

HA comenzado en la industria aeronáutica española un proceso de centralización de las instalaciones, después que el Estado, a través de Construcciones Aeronáuticas, S. A., se haya asegurado el control monopolista de la actividad? Por esta pregunta, sin respuesta por ahora, muchos técnicos aeronáuticos, superiores y de grado medio, tienen perdido el sueño. Por lo pronto, Construcciones Aeronáuticas ha comenzado el traslado desde Tablada (Sevilla) a Getafe (Madrid) de la División de Proyectos, que tiene a punto de terminar el prototipo del mono-reactor de entrenamiento C-101, para enseñanza básica avanzada y misiones auxiliares de ataque al suelo, que —en palabras del ministro del Aire— "puede llegar a ser un avión de enseñanza de pilotaje de primera línea" (1).

Ciento diez técnicos se han visto afectados por esta decisión de CASA, comunicada cuando el traslado a Getafe era inminente: ingenieros, peritos, ayudantes, técnicos proyectistas, delineantes, traductores, especialistas en organización y sistemas, etc. El traslado, sintomáticamente, se realiza cuando el proyecto del 101 está prácticamente terminado —concluirá el próximo mes de septiembre— y a pesar de que, según fuentes laborales, pueda suponer unas pérdidas de ciento cincuenta millones de pesetas. La razón esgrimida por Construcciones Aeronáuticas ha sido solamente una: la centralización. A esta razón, los técnicos han respondido con una pregunta también sin contestación: ¿y por qué no se centraliza el proyecto en Tablada en vez de en Getafe? Por otro lado, argumentan que no siempre (y ponen el caso francés de la Marcel Dassault y el de la MBB) el prototipo está al lado del proyecto, que los aviones se diseñan en un lugar y se fabrican y se vuelan en otro. Estos técnicos dan a Sevilla como lugar óptimo para el desarrollo del prototipo y sus pruebas: existencia de una mano de obra cualificada, zona aérea menos saturada de tráfico, mejores condiciones meteorológicas, etc. "Técnicamente no hay razón para el traslado", concluyen.

Luego tiene que haber unas razones políticas, en función del monopolio de CASA y del control de esta sociedad por el INI. "El enorme volumen de inversiones que la industria aeronáutica —ha declarado el ministro del Aire— exige poner en juego y la alta tecnolo-



El mono-reactor de entrenamiento C-101, en vuelo: representación artística del proyecto de CASA.

El "caso CASA"

EL CENTRALISMO, CONTRA LOS TECNICOS AERONAUTICOS

gía del material requerido aconsejaron el reagrupamiento en una sola sociedad, CASA, del 80 por ciento del potencial aeronáutico del país". Según fuentes oficiales, en CASA trabajan siete mil personas, que desarrollan programas de diseño y proyecto de prototipos de aviones, así como la fabricación de estos programas y de otros en colaboración con industrias europeas. CASA es uno de los pocos ejemplos de la industria española en los que el país vende tecnología. El último avión proyectado totalmente por la firma, el transporte ligero C-212 "Aviocar", ha sido adquirido por Portugal, Jordania e Indonesia, con ciento cuatro unidades. Anteriormente, el "Saeta" y el reactor de apoyo táctico HA-220 "Supersaeta" habían sido otros prototipos de diseño propio salidos de la industria aeronáutica asentada en Andalucía (Tablada y Cádiz).

Subdesarrollo y tecnología

"Nos tememos —han manifestado estos técnicos, entre quienes el traslado ha creado una conciencia

de proletarianización inexistente hace dos meses— que la División de Proyectos sea sólo un primer paso, y que en definitiva lo que se quiera es concentrar todas las actividades de la empresa en Getafe. Nosotros somos los primeros ciento diez forzados al traslado o, si lo preferimos, al despido. Somos una mano de obra muy cualificada. Pero detrás de nosotros, ¿quién nos asegura que no nos seguirán los dos mil quinientos empleados y obreros de las factorías de Tablada y San Pablo (Sevilla) o los quinientos ochenta de Cádiz?".

Evidentemente, a falta de un control democrático, el INI no ha tenido en cuenta, al adoptar la decisión de traslado, la repercusión que un enclave tecnológico como es el aeronáutico podría suponer en una zona subdesarrollada. "Si algo está claro —ha señalado Nicolás Salas en una mesa redonda organizada en Sevilla sobre este tema— en la política de desarrollo regional del INI es que no se han cumplido en Andalucía los postulados de apoyo a las zonas más deprimidas, ni se ha suplido la

ausencia de la empresa privada en aquellos sectores que podrían haber proporcionado valores añadidos a las producciones típicas de la zona. En el caso CASA hay que valorar que se trata de una empresa afecta al INI —al INI y a la industria extranjera en un 20 por 100—, cuya existencia obedece a unos postulados donde la subsidiariedad es asunto fundamental. Si una empresa del INI fomenta la emigración de profesionales de alta y media especialización, no tenemos más remedio que pensar que su política es contraria al desarrollo de la región. Por otra parte, no parece coincidir esta actitud con la tantas veces repetida noticia de que Sevilla debe convertirse en centro industrial aeronáutico del máximo rango, coincidente además con sus antecedentes en el sector. El INI es, sustancialmente, el principal responsable del problema de CASA, por no realizar una localización industrial de acuerdo con los principios de subsidiariedad expuestos en su Ley fundacional, por no atender las necesidades específicas del Sur de España y por utilizar unos canales financieros meridionales que no parece que revertían en beneficio de la zona".

Ante esta obligada fuga de cerebros que repite a un alto nivel el drama de la emigración de la mano de obra andaluza, los técnicos proponen la especialización de factorías como la única alternativa válida al centralismo aeronáutico que pretende imponer CASA. De esta forma, señalan, Getafe podría acometer los proyectos y construcciones referentes a los aviones de transportes y a los convenios internacionales de colaboración; Sevilla, entre San Pablo y Tablada, se encargaría (sobre la continuación de la obra de Hispano Aviación, que absorbió CASA) de proyectos tales como los enunciados; y, finalmente, Cádiz continuaría con programas de aviones ligeros de enseñanza o de los tipos denominados de "aviación general".

Claro que para que esta alternativa pudiera acometerse, el INI tendría que dejar de ser autoritario y centralista y debería ser una realidad el control democrático de sus decisiones. Pedir esto sin que exista un marco democrático nacional es una forma como otra cualquiera de pedir la Luna. Y a la Luna no se llega, hoy por hoy, en un mono-reactor, por muy español que sea, diseñado lejos de Madrid. ■ ANTONIO BURGOS.

(1) El C-101 se juzga competidor del franco-germano "Alpha-Jet", del británico "Hawk" y del MB-339.