



e l e k t r o n

Boletín del **FRENTE DE TRABAJADORES DE LA ENERGIA** de **MEXICO**
Organización obrera afiliada a la FEDERACION SINDICAL MUNDIAL
www.fte-energia.org | prensa@fte-energia.org | <http://twitter.com/ftenergia> |
<http://ftemexico.blogspot.com> | v. 13, n. 492, 17 de diciembre de 2013

Pemex adquiere 51% en astilleros gallegos

Pemex asume el control del Astillero Barreras. Con 5 mil 200 millones de pesos la burocracia de Pemex salva de la quiebra a los astilleros gallegos. Pemex compró el 51 por ciento de acciones. Se crearán 4 mil empleos en Galicia, España. La operación está a cargo de PMI, filial de Pemex. Culmina así el negocio empezado por Calderón y Coppel. ¿Quién controlará a la burocracia? Nadie. ¿A quién informarán de los resultados económicos? Solo a los “socios”, no a la nación.



Astilleros Barreras en Vigo, Galicia, España

Control del astillero

Desde Vigo, España, Pemex informó el 16 de diciembre (en www.pemex.com):

PMI, filial de Petróleos Mexicanos, asumió hoy formalmente el control del astillero español Hijos de J. Barreras, S.A (Astillero Barreras). El acto institucional tuvo lugar en la sede del Astillero Barreras en Vigo y fue

2013, *elektron* 13 (492) 2, FTE de México

presidido por el presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo.

Al evento también asistieron el alcalde de Vigo, Abel Ramón Caballero, y el presidente del Astillero Barreras, José García Costas. Pemex estuvo representado por el coordinador de asesores de la Dirección General, Carlos Roa, y por el director general de PMI Comercio Internacional, José Manuel Carrera.

De este modo culmina un largo proceso que comenzó en la primavera de 2012 con la firma de un protocolo de intenciones, el cual pretende contribuir a la reactivación de la industria naval en España, y a la vez aprovechar la oportunidad para transferir tecnología y conocimiento al sector naval mexicano.

En este sentido, Carlos Roa anunció que entre los primeros proyectos se logró la firma de un contrato del astillero con la empresa chiapaneca Procesa para la construcción de un barco atunero que trabajará en las costas del Pacífico mexicano, así como un acuerdo para la construcción de tres buques tanque que brindarán apoyo a Pemex Refinación, las cuales iniciarán en el primer bimestre del próximo año.

De manera adicional, se firmó un protocolo de intenciones con la empresa mexicana Diavaz para la construcción de un buque de apoyo a plataformas petroleras.

300 millones de euros

Pemex anunció que invertirá más de 300 millones de euros (más de 5 mil 200 millones de pesos) para la “reactivación de la industria naval de España”, que se encuentra al borde de la quiebra y desesperada, al tener más de dos años sin firmar ningún contrato (Tejeda A.G., en *La Jornada*, p.24, 17 diciembre 2013).

La paraestatal mexicana dio a conocer asimismo que compró 51 por ciento de acciones de los astilleros Hijos de J. Barreras, también una empresa al borde de la quiebra, que actualmente tiene a toda su plantilla en un expediente de regulación de empleo (ERE) y entregó su último encargo en junio de 2011: un *ferry* de pasajeros.

El coordinador de asesores de Pemex, Carlos Roa, viajó a Vigo para rubricar el acuerdo, que se inició hace más de año y medio, en el que han intervenido tanto el presidente de España, Mariano Rajoy, como el mandatario

mexicano, Enrique Peña Nieto, así como el presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijoo; el director general de la filial internacional de Pemex, PMI, José Manuel Carrera Panizzo, y el director de la paraestatal, Emilio Lozoya.

El origen de este convenio de “intenciones” para rescatar de la penuria y la bancarrota a la industria naviera española data del anterior gobierno mexicano de Felipe Calderón y el antiguo equipo directivo de Pemex encabezado por Juan José Suárez Coppel, quienes recibieron la petición expresa de las autoridades españolas y gallegas de invertir en el sector para sacarlo del riesgo de quiebra, el cual todavía prevalece, a pesar de esta primera inversión anunciada por Pemex de 300 millones.

Sostenida decadencia

La paraestatal mexicana no aclaró en el breve comunicado en que informó de la operación sobre el monto pagado o el acuerdo con que se adjudicó 51 por ciento de los astilleros Hijos de J. Barreras, uno de los más emblemáticos de Vigo, pero en franca decadencia desde hace más de una década, en la que el sector naval gallego ha perdido presencia en el sector, sobre todo a escala europea, donde tienen más prestigio y volumen de negocio los astilleros franceses y holandeses, a pesar de que actualmente la actividad principal del sector se concentra en los países asiáticos.

En vista de la grave crisis social y económica que se cernía sobre los astilleros gallegos y, por tanto, la región, las autoridades españolas solicitaron la intervención de Pemex, a lo que accedieron de inmediato tanto el ex presidente Calderón como el actual mandatario Enrique Peña Nieto, quien avaló en más de tres ocasiones los compromisos de su antecesor en Galicia. De hecho, Pemex se comprometió a contratar con astilleros gallegos la fabricación de dos *floteles* y 14 remolcadores petroleros, de los cuales siete serán de exclusiva manufactura gallega y el resto serán vía conversión con astilleros mexicanos y de Galicia. Se anunció también que se podría beneficiar Galicia de buena parte de los contratos para la renovación de la flota de Pemex, en la que se prevé la compra de 150 embarcaciones de diverso calado

en los próximos años. Además, la edificación de un centro de almacenamiento y comercialización de Pemex en el puerto de La Coruña, con una inversión inicial –a cuenta de la paraestatal– de 70 millones de dólares, el cual ya está aprobado y en marcha.

En el comunicado en que se confirmó que Pemex asumió el control de dicho astillero se explicó que así “culmina un largo proceso que comenzó en la primavera de 2012 con la firma de un protocolo de intenciones, el cual pretende contribuir a la reactivación de la industria naval en España y, a la vez, aprovechar la oportunidad para transferir tecnología y conocimiento al sector naval mexicano”.

Cláusula de confidencialidad

Carlos Roa informó que la construcción de los barcos, que tendrá un costo de 300 millones de euros, se hará mediante la firma de un contrato con la empresa chiapaneca Procesa para la fabricación de un atunero que trabajará en las costas del Pacífico mexicano, así como la construcción de tres buques-tanques que brindarán apoyo a Pemex Refinación. La fabricación de dichas embarcaciones se iniciará en el primer bimestre del año próximo. Asimismo, se firmó un protocolo de intenciones con la empresa mexicana Diavaz para la construcción de un buque de apoyo a plataformas petroleras.

El funcionario de la paraestatal mexicana comunicó que están evaluando la posibilidad de trasladar a vivir y trabajar a nuestro país a técnicos y profesionales gallegos, de los propios astilleros que ahora controlan, para edificar un nuevo astillero en México. “Tenemos confianza en que esperan grandes cosas a Barreras”, enfatizó Roa.

Ni Pemex ni la dirección de los astilleros Hijos de J. Barreras aclararon el destino de la plantilla laboral. Todos los empleados están sometidos a un ERE y su futuro es todavía un enigma, una vez que el acuerdo secreto que firmaron Pemex y los dueños de los astilleros en mayo pasado –que es precisamente el origen del acuerdo– tiene una cláusula que prevé una sanción severa si se desvela el contenido del pacto, en el que se incluye el protocolo a seguir con la plantilla de trabajadores.

Justificaciones de Pemex

Pemex justificó la operación de rescate a la industria naval gallega –con una primera ola de inversiones de más de 300 millones de euros–, con el argumento de que “los astilleros mexicanos no tienen la capacidad” para construir buques o barcos de “alta sofisticación”, según explicó el coordinador de asesores de la paraestatal, Carlos Roa (Tejeda A.D., en *La Jornada* en internet, 17 diciembre 2013).

En un encuentro con corresponsales de medios mexicanos en España, Roa confirmó que la operación de adquisición del 51 por ciento de las acciones de los astilleros Hijos de J. Barreras costaron cinco millones 100 mil euros, que ya fueron desembolsadas de las arcas de PMI, la filial de Pemex en el extranjero.

Hasta el momento se había informado de manera “extraoficial” del monto de la operación, dado que se manejó con sumo hermetismo el contenido de la “carta de intenciones” que se firmó el mayo pasado y que dio origen a este acuerdo por el que Pemex toma el control la empresa naviera española.

Los Hijos de J. Barreras es un astillero que se encontraba en una situación delicada, al no firmar ningún contrato desde hace varios años. Su último trabajo fue la entrega de un ferry de pasajeros en mayo del 2011. La empresa se encontraba al borde la quiebra y con toda su plantilla –100 trabajadores– sometidos a un Expediente de Regulación de Empleo (ERE).

¿Hacer más rentable a Pemex?

Según Roa, la operación no está motivada por la intención de rescatar al sector naval español para ayudar al país por la severa crisis que sufre desde hace más de un lustro, sino con el objetivo de hacer más rentable la cadena productiva de Pemex.

“En el punto intermedio están los barcos. A pesar de que hay astilleros en México, estos astilleros –y así lo reconocen incluso ellos mismos– no tienen la capacidad para hacer este tipo de embarcaciones (atuneros, buques tanques, buques de asistencia sísmica o barco abastecedor). Ahora bien, los barcos de menor

2013, *elektron* 13 (492) 4, FTE de México tamaño obviamente que estamos interesados en hacerlos en México”.

Roa también informó que su intención es construir al menos dos floteles en España –cada uno con un valor aproximado de 150 millones de euros– y en principio se adjudicarán a Hijos de J. Barrera y otro a Navantia, la naviera pública española. Además informó que del “programa que hacemos con la Secretaría de Marina, con el que se pretende construir 25 barcos, vamos a construir 22 en territorio nacional y solamente los tres barcos (buques tanques de bajo calado) de mayor sofisticación son los que pretendemos hacer en España”.

El director general de PMI, José Manuel Carrera, explicó por su parte que se eligió este astillero porque es el mayor de España, tiene más de cien años de fundado y es famoso internacionalmente por su diseño, tecnología, calidad e ingeniería en buques del sector petrolero. “Es un especialista que tiene una tecnología que vamos a poder transferir a México. Todo está diseñado para generar capacidades que nos van a ayudar a sacar petróleo de México y para fomentar también el empleo en México”.

Tanto Roa como Carrera confirmaron que las inversiones que procederán de México –tanto de Pemex, de la Secretaría de Marina y de las empresas Procesa y Diavaz– se desembolsarán más de 300 millones de euros en los próximos dos, lo que permitirá crear alrededor de cuatro mil puestos de trabajo en Galicia.

Fabuloso negocio personal: FTE

Si en la década de los 70s se sabía que el presidente en turno tenía su propio barco petrolero, hoy tiene su propio negocio petrolero.

Para operar esos negocios personales, manteniéndolos en la opacidad total, es que Pemex tiene 51 filiales, entre otras Pemex International (PMI). NINGUNA informa a la

nación, TODAS están al margen de las leyes mexicanas, a NINGUNA se le puede auditar, TODO queda entre unos cuantos.

Por ello es que Lozoya y Peña continuaron los arreglos iniciados por Calderón y Coppel al más alto nivel, incluyendo al rancio gobierno español.

Ahora, apenas impuesta compulsivamente la reforma energética que desnacionaliza a Pemex (y a la CFE), se anuncia que la petrolera mexicana asume el control del astillero gallego, mediante el 51% de las acciones e inversiones que crearán empleos en la península.

¿Para qué quiere Pemex esa empresa de astilleros? Para comprarle lo que produzca, los ingresos por ventas serán de sus socios: Peña e Hijos. No habrá ninguna rentabilidad de Pemex. Esa es demagogia. Pemex no necesitará ni buques ni floteles porque NO realizará exploración ni producción de hidrocarburos, eso lo harán las transnacionales.

Mientras Lozoya y Peña destruyen en México a la industria petrolera nacionalizada, acuden a España a salvar a un astillero en quiebra y a financiarlo, invirtiendo y creando empleos. ¿Por qué no lo hacen en México? Primero porque para Lozoya y Peña primero está “su” madre patria. Segundo, porque ambos se consideran súbditos de esa arcaica corona. Tercero, son enemigos de México.

Lo más importante: se trata de un negocio particular, con recursos de Pemex, con TODOS los derechos y NINGUNA obligación, ni siquiera de informar.

Dice la burocracia en turno que los recursos invertidos son de PMI. ¿De dónde los obtuvo? De Pemex, a partir del petróleo vendido en el mercado internacional. ¿Cuándo había informado? Nunca. ¿De cuánto más dispone PMI en sus arcas? La nación no sabemos. Lo mismo ocurrirá con los resultados de los astilleros gallegos: solamente “los socios” se enterarán y recibirán los dividendos.

Frente de Trabajadores de la Energía,
de México