



Hay vida más allá del viejo *tax lease*

Durante el último año la Federación de Industria de CCOO ha protagonizado un intenso proceso de negociación-movilización destinado a salvar el sector naval. Sucesivas reuniones dieron forma al consenso de la totalidad de las organizaciones sindicales, a la unanimidad del conjunto de los grupos políticos y al pronunciamiento del Parlamento estatal y de Galicia, Asturias y Euskadi.

CCOO decidió primero prescindir de los dramáticos diagnósticos que Administración y patronal transmitían y pasó a reclamar una reunión con la Dirección General de Competencia y con la representación española en la Comisión Europea, un encuentro que no se celebró hasta el mes de abril. Fue allí donde se confirmó, tal y como sospechaba la Federación de Industria, que la tramitación del expediente al *tax lease* español no iba bien de contenido y que su resolución tardaría en llegar. En ese momento se diseñó un cambio de estrategia destinada a cambiar la posición que venía manteniendo el Gobierno español para gestionar el conflicto desde la exigencia hacia las instituciones europeas. CCOO sabía que tenía razones más que suficientes para reclamar que se cerrara el expediente abierto sobre el sistema de financiación y se emitiera cuando antes una resolución favorable. Mantener abierto el proceso, aun con una nueva regulación, estaba provocando en el sector los mismos efectos que un certificado de defunción.

Reactivar el sector

El 17 de julio llegó el dictamen de la Comisión Europea. CCOO valoró que, a pesar de que la resolución no se correspondía exactamente con lo que este sindicato exigía, no impediría la reactivación del sector y abría la posibilidad de concluir un proceso demasiado largo.

Zanjada esta parte del conflicto, Industria de CCOO insistió en la necesidad de impulsar iniciativas que garantizaran el empleo y la carga de trabajo en los astilleros.

En primer lugar reclamó la gestión y el cumplimiento ágil de los términos de la resolución (cálculo de tramos que la resolución establece como ilegales, comunicación a los inversores y proceso de recuperación de la ayuda) para que el proceso pudiera culminar a finales de 2013. Y en segundo lugar exigió que se tomaran en consideración medidas de acompañamiento al grave deterioro que afecta al sector y que la Administración incentivara que se recuperara la confianza de los armadores, financiadores e inversores ante el nuevo *tax lease*, vigente desde noviembre de 2012, un sistema de financiación con el que todavía no se ha operado.

Este sindicato reclamó además incorporar alternativas. En especial, requerir el concurso del Banco Europeo de Inversión en estructuras de financiación y aseguramiento en la construcción de buques y potenciar el papel del CESCE para facilitar el acceso del sector a la política de créditos y garantías a la exportación que le sea operativa.

Industria de CCOO sabe que el escenario de contratación de buques a escala global no es el mejor, que durante los dos últimos años la demanda se contrajo a la mitad, que persisten grandes dificultades de financiación, que la confianza de los inversores se ha resentido gravemente y que las empresas transmiten síntomas de agotamiento. Pero también tiene la certeza de que no se ha llegado hasta aquí para desfallecer. La iniciativa comercial de las empresas debe ser más proactiva. Los armadores ya no son los que van a llamar a la puerta de nuevas empresas. Recuperar su confianza pasa por no dudar de la del sector ■

Así se cocinó el dictamen

1º. Convencer a la Administración de que diera por concluido el proceso de negociación con la Comisión Europea: el 4 de mayo el Gobierno español exige un pronunciamiento inmediato.

2º. Movilizar de forma coordinada a todo el sector hasta conseguir el objetivo: el 20 de junio se convoca huelga general en los astilleros españoles, paros los días 4 y 11 de julio y numerosas manifestaciones en todas las comarcas. El proceso de movilización culmina con grandes manifestaciones. El sector suma un importante respaldo ciudadano en torno a sus reivindicaciones.

3º. Dar forma a una posición única de los agentes sociales y empresariales: el 25 de junio CCOO firma, junto a UGT y Pymar, una declaración conjunta que se remite a todas las instituciones y al comisario europeo de Competencia. A este pronunciamiento se une la declaración institucional de los gobiernos de las tres comunidades más afectadas y del Ministerio de Industria.

4º. A continuación, Industria de CCOO recaba el pronunciamiento de organismos y organizaciones europeas (CES e IndustriAll 9), que reclaman que se tengan en cuenta los intereses de los trabajadores españoles del sector y que no se tomen decisiones que desindustrialicen el sur de Europa.

5º. Finalmente, el 17 de julio el Colegio de Comisarios emite su resolución sobre el expediente, una decisión que fue esperada por los trabajadores con encierros en los astilleros. Aún siendo parcialmente lesiva, incluye parte de las reconsideraciones planteadas ■