

Ahora lo que toca es defender el sector industrial

Es imprescindible volver a contar con una industria fuerte. La Federación de Industria de CCOO no tiene ninguna duda. Sabe que estas empresas deben convertirse en la alternativa a la crisis.

Cuando hace algo más de tres años la crisis llegó a España para quedarse por una larga temporada, muchos fueron los que aseguraron que la industria se encargaría de absorber los excedentes de mano de obra de otros sectores, y fundamentalmente de la construcción. Lamentablemente, hoy nada de eso ha ocurrido. Cada día que pasa la industria española pierde peso en el conjunto de la economía y la situación no mejora.

Si echamos un vistazo a las cifras comprobamos que todas las economías desarrolladas han acusado la recesión económica, pero es evidente que España es uno de los países que más cuota de producción industrial ha perdido. Desde 2008 se ha recortado en un 22,5% y el empleo ha caído en casi un 20% en el sector del metal, la minería y la energía eléctrica, al eliminarse cerca de 300.000 empleos.

Si estas cifras no son suficientes para constatar que el Gobierno socialista abandonó a la industria a su suerte, recuperamos otro dato. Según el Ministerio de Trabajo, durante los ocho primeros meses de 2011 el 54% de las personas que resultaron afectadas por un expediente de regulación de empleo trabajaban en el sector industrial.

La industria por lo tanto, lejos de ser la alternativa a esta crisis, se ha convertido en una de sus mayores dam-

En 2008 el sector industrial representaba el 18% de la riqueza nacional. Dos años más tarde su presencia en el PIB a coste de los factores cayó hasta el 12,5%

nificadas. Pese a sus declaraciones grandilocuentes, el Gobierno de José Luís Rodríguez Zapatero no fue capaz de concretar un plan integral para el sector y las comunidades autónomas, pese a tener transferidas una parte importante de las competencias en esta materia, no consideraron las políticas industriales como una priori-

El empleo industrial asalariado suponía un 20,5% del total en el año 2000. Una década después su peso en el conjunto de la economía se había reducido en algo más de cinco puntos porcentuales

dad. Con el nuevo Gobierno esta situación debe cambiar si se quiere crear empleo, y empleo de calidad.

Al abandono de la industria se sumó el empeoramiento de la situación financiera, la falta de recursos económicos y la actitud de la banca que, inmersa en su propio saneamiento, secó las vías de crédito a la inversión productiva.

Por lo explicado hasta ahora, el máximo órgano de dirección entre congresos de la Federación de Industria de CCOO decidió el 8 de noviembre entrar en campaña electoral y reclamar a cada uno de los partidos políticos que se presentaban a las elecciones que la defensa de la industria se convirtiera en una de sus prioridades durante los próximos cuatro años, porque este sindicato sabe que sin industria España no tiene futuro ◊



Felipe López, secretario general de la Federación de Industria de CCOO

NAVAL: Un plan estratégico se hace imprescindible

El impacto de la crisis sobre la demanda, la escasa contratación y las dificultades financieras han incidido muy negativamente en el sector naval, con efectos visibles en todos los astilleros españoles, en la industria complementaria y proveedores, así como en el empleo. Este nuevo escenario está provocando el cierre de astilleros, el cese de actividades, los procesos concursales y la proliferación de expedientes de regulación de empleo extintivos.

A esta circunstancia habría que añadir la falta de un régimen fiscal de ayuda al sector tras la apertura del expediente abierto desde Bruselas al *tax lease* de nuestro país y la liquidación del actual Fondo de Garantías de PYMAR por otro, que están llevando al sector al borde de la quiebra al no poder afrontar nuevos contratos y carecer de sus principales instrumentos de financiación. Situación que afecta especialmente a los astilleros privados. Y en cuanto al sector público (Navantia), la fuerte reducción presupuestaria, la caída de la exportación, la ausencia de nuevos contratos, las fuertes pérdidas y el incumplimiento del acuerdo de 2004, están provocando un preocupante deterioro de la compañía.

Ante esta situación, el secretario del Naval de Industria de CCOO, Ramiro González, plantea al nuevo Gobierno que defina un plan estratégico para el sector con dotaciones presupuestarias que permitan la salida de la crisis; resolver de inmediato los problemas que han surgido en torno al *tax lease*; crear un nuevo Fondo Patrimonial de Garantías; establecer una política de impulsos en materia de contratación, innovación y formación; resolver el problema de los astilleros en procesos concursales o de liquidación y cumplir los acuerdos ◊

Ramón Linares, delegado de CCOO en Navantia Puerto Real (Cádiz)

"Esperamos que el día después de las elecciones se comience a trabajar en la elaboración de planes industriales reales y concretos que apuesten por el sector naval, una industria estratégica para la economía y el empleo"



AUTOMOCIÓN: Un sector cargado de retos

Industria de CCOO lleva años insistiendo en la importancia de defender la industria del automóvil dentro de su estrategia de cambiar el modelo productivo. El nuevo Gobierno debería tener en cuenta algunas medidas a corto y medio plazo que en opinión de este sindicato ayudarán a un sector que es altamente productivo y competitivo, con altos niveles de I+D+i, y que contribuye al mantenimiento del empleo, de los ingresos públicos y a la mejora de la balanza comercial.

A corto plazo, el secretario de Automoción de Industria de CCOO cree que es fundamental reactivar el Plan 2000E. Manuel Gálvez es de los que piensa que España no puede aspirar a seguir siendo el segundo productor europeo de turismos y el primero de vehículos industriales con un mercado que en 2011 apenas va a superar las 810.000 unidades. Cada euro invertido en un buen plan de renovación del parque de vehículos tiene un alto retorno en forma de mantenimiento del empleo, impuestos, mejora ambiental y seguridad vial.

Para promocionar el consumo CCOO cree que sería positivo estudiar la aplicación de un IVA más progresivo, manteniendo o subiendo el tipo del 18% para los coches más caros y/o contaminantes, menos afectados por la caída del mercado doméstico, y rebajando en más de un 50% el IVA de los vehículos industriales y

de los coches más pequeños y limpios, a los que también debería suprimirse el impuesto de matriculación.

Estas medidas contarían además con el apoyo de las propias marcas. CCOO no olvida las tremendas dificultades por las que están pasando los distribuidores, que soportan un 90% de la caída de las ventas. Para este sector cree que sería importante el desarrollo de una Ley de Distribución equilibrada y, sobretodo, consensuada y apoyada por el conjunto de distribuidores y productores.

CCOO reclama también mantener el actual Plan para la Competitividad del Auto y complementarlo con un plan integral que tenga en cuenta las necesidades reales y concretas de las empresas, en materias como el ahorro energético, la mejora de las infraestructuras, o la logística, superando la falta de operatividad y de concreción de la mayoría de las mesas sectoriales que se han ido constituyendo.

Como factor de futuro es también muy importante comenzar a dibujar la movilidad del nuevo siglo implicando a todas las partes (constructores, empresas proveedoras, empresas energéticas y de infraestructuras, administraciones, universidades, agentes sociales...) España tiene suficiente masa crítica para ser uno de los principales actores mundiales si no pierde el tren, ahora que todavía hay tiempo ◊



Ana María Pérez, delegada de CCOO en Iveco España (Madrid)

"Pedimos a quien gobierne el país que se mantengan las ayudas al sector, que se trabaje junto Industria de CCOO en un plan industrial específico para el sector de componentes y fabricantes y que el auto sea uno de los motores de creación de empleo de calidad"

DEFENSA: Presente y futuro

Los recortes presupuestarios que viene aplicando el Ministerio de Defensa en los últimos años es un factor que preocupa a Industria de CCOO al ser de los más acusados entre los grandes países de la Unión Europea. A esta situación se añaden los problemas de financiación derivados de los anticipos de los programas de modernización de las Fuerzas Armadas. Todo ello está acarreado importantes dificultades de liquidez a las empresas suministradoras.

A medio y largo plazo sería preciso que la industria española de defensa desempeñe un papel más importante en el nuevo modelo económico que se persigue. Para ello se requiere acometer una estrategia de reordenación y concentración empresarial del sector, en el marco de la industria auxiliar (el acortamiento de la cadena de suministro es vital para la participación de la pyme en dichos proyectos), similar a la seguida en Francia, Italia o Reino Unido. Además, la configuración de un tejido de alianzas y cooperación facilitaría una consolidación entre empresas del mismo o diferente tamaño.

En definitiva, la necesaria política de ajustes no puede, ni debe, dejar al margen a un sector con una fuerte dependencia de las inversiones contempladas en los presupuestos gubernamentales y que se caracteriza por la incorporación de actividades de alto valor añadido, elevado empleo de calidad, además de ser una fuente directa de desarrollos tecnológicos. Para Raúl Arango, responsable del sector de Defensa en Industria de CCOO, con sectores como este España se juega la competitividad futura de su industria ◊



Antonio Martín, delegado de CCOO en EADS (Madrid)

"Tiene que producirse un pacto de Estado, impulsado por el Gobierno, que implique a las comunidades autónomas y que cuente con las empresas y los sindicatos para que crezca el sector"



Esteban Elorza, delegado de CCOO en Santa Bárbara Trubia (General Dynamics)

"Debemos luchar por que se considere al sector como estratégico para el país. De ello depende la supervivencia de miles de familias"

AEROESPACIAL: Con futuro y posibilidades de crecer

Si bien en una primera fase la crisis no impactó en el sector aeronáutico de la misma manera que en el resto de la industria, la reducción de la inversión pública le está afectando muy negativamente, con expedientes de regulación de empleo en varias empresas. Para Industria de CCOO sería un error que un sector tan dependiente de este tipo de inversión perdiera su oportunidad ahora que sus cimientos no están lo suficientemente asentados.

El resto de países desarrollados siguen afianzando sus posiciones en el sector y los emergentes han puesto en esta industria una de sus prioridades. El responsable del sector aeroespacial en Industria de CCOO, Francisco Cuesta, pone como ejemplo a seguir la estrategia de la brasileña Embreer, que hace cinco años era la quinta empresa mundial del sector y que ahora ocupa el tercer lugar del ranking, o el fuerte impulso que China está dando a su industria aeroespacial.

El Gobierno que ha salido de las elecciones del 20 de noviembre debe poner en marcha el Plan Estratégico para el Sector Aeronáutico Español en el periodo 2008-2016, que si bien tiene importantes carencias, podría ser una base para el desarrollo de esta industria en nuestro país. También sería recomendable crear un observatorio industrial que realice el seguimiento del sector.

El sector aeroespacial es para CCOO uno de los pilares de la regeneración económica del país, pero solo será posible con una apuesta institucional clara. Este sindicato advierte que la posibilidad de tener una posición ventajosa en el sector se verá reducida en la misma medida que aumente la de los países emergentes, que sí están apostando por esta industria, tanto económica como tecnológicamente ◊

MATERIAL FERROVIARIO: Más inversión pública

Las empresas españolas de fabricación de material ferroviario tienen una cosa en común: su carga de trabajo viene del exterior ya que la inversión interna es mínima, por no decir nula. Por eso el responsable del sector en Industria de CCOO insiste en cambiar el modelo y potenciar las inversiones porque de lo contrario se corre el peligro de que se traslade la fabricación a otros países y cierren las plantas españolas.

En octubre la comisión europea aprobó la red transeuropea de transporte, que recoge los cinco corredores presentados por España con una inversión de 50.000 millones de euros. El 20% lo pone la UE y el resto lo debe financiar el Gobierno. Por eso David Verdoy cree imprescindible que desde el primer día el Ejecutivo se ponga a trabajar en buscar financiación para acometer este proyecto.

Seleccionar proyectos ferroviarios de alta intensidad productiva que puedan encontrar nuevas vías de financiación para inversiones en transporte público ferroviario y diseñar planes de movilidad en áreas metropolitanas apostando por tranvías y tren-tram, son otros aspectos en los que incide Industria de CCOO ◦



Pedro Martín, delegado de CCOO en Vossloh (Albuixech Valencia)

“Urge concretar inversiones públicas a nivel nacional, local y autonómico para obtener carga de trabajo. De lo contrario peligra el sector”

ELÉCTRICO: Definir la política energética del país

Industria de CCOO entiende que varios son los elementos que hay que modificar para establecer la futura política energética. El primero, definir un mix energético acorde a las necesidades del país. Para la secretaria de Industrias Eléctricas de CCOO, tendrían que estar presentes todas las energías.

Otra cuestión fundamental en el nuevo escenario es la modificación del mercado “spot” de la energía. El actual funcionamiento del pool eléctrico, que marca precio a través del coste marginal, conlleva un sobre coste energético insostenible para el país. Palmira García cree también que habría que modificar el cálculo de los costes fijos. El excesivo gravamen de las tarifas eléctricas impide que el dinero recaudado revierta en una mayor calidad del servicio a través de mayor inversión en las redes de distribución y transporte. Además, las políticas de incentivación deberían dirigirse a crear tejido industrial y no hacia el consumo eléctrico.

Otro elemento a modificar es el impositivo. El uso de la electricidad es un bien esencial y no puede estar gravado como un artículo de lujo. Y por último son necesarias mayores medidas sociales ◦



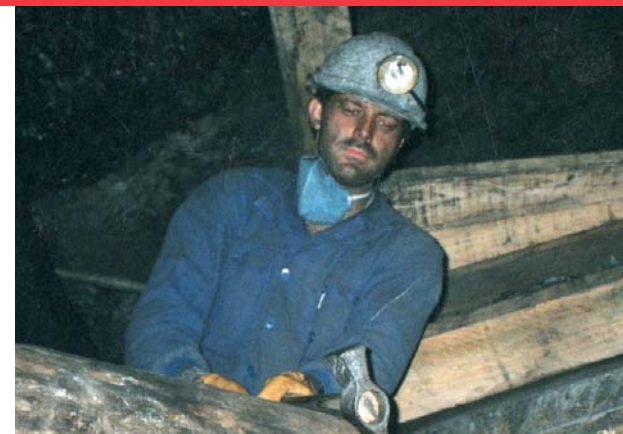
Carlos Martín, delegado de CCOO en el Grupo Endesa (Zaragoza)

“Esperamos un marco regulatorio estable, con vocación de futuro, que garantice las inversiones teniendo en cuenta las necesidades medioambientales, de los trabajadores y de los consumidores”

MINERÍA: El carbón nacional tiene futuro

Son muchas las razones que deberían llevar al nuevo Gobierno a defender el mantenimiento de una producción estratégica de carbón autóctono. Una producción adecuada permitiría una menor dependencia energética, actuaría como modulador de los precios de mercado de otras fuentes de energía y evitaría efectos socioeconómicos muy negativos en zonas donde la dependencia industrial del sector del carbón aún es muy importante.

Desde la certeza de que en España se va a seguir generando electricidad a través del carbón, CCOO se pregunta si el carbón de importación mantendrá sus precios si desaparece el nacional. Para el secretario de Industrias Extractivas de Industria de CCOO, Juan Carlos Álvarez Liébana, se ha llegado a esta situación porque los gobiernos han incumplido los planes acordados con las organizaciones sindicales que debían regular el sector en términos de plantillas, producciones y en materia de reactivación. Han responsabilizado a Europa alegando que es quien obliga a reducir el sector e incluso a cerrarlo. Por eso Industria de CCOO abogará por defender el sector por su marcado carácter estratégico, industrial, laboral, social, económico y territorial ◦



Omar García, delegado de CCOO en Coto Minero del Cantábrico (Villablino)

“Es imprescindible crear un marco normativo que garantice el consumo de carbón autóctono y cumplir el Plan del Carbón en toda su extensión”

SIDERURGIA: Incentivar la obra pública

Desde el inicio de la crisis financiera los distintos sectores industriales se han visto seriamente dañados arrastrando unos a otros a volúmenes escasamente previstos. La siderurgia se ha visto muy perjudicada por el frenazo del sector de la construcción situando su capacidad productiva muy por encima de la demanda. Todo apunta a que esta situación pasará de coyuntural a estructural durante un largo período de tiempo. La escasez generalizada de la demanda, por una u otras causas, sitúa a las fábricas españolas en una posición más complicada todavía que al resto de las europeas.

Por todo ello, el secretario de Fabricantes de Productos Metálicos de Industria de CCOO demanda al Gobierno que desarrolle acciones encaminadas a corregir sus déficits. José Ramón Laso propone una apuesta clara por la industria y que se incentive la obra pública para que sirva de motor al conjunto de los sectores.

Hay que tener en cuenta que muchas empresas siderúrgicas pertenecen a multinacionales que buena parte de su tiempo lo dedican a buscar costes más baratos en países emergentes, es decir con trabajadores más explotados y en peores condiciones y con menores obligaciones empresariales en materias tan importantes como la seguridad laboral y el medio ambiente.

Por eso el nuevo Gobierno, junto al de la UE, debería trabajar para establecer medidas que sitúen a las plantas europeas que cumplan con la legislación laboral y medioambiental en una posición sin desventajas respecto a sus competidores ◦

Jesús M^a Carreño, delegado de CCOO en Sidenor Basauri

“Tener una siderurgia fuerte ayuda a desarrollar toda la economía de una zona. Se invierte mucho dinero en tecnología, se crea empleo de calidad y por cada puesto de trabajo directo se generan cuatro indirectos”

