



MINISTERIO
DE INDUSTRIA, ENERGÍA
Y TURISMO



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO



XUNTA
DE GALICIA



GOBIERNO DEL
PRINCIPADO DE ASTURIAS



DECLARACIÓN INSTITUCIONAL EN DEFENSA DEL SECTOR NAVAL ESPAÑOL MADRID, 1 DE JULIO DE 2013

El futuro del sector naval español está en riesgo. Alrededor de 87.000 empleos y diecinueve astilleros privados, armadores nacionales e internacionales y una voluminosa industria auxiliar, corren el riesgo de desaparecer si el comisario de la Competencia, el español Joaquín Almunia, decide materializar su amenaza de que España deberá devolver las ayudas del *tax lease* que la Comisión Europea ha considerado ayuda de Estado tras la denuncia en 2011 de los astilleros holandeses.

Esta decisión obligaría a devolver en torno a 2.000 millones de euros en ayudas percibidas por el sector naval español desde el año 2005 en adelante, lo que abocaría directamente a la ruina a un sector industrial vital para España, que exporta el 90% de lo que produce, con una elevada capacidad tecnológica, puntero a nivel internacional y con capacidad de generar nuevos puestos de trabajo de manera inmediata. Además de suponer el incremento de las ya preocupantes cifras de

desempleo en España, la pérdida de miles de puestos de trabajo se focalizaría en tres comunidades autónomas españolas, fundamentalmente Galicia, País Vasco y Asturias.

Esto ocurriría, en primer lugar, porque el sector naval español ya ha sufrido a lo largo de los últimos años una grave disminución de su actividad directamente proporcional al incremento de cartera de los países denunciadores de los astilleros españoles. Además de por la crisis económica, la construcción de barcos en los astilleros españoles se ha visto seriamente diezmada por la ausencia de un mecanismo de financiación para competir en igualdad de condiciones con el resto de estados miembros de la UE y por la incertidumbre generada por la Dirección General de la Competencia al no resolver el expediente abierto al tax lease español desde hace más de dos años. En consecuencia, supondría someter al sector a un doble castigo por el mismo motivo.

Siendo ya suficientemente relevantes las dramáticas consecuencias industriales, económicas y laborales que tendría en el contexto actual de recesión en toda Europa, son aún más contundentes los argumentos legales aportados por España a lo largo del procedimiento, basados en la seguridad jurídica que amparó todas las operaciones realizadas.

Una eventual decisión de reembolso de las supuestas ayudas supondría un grave trato discriminatorio de España respecto a Francia, que en un expediente similar fue eximida de devolver las ayudas por aplicación del principio de seguridad jurídica, que contundentemente ha sido demostrado por España. Si en ese momento lo

argumentado por Francia fue válido para la Comisión Europea, ahora debería aplicarse el mismo criterio y no otro que manifiestamente acabaría con un sector industrial español y con muchos armadores europeos.

Por otro lado, a pesar de que el comisario de la Competencia, con ánimo exculpatorio, señala que no serán los astilleros los perjudicados, sino que los responsables únicos serán los armadores y los financiadores de las distintas operaciones, esta reflexión oculta premeditadamente la auténtica realidad. En efecto, la consecuencia directa sería la búsqueda por parte de los armadores de nuevos países donde contratar sus buques a menor coste y con mayores garantías protección jurídica, así como el evidente bloqueo del crédito necesario para seguir construyendo barcos en nuestro país o cualquier otro activo sujeto a riesgo regulatorio.

Es evidente que esta consecuencia afectaría directamente a España pero también acabaría repercutiendo en los intereses económicos de la Unión Europea a través de la solicitud de devolución a los armadores europeos y de la cadena de denuncias cruzadas entre países que como Holanda, utilizarían la política de competencia como arma comercial. Los principales beneficiarios de este comportamiento destructivo, serían los astilleros situados en países asiáticos, principales competidores del sector naval europeo, al verse desplazada hacia ellos la demanda de nuevos pedidos.

Por todo ello, el Gobierno de España, así como los gobiernos autonómicos de Galicia, País Vasco y Asturias y PYMAR en representación de los astilleros privados españoles, solicitamos la reconsideración de la propuesta avanzada por el comisario de Competencia. Contamos con sólidos argumentos jurídicos que avalan esta petición, pero también con la firme convicción de que la Comisión Europea no puede permitirse

hundir todo un sector industrial de un Estado Miembro, cuyas consecuencias multiplicarían la recesión económica y el grave problema del desempleo.