



## **Los astilleros españoles pueden perder hasta 40 nuevos contratos por el retraso de la CE en decidir sobre la devolución de las ayudas del anterior 'tax lease'**

**La industria naval asegura que la no decisión por parte de la Comisión Europea, tras más de dos años de investigación, está poniendo en riesgo una facturación de más de 2.000 millones de euros que supondrían los nuevos barcos. Los perjuicios habría que sumarlos a los ocasionados por la pérdida de más de 50 buques ya perdidos por el sector privado en este periodo.**

**Asia es el mayor receptor de los contratos perdidos por los astilleros privados españoles.**

**La guerra comercial entre productores europeos, abierta por Holanda, puede acabar con todo el sector en la UE en beneficio de Corea y China.**

**El servicio de la Competencia dirigido por Joaquín Almunia dispone de toda la documentación que ha requerido.**

**Tanto la devolución de las ayudas al sector naval como si continúa sin tomarse la decisión, puede suponer la desaparición de 86.735 empleos.**

**Madrid, 20 de mayo de 2013**

Los astilleros privados españoles están ofertando 40 nuevos contratos, cuya contratación llevaría asociada una facturación de casi 2.000 millones de euros, que están en riesgo de perder. El equipo del Comisario de Competencia, Joaquín Almunia, tiene abierto desde el año 2011 un expediente sobre el sistema español de financiación, conocido como 'tax lease', y aunque en noviembre de 2012 la CE aprobó el nuevo esquema de financiación de activos que pudiera ser aplicable a buques, 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 Comisión Europea tiene que aclarar si los astilleros y resto de participantes en las operaciones investigadas deben devolver las supuestas ayudas del anterior 'tax lease'. Para ello, ha solicitado todo tipo de información a la Administración española y al sector, que han presentado innumerables alegaciones e informes, y han remitido toda la documentación que se les requería.

Sin embargo, la CE continúa sin decidir, y como consecuencia, los astilleros privados españoles están perdiendo contratos de forma recurrente. A día de hoy, están en riesgo otros 40 nuevos contratos que nuestros astilleros están ofertando, al no poder competir en igualdad de condiciones con el resto de países europeos, que por supuesto disponen de sistemas de financiación de buques sobre los que la CE, de momento, no ha tomado medidas.

Este conflicto, tiene su origen en una guerra comercial entre astilleros europeos encabezada por Holanda, de la que China y Corea son los principales beneficiados, destino al que han ido a parar muchos de los contratos perdidos por los astilleros españoles.

La decisión que debe tomar la CE tendrá una gran repercusión sobre el tejido económico y empresarial español. Una resolución negativa de la Comisión implicaría la desaparición del sector, y con él un dramático efecto sobre casi 86.735 familias, entre empleos directos e indirectos. La mayoría de ellos se encuentran en las comunidades de Galicia, Asturias y País Vasco.

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.

### **Una industria competitiva**

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. De ahí los 40 buques que podrían contratarse en los próximos meses, a la espera de saberse la resolución del caso.

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.