciones es la que afecta a los astilleros españoles. Para salvar la crisis de Izar, la SEPI ha propuesto separar la actividad militar y la civil, creando una nueva sociedad para la primera y privatizando la segunda. Frente a esta propuesta, los trabajadores se han movilizad y la respuesta sindical ha sido anunciar la convocatoria de huelgas, expresando además serias reticencias sobre la privatización referida.

El otro caso es Alitalia. Anclada en la concepción obsoleta de la compañía de bandera, la empresa italiana opera a unos costes muy superiores a sus competidores. En efecto, el coste medio del billete por kilómetro, que llegaría, al parecer, a 11 euros en Alitalia, sería, por ejemplo, tan sólo de unos 6 euros en otras compañías para trayectos similares. ¡Demasiado plomo en las alas para despegar!

Así las cosas, la solución propuesta por la empresa ha sido similar a la de la SEPI: dividir la compañía en dos sociedades, Alitalia Fly y Alitalia Service, y acelerar el camino hacia la privatización. La respuesta de los sindicatos ha sido precisamente la opuesta a la de sus homólogos españoles. Renunciando de entrada, de modo explícito, al ejercicio del derecho de huelga, se mostraron dispuestos a negociar con la empresa para permitirle levantar el vuelo. El diálogo ha sido tan frenético y fulgurante que, en un tiempo récord, se han concluido acuerdos con pilotos, asistentes de vuelo y personal de tierra. Ha sido, en consecuencia, un ejemplo inusitado de rapidez para lo que se estila por estos pagos.

Los acuerdos alcanzados supondrían la reducción de la pérdida de puestos de trabajo. En lugar de los cinco mil previstos ahora, se calcula que la pérdida se establecerá en torno a los tres mil setecientos. Por lo demás, los sindicatos se muestran partidarios de la creación de un holding que controle las dos compañías procedentes de la escisión de Alitalia y que favorezca el proceso de privatización. El objetivo no es poner paños calientes, sino poder relanzar la compañía para los próximos veinte años.

No se me oculta que la situación del sector de la construcción naval y la del sector del transporte aéreo no son idénticas. Tampoco que cada sector laboral tiene sus propias tradiciones y su

particular cultura empresarial y sindical. No ignoro que, por añadidura, se trata de dos países distintos, con la consiguiente dificultad para establecer comparaciones. Sin embargo, siendo similares las propuestas empresariales, no deja de ser un hecho llamativo que las respuestas al dilema sean diametralmente opuestas. Es, por tanto, razonable preguntarse si es más acertada la férrea posición de los trabajadores de Izar y –dejando aparte algunos lamentables excesos– su canalización por los cauces tradicionales de movilizaciones y de huelgas o si, por el contrario, es más realista, cuando está en juego la propia supervivencia y viabilidad de la empresa, la postura de los trabajadores de Alitalia, que ha renunciado a las medidas clásicas de presión.

El asunto es de un interés tan indudable que el diario italiano *Il Sole-24 Ore* publicaba hace unos pocos días un editorial bajo el título *Il tramonto dello sciopero*, es decir, el ocaso de la huelga. En él se señalaba que, en el caso de Alitalia, la huelga estaba fuera de contexto y que llevar a cabo agitaciones al viejo estilo hubiera sido solamente un caso de eutanasia. Añadía que, en estas situaciones, la mejor huelga es la negociación.

Hablar del crepúsculo de la huelga acaso sea un exceso, explicado por el hecho de que el diario en cuestión es el órgano de expresión de la patronal italiana. Con todo, al leer el editorial recordé al punto la propuesta, realizada en Italia hace unos meses, de implantar la huelga virtual. Ésta –si mi memoria no me es infiel– consistía, en líneas generales, en que, tras su convocatoria, la huelga no se celebraba efectivamente, pero los trabajadores aportaban el dinero que se les hubiera descontado y la empresa añadía una cantidad similar o superior, destinándose el fondo así constituido a fines de interés social.

Debo añadir, no obstante, que quien formulaba esta propuesta no era otro que... el propio ministro de Trabajo.