



## **NOTA DE PRENSA**

### **Los astilleros reclaman a Joaquín Almunia que reconduzca la resolución sobre el 'tax lease' e impida la muerte del sector naval español**

**Una resolución contraria del comisario de Competencia llevará a la muerte del sector naval y, con él, la desaparición de casi 87.000 empleos y la capacidad para generar más puestos de trabajo.**

**Los astilleros perderán 40 nuevos contratos de barcos, con una facturación de más de 2.000 millones.**

**De momento, durante la investigación de la CE, el sector naval español ya ha perdido la contratación de 50 buques y han desaparecido seis astilleros.**

**Aunque el pronunciamiento de Bruselas se dirija contra los financiadores y armadores de los buques, Almunia sabe que supone la muerte del sector naval español.**

**Los astilleros privados, agrupados en PYMAR, han celebrado hoy su asamblea anual en un momento crítico para el sector.**

**El naval español pide un último esfuerzo al Gobierno de España y a la oposición para que, de forma conjunta, fuercen a la Comisión Europea a que no pida la devolución de la ayudas, tal y como sucedió con Francia.**

**Madrid, 27 de junio de 2013**

El sector naval español vive el momento más crítico de su historia. Su futuro depende de una resolución de la Comisión Europea que prepara la Dirección de Competencia que depende del vicepresidente de la Comisión Europea y comisario de Competencia, el español Joaquín Almunia. El pronunciamiento, que se espera para el 17 de julio, significará devolver las ayudas obtenidas durante la práctica totalidad del periodo de vigencia del antiguo sistema de financiación, conocido como 'tax lease'.

Esta decisión supondrá la muerte de todo el sector naval privado, y con él la quiebra de los 19 astilleros y la pérdida del empleo para las 86.735 personas que dependen de esta industria en España.

Álvaro Platero, presidente de PYMAR, la sociedad que agrupa a esos 19 pequeños y medianos astilleros, y Almudena López del Pozo, la consejera delegada, han ofrecido una rueda de prensa hoy en Madrid previa a la asamblea anual del sector naval español.

La resolución que prepara el vicepresidente de la CE y comisario de Competencia obligará a devolver las ayudas desde 2005 a 2011, prácticamente su totalidad. En ese caso, se dirija contra quien se dirija, el resultado es el mismo: la defunción del sector naval español.

Almunia ha asegurado que, de obligar a la reversión de ese dinero, implicaría solo a los financiadores e inversores en la construcción de buques. Sin embargo, el comisario conoce perfectamente -dispone de toda la documentación- que el perjudicado final sería el astillero.

Una decisión negativa no solo implicará la devolución de miles de millones, sino que además se creará una inseguridad jurídica irreversible para el futuro. Los armadores buscarán otros países donde contratar sus buques y los inversores negarán el crédito y la financiación para contratar y seguir construyendo.

España tan solo reclama al comisario el mismo trato que ha dispensado a otros países como Francia donde, tras declarar ilegales las ayudas al sector naval, eximió a los astilleros de la devolución de los beneficios fiscales.

Por eso, PYMAR y sus astilleros piden a Almunia que no ceda en la guerra comercial contra el naval español en favor de Holanda. De lo contrario, supondrá el principio del fin de la construcción naval no solo en España sino en toda la UE, porque la guerra entre Estados no ha hecho más que empezar. El sistema holandés está también en fase de investigación. Los únicos beneficiarios de esta escalada de denuncias son los astilleros asiáticos de Corea y China.

Los astilleros piden también una posición común al Gobierno de España y al principal partido de la oposición, el PSOE. Les demandan que presionen ante la UE para propiciar un cambio de posición que no termine con una actividad industrial competitiva y tecnológicamente avanzada.

### **Pérdida de contratos**

Desde que la CE abrió el expediente a España hasta ahora, los astilleros privados han perdido 50 buques debido a la inseguridad jurídica que se ha generado. A eso se suma la incertidumbre en el futuro cercano. La industria naval española está ofertando

ahora 40 nuevos contratos, que llevaría asociada una facturación de casi 2.000 millones de euros. Sin embargo, están en riesgo de perderse.

Ni siquiera el hecho de que en noviembre de 2012 la CE aprobara el nuevo esquema de financiación de activos aplicable a buques ha permitido despejar la crítica situación. De hecho, no se ha contratado ni un solo barco con este nuevo sistema. El retraso en la decisión sobre el régimen anterior está impidiendo la firma de operaciones, a pesar de que la Administración haya realizado las modificaciones normativas necesarias.

La desaparición del sector de la construcción naval supondría un gasto en prestaciones por desempleo de más de 637 millones de euros, una reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social de casi 130 millones y una disminución en la recaudación por IRPF de 306 millones. Además, conllevaría una reducción de la recaudación por IVA y otros impuestos indirectos de más de 67 millones de euros, de la recaudación del Impuesto de Sociedades de casi 47 millones y de las aportaciones empresariales a la Seguridad Social por otros 519 millones. Por último, supondría un aumento del déficit comercial español de 669 millones de euros.

### **Junta General de accionistas de PYMAR**

Durante la jornada de hoy, PYMAR celebra su Junta General de Accionistas, a la que están convocados los representantes de los 19 astilleros privados españoles. Esta sociedad ha constatado que, a pesar de vivirse esta complicada situación por la incertidumbre que genera la decisión de Bruselas, el sector naval español es una industria altamente competitiva.

Los astilleros españoles son una referencia mundial de prestigio constructivo y se mantienen en primera línea de avance tecnológico. El sector representa el 0,40% del Valor Agregado Bruto (VAB) de la economía española, está dedicado prácticamente en su totalidad a la exportación y cuenta con elevados estándares en buques tecnológicamente muy sofisticados, como los que dan apoyo a las plataformas petrolíferas.

Los niveles de contratación en años de actividad normal suponen para los astilleros de PYMAR contratos por unas 300.000 toneladas brutas (unos 2.000 millones de euros). Sin embargo, en 2011 se contrataron tan solo 21.800 toneladas y en 2012 la cifra está en torno a las 30.000 toneladas brutas. No obstante, esta última incluye buques que no son de apoyo al sector 'offshore' -el nicho de mercado de referencia de nuestros astilleros-, sino que son buques de menor porte que ayudan a mantener la actividad productiva del astillero mientras que no se pueden conseguir contratos de buques 'offshore'. Es decir, es una solución transitoria.

En el primer trimestre de 2013 solo se ha contratado un buque de carga general de 3.450 toneladas brutas.