

Los grandes astilleros quieren pasar página y «ponerse a trabajar» ya

Cifran en 200 barcos los que van a verse afectados por la resolución del «tax lease»

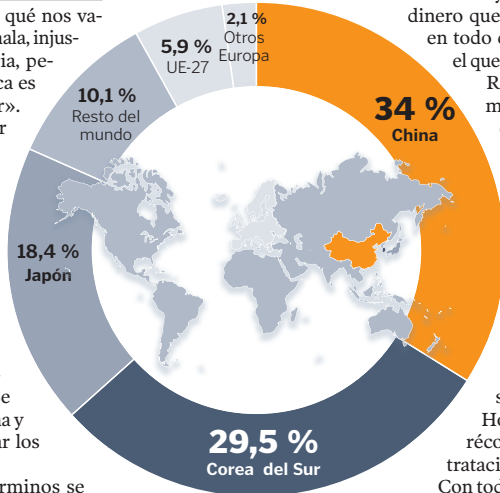
SOLEDAD ANTÓN
VIGO / LA VOZ

«La decisión, para qué nos vamos a engañar, es mala, injusta y discriminatoria, pero ahora lo que toca es ponerse a trabajar». La frase del director de Metalships, Alberto Iglesias, sobre la resolución del expediente del *tax lease* la comparte en lo fundamental el grueso del sector, que ahora pide al Ejecutivo de Rajoy que actúe con rapidez. «Se impone pasar página y tratar de minimizar los daños», sostiene.

En parecidos términos se expresa el director comercial de Vulcano, José Luis Méndez, que afirma que dos años de sequía han supuesto un daño muy importante, que hay que evitar que siga creciendo. La idea más extendida entre los empresarios pasa por no seguir mirando hacia atrás porque ahora, dicen, pese «al palo» que supone que las entidades que financian y avalan las operaciones sean las damnificadas, ha cambiado algo sustancial, y es que «se acabó la incertidumbre. El terreno de juego ha quedado delimitado, a la espera del trabajo

El naval en cifras

Contratación por país astillero en el 2012



Fuente: Navantia

LA VOZ

de Hacienda», afirmó Méndez.

Por su parte, Álvaro Plateiro, presidente de Pymar explicó en un encuentro informativo en Madrid, según recoge Europa Press, que estiman que serán 200 los barcos que se verán afectados por la resolución, 73 menos que si la fecha de corte hubiera sido el 2005. «Vivimos tiempos complejos para el futuro del sector, ya que los astilleros privados se juegan su propio patrimonio», dijo. Respec-

to a la devolución del *tax lease* indicó que «no es un dinero de Bruselas» y, por tanto, no es un dinero que haya que devolver, en todo caso es el Gobierno el que debería recuperarlo.

Recordó que «sufrimos la competencia desleal de los países asiáticos, por eso se crearon las ayudas, que han acabado en una guerra comercial provocada por Holanda, que ha ganado en los despachos lo que no ganaba en el campo». Casualmente, añadió, Holanda ha tenido un récord histórico de contratación.

Con todo, la gran beneficiada de esta guerra intestina en Europa está siendo Asia, hasta el punto de que los pedidos de nueva construcción de los astilleros surcoreanos crecieron un 60% en el primer semestre del año y ya suponen el 36% de la contratación mundial. Son datos del Ministerio surcoreano de Industria que recoge Anave. El peso de los astilleros surcoreanos ya roza el del de los chinos.

Los sindicatos del naval de la ría de Vigo consideran precipitado el anuncio sobre un posible recurso contra la resolución del *tax lease*.

El Consejo de Ministros decide hoy recurrir el dictamen europeo

REDACCIÓN / LA VOZ

El Consejo de Ministros tiene previsto analizar hoy una propuesta del ministro de Industria, José Manuel Soria, para recurrir la resolución de la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia Europeo. Soria reconoció que la decisión comunitaria «es mejor que la que había anunciado el comisario Almunia hace unos días». Al mismo tiempo, el ministro propondrá también que se establezcan medidas cautelares para suspender la devolución efectiva de esas cuantías «mientras no se sustancie ese recurso», agregó.

José Manuel Soria reconoció que tanto los trabajadores, empresas, astilleros, armadores y los financiadores de las operaciones, han estado y están «muy temerosos» por las posibles repercusiones que una decisión de esta naturaleza puede tener sobre ellos y más «si se tiene en cuenta que en una situación análoga como la de Francia no fueron requeridas las devoluciones de esas ayudas».

Suspensión cautelar

El presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijoo, por su parte, anunció ayer, durante la rueda de prensa posterior al Conse-

llo, que ha solicitado por escrito al Gobierno central que recurra judicialmente la resolución de la Comisión Europea y reclame ya a las autoridades de Bruselas la suspensión cautelar de la resolución que obliga a devolver los incentivos fiscales entre tanto no se produzca una sentencia firme. Feijoo mostró su firme decisión de seguir trabajando para tratar de «minimizar o impacto e buscando novas fórmulas para financiar barcos na comunidade».

Otra reunión de alto nivel

Núñez Feijoo también ha contactado con el ministro Soria para proponer que vuelva a convocar una reunión de urgencia con los presidentes de las comunidades más afectadas por la resolución, esto es, Galicia, Asturias y País Vasco, así como con los secretarios generales de los sindicatos UGT y Comisiones. Porque, enfatizó el presidente de la Xunta, «é moi importante manterse unidos porque temos dúas fronte: recorrer xudicialmente esa resolución que consideramos inxusta e, adicionalmente, interlocutar coa Axencia Tributaria para a interpretación minimalista da resolución da Unión Europea».

ANÁLISIS

Al naval le ha llegado la hora de demostrar que sí se puede

S. A. VIGO / LA VOZ

La decisión final sobre el *tax lease* no es la que el sector esperaba. Bien es cierto que la batalla final, de la mano de ese frente común en el que la pura necesidad ejerció de pegamento, cambió sustancialmente el escenario, pero quedó lejos de sus pretensiones. Al menos sobre el papel. Almunia se aferró con tal fuerza a la petaca que terminó partida en dos, de forma que todos perdieron y todos ganaron. Competencia no dio del todo el brazo a torcer y el naval minimizó el impacto de un acuerdo que, como denunciaron hasta la

saciedad, podía haberlos barrido del mapa.

En apenas 24 horas el discurso de astilleros y sindicatos ha cambiado de forma sustancial. Están de acuerdo en que a los inversores no les va a gustar nada que les reclamen dinero y que van a resistirse a financiar nuevas operaciones. Pero, por otra parte, ha supuesto un alivio acabar con tanta incertidumbre.

Por eso temen la interposición de un recurso del Gobierno central, como ya han anunciado los ministros Soria y Montoro. Saben que ese camino representaría una nueva espera que no pueden permitirse. Es-

tán convencidos de que los tribunales europeos les darían la razón, pero tarde.

Los astilleros no se atreven a decirlo directamente, pero lo hacen entre líneas: «Ahora es Hacienda la que ha de decidir si merece la pena». Los sindicatos lo hacen sin ambages: «No

«Ahora lo que se necesita es un escenario de seguridad con urgencia»

parece lo más oportuno. Ahora lo que se necesita es un escenario de seguridad con urgencia».

Lo cierto es que de la mano de la resolución, cuya letra pequeña sigue sin conocerse, llega la hora de la verdad. Es el momento de pasar la prueba del algodón y comprobar que, en efecto, sí se puede, que hay un número importante de armadores interesados en construir sus barcos en astilleros españoles en general y gallegos en particular; que el *know how* que atesoran zonas como la ría de Vigo supone un plus especialmente valorado cuando de encargar lo último en tecnología se trata;

que si los competidores no juegan con cartas trucadas somos tan competitivos como el que más... Porque si bien es cierto que la crisis se ha comido una parte del mercado y volver a los años dorados que la construcción naval vivió entre los años 2007 y 2010 va a ser difícil, no es menos cierto que otros países, como Holanda y Noruega, sí han sido capaces de seguir llenando las gradas de sus astilleros. El vaticinio del sector es que en lo que queda de año todas las factorías habrán sido capaces de contratar. Si al final no es así, ya no estará Almunia para echarle la culpa.