



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 386

Pág. 1

INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PABLO MATOS MASCAREÑO

Sesión núm. 30 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 31 de julio de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Industria, Energía y Turismo (Soria López), para informar:

- De la situación relativa al arrendamiento fiscal en la construcción naval o tax lease, después de la decisión de la Comisión Europea el pasado día 17 de julio, así como de las actuaciones que el Gobierno va a llevar a cabo en el futuro. A petición propia. (Número de expediente 214/000081) 2
- De las actuaciones que va a llevar a cabo el Gobierno tras la decisión de la Comisión Europea acerca del régimen de arrendamiento fiscal en el sector de la construcción naval. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000901) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Damos comienzo a la trigésima sesión de la Comisión de Industria, Energía y Turismo del Congreso de los Diputados, y lo hacemos dando de nuevo la bienvenida al ministro don José Manuel Soria, agradeciéndole además su presencia en esta Comisión. El orden del día, como saben todo ustedes, consta de dos puntos, ambos en relación con el mismo asunto, que es la comparecencia del ministro para informar de la situación y de las actuaciones que se van a llevar a cabo por parte del ministerio con respecto al arrendamiento fiscal en la construcción naval, el conocido como *tax lease*, tras la decisión de la Comisión Europea del pasado 17 de julio. Las comparecencias han sido solicitadas por el propio ministerio y también por el Grupo Parlamentario Socialista y van a debatirse conjuntamente. El procedimiento va a ser el habitual, una primera intervención del ministro después de la cual tomarán la palabra los portavoces de los grupos parlamentarios que así lo soliciten de mayor a menor y por un tiempo de diez minutos, y después responderá el ministro a todas las observaciones y preguntas que se le formulen.

Señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO** (Soria López): Señor presidente, señorías, comparezco en efecto a petición propia y también a petición del Grupo Parlamentario Socialista para informar a sus señorías en relación con la decisión que el Colegio de Comisarios adoptó el pasado día 17 de julio en relación con la devolución de parte de las ayudas que había obtenido en concepto de desgravación fiscal el sector naval español a través del conocido como sistema de *tax lease*. La petición propia de esta comparecencia responde a distintos motivos. En primer lugar, por la importancia de la decisión que el Colegio de Comisarios adoptó el pasado día 17 de julio, porque afecta a un sector importante desde el punto de vista de su competitividad, afecta también a un sector importante por cuanto emplea a más de 80.000 personas y afecta a un sector importante desde el punto de vista de la industria española en su conjunto.

Señorías, hoy día la política de reindustrialización constituye uno de los ejes esenciales de la política comunitaria. Hay un acuerdo prácticamente unánime en el seno de la Unión Europea en cuanto a que la reindustrialización debe ser uno de los objetivos esenciales de la política comunitaria y hay unanimidad siempre en relación con este objetivo de la reindustrialización en los sucesivos Consejos de Ministros de Competitividad que se celebran en Bruselas. Y tengo que decir al respecto que el comisario y vicepresidente de Industria, el señor Tajani, ha sido particularmente activo a lo largo de los últimos años al firmar distintas comunicaciones hacia las demás instituciones europeas en las cuales apuesta claramente por esa reindustrialización. Lo que ocurre es que en Europa, al mismo tiempo que se hace una apuesta por la reindustrialización, también se adoptan decisiones que en no pocas ocasiones van en contra justamente de ese objetivo de reindustrialización. A veces esas decisiones no benefician al resto o a unos países europeos en relación con otros, no; son decisiones que en muchas ocasiones lo que traen consigo es deslocalización de actividad industrial en Europa hacia otros mercados, hacia otros países, como pueden ser los países asiáticos. El sector naval, y particularmente el sector de los astilleros en España, es importante por muchas razones. En primer lugar, integra a diecinueve astilleros, tiene una tecnología ciertamente avanzada y es un sector con un gran prestigio internacional que exporta aproximadamente el 90% de su fabricación, que emplea a 87.500 personas y que en los años de alta contratación supone aproximadamente una facturación de 2.000 millones de euros al año. Pues bien, desde el año 2002 en España existe un sistema de ayuda fiscal a la construcción de barcos conocido como sistema de *tax lease*. Este no es un sistema exclusivo de España sino que existe en muchos otros países europeos donde hay industria de construcción naval y también en otros países del mundo no europeos donde hay construcción naval. En definitiva, todos los países en el mundo que tienen un sector de construcción naval arbitran sistemas de ayudas a ese sector con el fin de que la construcción naval pueda ser más competitiva. El sistema existente en España fue aprobado y publicado en el Boletín Oficial del Estado desde el año 2002, y nunca hubo ninguna queja respecto de este sistema de *tax lease* en España hasta el año 2009. Es verdad que en el año 2009 hubo una queja formal por parte del Gobierno de Noruega, concretamente por parte de la ministra de Comercio de Noruega, que a tal efecto remitió una misiva a quien entonces era la responsable de la política de Competencia en la Unión Europea, la señora Neelie Kroes, hoy comisaria responsable de Telecomunicaciones. En aquella carta remitida por la ministra de Comercio noruega en febrero del año 2009 a la comisaria de Competencia se mostraba preocupada en relación con el sistema de *tax lease* español porque decía que creaba distorsiones para la competencia en otros astilleros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 3

Europeos. En aquella carta la ministra noruega decía que era lamentable porque si existiera un sistema de *tax lease* español que tuviese ayudas por encima de los límites fijados por las directrices sobre ayudas estatales de la Unión Europea generaría distorsiones, de ser así. Y la ministra noruega entendía que había en marcha por parte de la Comisión Europea un proceso con respecto al sistema de *tax lease* español con la contribución de los astilleros europeos. En definitiva, lo que le pedía a la comisaria de la Competencia era información sobre la evolución del proceso, incluyendo posibles acciones de la Comisión Europea frente al sistema de *tax lease* español. Este era el contenido de la carta que en febrero del año 2009 remitía el Gobierno de Noruega a la Comisión Europea.

Esa carta fue respondida por parte de la comisaria Neelie Kroes en marzo del año 2009, es decir, un mes más tarde. La entonces comisaria de la Competencia respondió al Gobierno de Noruega que tomaba buena nota de las preocupaciones respecto de las posibles distorsiones que pudiera haber en relación con el sistema de *tax lease* español y decía que sus servicios ya habían investigado ese sistema de *tax lease*. Decía literalmente: Mis servicios han solicitado a las autoridades españolas una declaración pública de que el sistema de *tax lease* español no se limita solo a los astilleros españoles sino que puede ser usado para construir barcos por parte de otros astilleros europeos. Esa declaración pública —decía la señora Neelie Kroes— ya fue emitida por parte de las autoridades españolas en forma de respuesta de la Administración tributaria a un contribuyente. Las autoridades españolas —continuaba la señora Kroes— confirman que el sistema de *tax lease* español puede ser usado para adquirir barcos que sean fabricados en otros Estados miembros. Por tanto —concluía la señora Kroes en su carta—, no hay evidencia de tratamiento discriminatorio por parte de las autoridades españolas sobre la base de la nacionalidad de los astilleros. En consecuencia —concluía la carta—, no se considerará ninguna otra acción a este respecto.

Quiero decir que, como consecuencia de esa carta de la señora Kroes en respuesta al Gobierno de Noruega, un armador de Noruega cuya denominación es Østensjø, en abril del año 2009, es decir solamente un mes después de aquella carta de la señora Kroes, se dirigió al armador español Gondán con una carta donde ponía de manifiesto lo siguiente. Decía: Nos hemos enterado de la carta de la señora Kroes al Gobierno de Noruega sobre la compatibilidad del sistema de *tax lease* español en relación con la legislación europea. Me alegra saber —decía en esa carta el armador noruego— que la señora Kroes ha confirmado que el sistema de *tax lease* español ha sido investigado por las autoridades europeas concluyendo que no es discriminatorio en absoluto y que las autoridades europeas no van a tomar ninguna medida. Son noticias muy positivas —añadía la carta— que nos permiten seguir negociando para construir un nuevo barco. Ahora tenemos mayor seguridad para el barco que ya entonces ese armador noruego había encargado a astilleros españoles y también —decía la carta— para encargar otros. A raíz de todo ello, este armador noruego encargó nueve barcos a los astilleros Gondán y un barco a los astilleros Barreras.

Pues bien, en junio del año 2011, es decir dos años más tarde, se produce la denuncia ante la Comisión Europea del sistema español de *tax lease* y, como consecuencia de esa denuncia, se produce la apertura de un procedimiento informativo para evaluar la compatibilidad de las ayudas de este sistema. Además, en paralelo, la Comisión decreta la suspensión del sistema de ayudas español. Por descontado que a partir de ese momento ya no se encarga ningún barco adicional a ningún astillero español. Desde principios de esta legislatura, desde enero del año 2012, todos los esfuerzos del Gobierno en esta materia han estado encaminados en dos direcciones, la primera, a que se articulara un nuevo sistema de *tax lease*, y la segunda, a que no tuviera que devolverse ninguna de las ayudas que se habían obtenido entre 2002 y 2011 con cargo al anterior sistema. Todo el Gobierno se ha involucrado en esta cuestión, tanto el Ministerio de Hacienda, que lógicamente es el que entiende de las cuestiones de ayudas fiscales, el Ministerio de Asuntos Exteriores a través de la Secretaría de Estado para la Unión Europea, y desde luego también el Ministerio de Industria. El propio presidente del Gobierno, la vicepresidenta del Gobierno y varios ministros, desde luego quien les habla también, hemos tenido distintas conversaciones y reuniones para tratar monográficamente esta cuestión con el vicepresidente responsable de la Competencia, don Joaquín Almunia. Y también se han sucedido a lo largo de todo este periodo numerosas reuniones técnicas entre el Ministerio de Industria, el de Hacienda y los servicios técnicos de la Competencia de la Unión Europea.

El resultado de todo ello es que en diciembre del año 2012 —al año, por tanto, del inicio de esta legislatura— ya había diseñado un nuevo sistema de *tax lease* por parte del Ministerio de Hacienda con el visto bueno por parte de los servicios de la Competencia de la Unión Europea. Este nuevo sistema de *tax lease*, que es un sistema ciertamente potente y con la virtualidad de que tiene la aprobación ya de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 4

Unión Europea, entró en vigor en el año 2013. Lo que ocurre es que, aunque sea muy atractivo, no se han producido pedidos porque todavía pendía la duda de si tendríamos que devolver o no ayudas del anterior sistema y, si había que devolverlas, cuál sería la cuantía y quiénes serían los obligados a hacerlo, si los astilleros, si los armadores, si los inversores, si todos o solo una parte. Había dudas que hacían que la actividad no se animara con este nuevo sistema. A partir de la entrada en vigor de este sistema todo el esfuerzo del Gobierno ya quedó centrado únicamente en el tema de la devolución. Es decir, hasta ese momento la preocupación era disponer de un nuevo sistema y la devolución; una vez que teníamos nuevo sistema, ya solo la devolución.

La posición que siempre ha defendido el Gobierno ante la Unión Europea es que quienes habían percibido esas ayudas en forma de desgravación fiscal no tenían por qué devolver esas ayudas. ¿Por qué, sobre la base de qué fundamentos? Pues sobre la base de dos argumentos, fundamentalmente. El argumento de la confianza legítima y el argumento de la seguridad jurídica, de acuerdo a los cuales, en opinión del Gobierno, han actuado en todo momento los astilleros, los armadores, los bancos y también los inversores. Por otra parte, son además los mismo argumentos que en su día la Comisión Europea adoptó en relación con la denuncia que en el año 2005 se había hecho respecto al sistema francés de ayudas y que fue resuelto en el año 2007 en el mes de abril sin que hubiese devolución de ayudas por parte de Francia, sobre la base justamente de estos dos principios: confianza legítima y seguridad jurídica. Por tanto, desde principios de esta legislatura el expediente del *tax lease* ha sido un expediente capital en la agenda del Gobierno y desde luego en la agenda de la política industrial, fiscal y de la competencia.

Finalmente, el día 17 de julio se produce la decisión de la Comisión Europea. Lo que decide la Comisión Europea es que el sistema español de *tax lease* es parcialmente incompatible. De acuerdo con esta decisión, hay que devolver una parte de las ayudas que se han percibido. Por parte de la Comisión Europea en esta decisión se excluye de esa devolución expresamente a los astilleros y a los armadores. Por tanto, quedan obligados a esa devolución los inversores puesto que, de acuerdo con esta decisión, han sido los beneficiarios últimos de esas ayudas y tienen que devolverla a la Hacienda pública española. La devolución han de hacerla desde el mes de abril del año 2007, de acuerdo con esa decisión de la Comisión, que es la fecha en la que tuvo lugar la resolución del expediente de Francia. Por tanto, en esta decisión se excluyen de la devolución las ayudas que se hubiesen percibido por parte del anterior sistema de *tax lease* español entre el momento en el que se inicia en enero de 2002 y abril del año 2007. Además, en su decisión la Comisión Europea establece que los inversores no pueden trasladar ni a los astilleros ni a los armadores la parte de esa devolución que les fuese exigible, ni aun cuando —establece la decisión de la Comisión Europea— hubiese contratos privados que así lo pudieran determinar.

Conclusiones de la decisión. La decisión concluye que el *tax lease* fue una ayuda de Estado al menos parcialmente y, en segundo lugar, que las ayudas tienen que ser devueltas por parte de los inversores, que en ningún caso podrán ir contra los astilleros ni los armadores.

¿Cuál es la opinión del Gobierno en relación con esta decisión? El Gobierno piensa que hay argumentos jurídicos sólidos para recurrir esta decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y lo cree porque considera que esta decisión va en contra del principio de la confianza legítima y de la seguridad jurídica con la que en todo momento han actuado quienes constituyen los agentes en este sector. La decisión de la Comisión Europea piensa el Gobierno que va en contra del principio de la confianza legítima por los siguientes motivos. La confianza legítima supone como principio jurídico que los poderes públicos no pueden defraudar la legítima confianza observada por los ciudadanos en las actuaciones que llevan a cabo esos poderes públicos. De acuerdo con la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, la confianza legítima supone que una institución europea haya hecho concebir esperanzas fundadas a un ciudadano europeo o a un conjunto de ciudadanos europeos, y es evidente que durante la vigencia del anterior sistema de *tax lease* español fueron muchas las ocasiones en las que la Unión Europea hizo concebir, en efecto, tales esperanza a astilleros, a armadores, a bancos y a inversores; en primer lugar, la propia inacción de la Comisión Europea, nada menos que durante diez años, pues fueron diez años los que tardó en iniciar la incoación del expediente hacia el sector naval español, o bien la propia carta de la comisaria responsable de la Competencia del año 2009, a la que antes hice referencia. Pero además considera el Gobierno que esta decisión es recurrible porque también contraviene el principio de la seguridad jurídica. Este también, como conocen sus señorías, es un principio fundamental en el derecho europeo, puesto que la Comisión Europea no puede retrasar *sine die* el ejercicio de sus facultades. La aplicación efectiva del principio de seguridad jurídica exige que haya habido una larga inacción por parte

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 5

de la Comisión Europea y además que se haya producido incertidumbre. Y, en efecto, ambas se dan. Ese fue el principio que se argumentó en el caso de Francia.

Varios hechos demuestran que la Comisión Europea ha tomado su decisión sin considerar el principio de la seguridad jurídica. Entre ellos, la Comisión Europea conocía que España iba a disponer de un sistema de *tax lease* incluso ya con anterioridad a su implementación. En segundo lugar, la Comisión Europea recibió información posterior sobre el sistema de *tax lease* español a través de las distintas denuncias que distintos astilleros europeos habían hecho ante la propia Comisión. En tercer lugar, a pesar de todo ello, la Comisión Europea permaneció inactiva durante diez años: hasta el año 2011 no incoó el expediente ni despejó las posibles dudas que hubiese sobre el mismo. En cuarto lugar, la Comisión Europea ha tenido una actitud dubitativa y vacilante a lo largo de estos diez años, suficiente para que las partes que estaban interesadas en el sistema confiaran en la solidez del sistema español de *tax lease*. Por qué, si no, tanta tardanza en abrir el expediente, que no llegó hasta el año 2011. Al contrario, el Gobierno español a lo largo de todo ese periodo de tiempo atendió siempre todas las peticiones de información que por parte de la Comisión Europea se hicieron particularmente a partir del año 2006, y además el Gobierno de España las atendió siempre, sin ningún tipo de retraso y sin ningún tipo de obstrucción. Por tanto, la conclusión es que hay necesidad de interponer este recurso.

¿Cual ha sido la posición institucional de España, más allá de la posición del Gobierno? Quiero decir que en esta materia han ido de la mano el conjunto de las comunidades autónomas más afectadas —Galicia, País Vasco y Asturias—, también los sindicatos con mayor representación en el sector, Comisiones Obreras y UGT, y los propios representantes de los astilleros a través de Pymar. Después del anuncio de la decisión que había adoptado el comisario Almunia el día 27 de junio —porque saben todos ustedes que antes de que el Colegio de Comisarios formalmente adoptara la decisión hubo un anuncio por parte del vicepresidente Almunia—, yo mismo convoqué en el Ministerio de Industria una reunión entre las comunidades autónomas más afectadas, los sindicatos, Pymar y el Gobierno, y a raíz de ese anuncio solicitamos al vicepresidente Almunia que nos recibiera con el fin de poder argumentarle cuáles eran las razones de peso que considerábamos que hacían inviable esa decisión. Quiero recordar también que en aquel anuncio que hizo el vicepresidente Almunia el día 27 de junio lo que se decía era que las ayudas que tenían que devolverse no eran de 2007 a 2011 sino de 2005 a 2011 y además que quienes quedaban excluidos eran los astilleros pero que los armadores y los inversores quedaban dentro de la obligatoriedad de devolver las ayudas. Como consecuencia de esa reunión que mantuvimos en Industria y la solicitud de reunión al vicepresidente Almunia, esa reunión finalmente se produjo en la sede de la Comisión Europea el día 11 de julio, y en dicha reunión nosotros solicitamos —todos los que allí estábamos— al vicepresidente Almunia que reconsiderara esa decisión antes de llevarla al Colegio de Comisarios el día 17 de julio. Los argumentos que utilizamos fundamentalmente fueron, en primer lugar, la importancia de la industria naval, tanto desde el punto de vista del empleo directo como indirecto y también para toda la industria auxiliar del sector naval. En segundo lugar, por el impacto enorme que tenía una decisión de esas características en la actividad económica de las comunidades autónomas afectadas fundamentalmente en el sector industrial, por el efecto negativo que tenía en la industria española. Y también argumentamos el impacto negativo que esta decisión tenía sobre la industria europea, porque, claro, una decisión de estas características, en la medida en que tuviese como consecuencia la interposición de denuncias cruzadas hacia otros sectores navales de otros países, al final lo que traería consigo sería una deslocalización de esa industria naval de Europa hacia otros países, fundamentalmente hacia países asiáticos.

Después de aquella reunión que tuvo lugar el jueves 11 de julio en Bruselas, el vicepresidente Almunia nos trasladó la solidez de los argumentos jurídicos que manejaba la Unión Europea y que, por tanto, era una decisión inamovible. Algunos días más tarde, el 15 de julio, solamente dos días antes de que se produjera la decisión del Colegio de Comisarios, varios miembros del Gobierno, con el presidente a la cabeza, hicimos gestiones con miembros de la Comisión Europea; el presidente del Gobierno tuvo una llamada con el presidente Barroso y yo mismo volví a hablar con el vicepresidente Tajani, que es el responsable de Industria, y quiero decir que en este trámite y en este expediente se ha mostrado en todo momento defensor de la industria española del sector naval, que hizo un voto particular en el propio Colegio de Comisarios y obligó a que fuera en el orden del día como punto de discusión porque consideró en todo momento que los argumentos que esgrimía el sector en España y el Gobierno de España eran argumentos de mucho peso. Hubo otros comisarios que en la reunión de jefes de gabinete que tuvo lugar aquel día 15 de julio pusieron en valor los argumentos que España estaba poniendo de manifiesto, me refiero en concreto al comisario Barnier, a la comisaria Damanaki y a la comisaria Reding. Como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 6

consecuencia de todo eso, se produce la decisión del día 17 de julio, que es una decisión distinta a la que había anunciado el 27 de junio el vicepresidente Almunia, distinta también a la que nos había anunciado en la reunión del 11 de julio y afortunadamente fue mejor decisión que aquella que se había anunciado; no era la decisión que esperaban el Gobierno de España ni las comunidades autónomas ni el sector ni los sindicatos, pero era una mejor decisión. ¿Por qué? En primer lugar, porque reducía el periodo al que aplicar la devolución de las ayudas, ya no era de 2005 a 2011 sino desde abril de 2007 hasta 2011, y ya no incluía a armadores e inversores sino que incluía solamente a inversores.

Como consecuencia de esa decisión nuevamente convoqué en la sede del ministerio a todas las partes implicadas: comunidades autónomas, sindicatos y también al sector. En primer lugar, estudiamos qué hacer frente a la decisión. Había dos posibles acciones: recurrir y pedir que se adoptaran medidas cautelares, o bien solo recurrir. También existía la posibilidad de no recurrir, pero no la contemplamos puesto que pensábamos que los argumentos que habíamos esgrimido de confianza legítima y de seguridad jurídica seguían siendo válidos. Finalmente, la decisión que se adoptó fue interponer un recurso y esa es la razón por la cual mañana, 1 de agosto, en la comisión correspondiente de asuntos relativos al Tribunal de Justicia de la Unión Europea esta cuestión de interponer ese recurso va a plantearse en el orden del día. Asimismo, a petición del sector, no se van a interponer medidas cautelares por distintas razones, pero fundamentalmente porque podrían entorpecer en opinión del sector la gestión de la devolución de las ayudas que finalmente resulten —ahora mismo se están haciendo esas estimaciones— y también por otra cuestión, porque nunca —de acuerdo con la información de que disponemos— el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha admitido medidas cautelares en relación con un recurso que se haya interpuesto sobre cualquier cuestión. Estos han sido los hitos en relación con toda esta cuestión y después de la reunión de mañana de esta Comisión, el Gobierno interpondrá el recurso, en todo caso antes de la fecha tope para ello, que es el 28 de septiembre próximo.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al turno de intervención por parte de los grupos parlamentarios. En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don José Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Gracias, señor ministro, por la información y el relato que nos acaba de exponer. Me va a permitir con toda la consideración que sabe que le tengo que empiece por hacerle una corrección. Habló de los apoyos que ha tenido de los gobiernos y de los sindicatos, pero se le ha olvidado un apoyo fundamental porque el 16 de julio en esta Cámara hubo una iniciativa de todos los grupos parlamentarios apoyada por unanimidad, lo cual no es muy usual. Debo recordarlo porque todos los grupos políticos compartíamos un objetivo común en relación con un sector muy importante, donde no solo hay que resolver un problema de presente, sino también hay que garantizar el futuro porque estamos hablando de un tejido productivo que tiene un impacto importante en muchas comunidades autónomas. Hablamos del País Vasco, de Asturias y de Galicia. En Asturias y Galicia el sector naval agrava y empeora la salida de esa endeble situación económica por la que están atravesando algunos sectores de estas comunidades autónomas.

Me va a permitir que haga una reflexión sobre lo que me parece una contradicción en la que está la Comisión Europea y que no contribuye a ganar credibilidad en la propia Comisión. Por un lado, la Comisión Europea, en el último Consejo, estuvo discutiendo cómo contribuía a generar empleo, especialmente en aquellos países donde la tasa de desempleo era más importante. Por otro lado, la propia Comisión Europea toma decisiones que afectan de manera fundamental a sectores estratégicos y económicos que destruyen mucho empleo, que han destruido empleo y que pueden destruir todavía más empleo. Es una contradicción que nos hubiera gustado que la Comisión Europea no hubiera tenido. Para decirlo más gráficamente, la Comisión Europea no puede estar dándonos dinero con una mano para crear empleo y con la otra mano destruyendo empleo en sectores estratégicos para nuestro país. Además le diré —usted hizo mención a ello y quiero reforzar esa idea— que esta decisión, aunque inicialmente va a tener un impacto directo sobre el sector español, va a tener consecuencias importantes sobre el sector naval europeo. Usted lo ha puesto de manifiesto; es la punta del iceberg que puede echar a pique la industria naval europea frente a la competencia asiática. Creo que la Comisión Europea no fue capaz de evaluar o no fuimos capaces entre todos de explicarle la dimensión que podía traer la decisión que acaba de adoptar. Por eso es necesario seguir trabajando y hacerlo para que la desconfianza sobre la seguridad jurídica de las inversiones en Europa no pueda contagiar a futuro a nuestro sector a partir de esta decisión de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 7

Unión Europea. A nuestro grupo le ha parecido una decisión injusta y arbitraria. Injusta porque, como vengo señalando, supone poner en tela de juicio la viabilidad de un sector que genera nada más y nada menos que 90.000 empleos entre directos e indirectos en un momento de profunda crisis económica, y arbitraria porque dice lo contrario de lo asumido por la comisaria de Competencia en el año 2009 —usted leía la carta de la comisaria de Competencia— y porque impone a España una devolución de ayudas que no impuso a Francia en el año 2006. Entonces los principios de confianza legítima y de seguridad jurídica fueron claves para que la Comisión declinase exigir la devolución de las bonificaciones fiscales. Aunque el *tax lease* francés fue declarado ilegal, la confianza legítima suscitada entre los operadores franceses, combinada con el tiempo que la Comisión tardó en tomar su decisión, fueron suficientes para no exigir la devolución de las ayudas fiscales. Sin embargo, aunque en el caso español concurren las mismas circunstancias, la decisión ha sido diametralmente la contraria.

Esta decisión socava por tanto los principios de confianza legítima y seguridad jurídica en Europa, y además consagra la arbitrariedad y coloca a nuestro sector naval en una situación, si cabe, todavía más delicada. Es más, la decisión de la Comisión supone un castigo añadido a un sector que, tras la denuncia que se ha producido en el último año, ha visto cómo su cartera de pedidos se reduce a la mitad, mientras que los holandeses duplican su cartera de pedidos con las gravísimas consecuencias que esto está acarreado. Como es evidente, la decisión de la Comisión Europea supone —quiero recalcarlo— un contrasentido y con ello alimenta la desconfianza en la propia Comisión porque, además de negar al sector naval ayudas, corre rauda y veloz a facilitar al sector bancario. Esta decisión además supone un serio riesgo de destrucción de empleo, cuando la Comisión, como les decía, está trabajando para que algunos países puedan hacer frente a la situación de desempleo, singularmente al desempleo juvenil.

Esta decisión —quiero subrayarlo— también coloca a todo el sector naval europeo en la cuerda floja. No nos podemos engañar, con esta decisión la Comisión Europea abre la puerta a una guerra comercial entre países miembros, pero el beneficiario real no va a ser ningún país europeo sino los competidores asiáticos, que en estos momentos se están frotando las manos viendo cómo una denuncia puede socavar la viabilidad de una buena parte del sector naval español y que, como consecuencia de esa denuncia sobre la que se está recabando información, pueda acabar teniendo las mismas consecuencias sobre otros países europeos. Y así en una espiral enfermiza hasta la desaparición final de toda la industria naval europea, porque no lo podemos olvidar, actualmente China, Corea y Japón concentran el 90% de la construcción naval mundial, y decisiones como las que se han tomado refuerzan esa hegemonía lastrando más la incipiente recuperación económica. Por eso tenemos que hacer algo. Europa no puede permitirse continuar por esa deriva y en este sentido, señor ministro, le quiero recordar que su trabajo no concluye con esta comparecencia y con el anuncio del recurso que acaba de decir que se va a anunciar en el día de mañana formalmente. Sabe que el Grupo Parlamentario Socialista respalda que el Gobierno recurra la decisión de la Comisión Europea en defensa de los legítimos derechos de España y del sector naval español, pero tenemos que trabajar más para garantizar futuro al sector. Hay mucha gente que está trabajando y que está muy preocupada por su empleo. Hay otra gente que tiene expectativas de trabajar en el sector naval y hay muchos emprendedores que quieren seguir emprendiendo en este sector para un tejido productivo que se está desvaneciendo en muchas comunidades autónomas. Por tanto, avalamos la decisión del Gobierno de recurrir.

Permítame que tenga mis dudas —usted lo ha expuesto y mantengo una duda— sobre si no deberíamos acompañar esta decisión con la petición de suspensión cautelar de la decisión de la Comisión Europea hasta que el Tribunal de Justicia de la Unión se pronuncie sobre su validez. Usted ha dado unas razones. Yo mantengo una duda con relación a este hecho.

En segundo lugar, dado que corresponde al Gobierno de España aplicar la decisión de la Comisión, el Gobierno debe analizar muy bien quién y cuándo tendrían que devolver los afectados por la misma y estudiar las fórmulas legales necesarias para, llegado el caso, hacer lo menos onerosa posible la aplicación de la decisión de la Comisión.

Finalmente, señor ministro, la decisión de la Comisión evidencia una necesidad del Gobierno, por la importancia que tiene este sector para el tejido productivo de nuestro país, de impulsar a nivel interno, pero también a nivel europeo, una verdadera política estratégica en relación con el sector naval. Hay mucha gente que se está preguntando en estos momentos qué se puede hacer por el sector naval. Yo me interpele en voz alta qué podemos hacer juntos por el sector naval, porque no está el sector naval para refriegas políticas; qué podemos hacer juntos para hacer una política que evidencie la necesidad de un plan estratégico. Usted decía que en todas las reuniones que se plantean en el ámbito de la Comisión hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 8

un objetivo siempre irrenunciable, que es apostar por la reindustrialización. Yo prefiero que no se hable tanto en todas las reuniones y que se trabaje un poco más para que los deseos —que parece que así son por parte de la Comisión Europea— se vayan trasladando en realidades concretas. El sector y los trabajadores no necesitan más buenas palabras. Necesitan hechos que aseguren el futuro y su modo de vida. Por eso me parece muy importante lo que le estoy planteando.

Hay una reciente comunicación interna de la Comisión Europea que ponía el acento en el retroceso del peso del sector industrial en relación con el PIB europeo como consecuencia de estos años de crisis y se planteaba un objetivo, que era que alcanzase hasta el 20% del PIB por la vía de la innovación como gran ventaja competitiva en la industria europea. La industria naval española y europea es una industria innovadora, tecnológicamente avanzada y con gran capacidad de exportación. Todo ello exige que a nivel europeo se defina una estrategia común para potenciar el sector naval. Eso es lo que le pedimos, señor ministro. Le pedimos una definición clara de una estrategia en el ámbito interno, pero también, liderando este debate en la Unión Europea, que consolide el sector y que ofrezca un marco regulatorio que traslade garantías y estabilidad al sector y que en el ámbito nacional garantice su futuro.

Concluyo, señor presidente. Es obligación del Gobierno hacer todos los esfuerzos necesarios para transformar el no de la Comisión Europea en un sí para el futuro del sector naval español. Nuestro futuro industrial en buena medida depende de ello y trabajar por el sector naval español lo podemos hacer juntos, como juntas todas las fuerzas políticas tomaron una decisión el pasado 16 de julio en el Pleno del Congreso de los Diputados. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra doña Inmaculada Riera.

La señora **RIERA I RENÉ**: Señor presidente, señorías, señor ministro, quiero agradecer su comparecencia ante esta Comisión esta tarde para informarnos sobre la situación del sector naval en relación con la reciente decisión de las autoridades europeas. Agradecemos todas y cada una de las explicaciones que nos ha dado del proceso: la situación, las actuaciones realizadas y las decididas a fecha de hoy. El Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, en el marco de la política industrial, siempre ha sido un defensor de este sector por la ocupación que genera, por considerarlo estratégico, por el potencial de internacionalización que tiene y que ha demostrado, por la innovación tecnológica que incorpora y por el efecto no solo directo sino también indirecto que tiene en otras industrias auxiliares y en otras comunidades autónomas, más allá de las directamente afectadas como son el País Vasco, Asturias y Galicia. Por ello, el grupo que represento se sumó desde el primer momento a la proposición no de ley presentada conjuntamente con el resto de grupos parlamentarios y aprobada por unanimidad en defensa del sector ante la situación generada a raíz de la decisión tomada por las autoridades europeas.

En este momento la decisión de las autoridades de competencia europea parece definitiva y es ya una realidad; la realidad de sancionar a España por el sistema de *tax lease* que tenía. Ante esta decisión, desde nuestro grupo parlamentario damos todo nuestro apoyo al Gobierno para que recurra ante las autoridades europeas en los plazos establecidos dicha decisión de devolver los beneficios fiscales a la financiación de la construcción naval del periodo 2007-2011.

Señor presidente, señor ministro, señorías, tal como ha hecho el señor ministro en su exposición, en el marco del debate de hoy es importante destacar que hablar del sector naval es hablar de industria, es hablar de ocupación, es hablar de tejido productivo y de recuperación económica. Es, en definitiva, un sinónimo de prioridad no solo bajo los parámetros del Gobierno, sino bajo las directrices de Europa, que constantemente nos indican que debemos priorizar y estimular la actividad económica, que nos instan a impulsar y a reforzar los procesos de reindustrialización y nos fijan como objetivo para la industria alcanzar el 20% del PIB. Por ello, quiero constatar la paradoja que supone a nuestro entender la decisión del Ejecutivo comunitario y del responsable de competencia de penalizar a los inversores que financiaron la construcción de los barcos ignorando el perjuicio que ello va a generar sobre el sector naval y sobre la economía española, especialmente en la coyuntura que atravesamos; un perjuicio que a nuestro entender también afecta al sector naval europeo en su conjunto.

La inestabilidad que produce al sector naval español —y muy especialmente a los astilleros— la imposibilidad de realizar contratos mediante *tax lease* es innegable. La negativa repercusión que tiene para la economía española que se declare ilegal este sistema de ayudas a las navieras es evidente, pues el sector naval es un sector estratégico que, por una parte, contribuye a mejorar la balanza comercial española —que es algo de lo que estamos muy necesitados en este momento en España ante la caída

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 9

de la demanda interna que padecemos por la crisis— y, por otra, contribuye también a reforzar el proceso de reindustrialización del que forma parte este sector. Necesitamos sectores que exporten, necesitamos sectores que innoven —el sector naval es sin duda uno de ellos—, y necesitamos medidas y sectores que generen y no destruyan ocupación, por lo que a nuestro juicio resulta indispensable que el Gobierno y Europa den apoyo a este sector industrial en pro de la recuperación económica y de estímulo al crecimiento. Obviamente entendemos que estos estímulos deben ser siempre compatibles dentro del marco europeo y, por tanto, consideramos esencial que el sistema de arrendamiento fiscal español que atribuye ayudas a las empresas navieras sea compatible con las directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, como lo es. No obstante, entendemos que lo que estaba y está en juego no era ni es solo si el sistema del *tax lease* que había y hay en España suponía o supone un agravio comparativo a nivel de competencia europea, sino si por declararse el mismo ilegal el sector naval estaría o estará obligado a devolver las ayudas que hubiese percibido anteriormente por este sistema de financiación, concretamente de 2007 a 2011. La decisión de la Comisión ha ido en esta dirección, en la dirección de la devolución.

Quiero hacer dos consideraciones al respecto. Desde el grupo que represento, *Convergència i Unió*, concebimos que la manera de proceder en pro de la competencia en el territorio comunitario debe ser siempre en condiciones de estricta igualdad entre los Estados miembros. Además creemos que Europa es o debería ser la primera interesada en reforzar un sector con una proyección internacional muy importante, pues al margen de velar por la competencia a nivel comunitario estamos hablando de un sector que compite con otros mercados muy potentes, especialmente los asiáticos, mercados como el chino o el coreano. España ha demostrado sobremedida que tiene un potencial en este sector, un potencial que puede y debe fomentarse. En este sentido, Europa debe apelar a los intereses de la comunidad para defender y proteger a esta industria y a la industria naviera española, porque defenderla es defender el conjunto del sector europeo.

Por todo ello estábamos y estamos plenamente de acuerdo en que el Gobierno debe apelar a la coherencia de la Unión Europea para que las autoridades competentes reconsideren la decisión y una serie de cuestiones en relación con la devolución de las ayudas por parte del sector naval español. Apoyamos al Gobierno en sus actuaciones, en el recurso que presente; los argumentos son sólidos, reconocidos, como usted hacía referencia, señor ministro, por el mismo comisario de Industria Tajani, y reclamamos por ello la máxima firmeza y contundencia en su defensa. Quiero señalar también —creo que es importante hacerlo en este contexto— el agravio comparativo y el coste que ha supuesto para el sector el tiempo que ha transcurrido en espera de una respuesta.

Creemos, señor ministro, señor presidente, señorías, que hemos de apelar a la coherencia de la Unión Europea para que se considere que actuar en pro de la competencia no puede suponer un trato desigual entre países ni un cambio en las reglas del juego. En este sentido, que el referente de Francia en cuanto a la decisión de reembolso de las supuestas se ignore por parte de Europa ahora que ha tocado tomar la decisión para España supone, a nuestro entender, una falta de trato igualitario entre Estados con antecedentes similares y una clara incoherencia y pérdida de credibilidad por parte de las autoridades de competencia europeas. En esta decisión europea fallan dos factores a los que usted ha hecho referencia: la confianza y la seguridad jurídica.

El Grupo Parlamentario de *Convergència i Unió* se sumó en su momento a la proposición no de ley a la que he hecho referencia, y nos sumamos ahora, repito, en dar pleno apoyo al Gobierno para que luche y tome las decisiones necesarias en pro del sector ante las autoridades europeas y apoye con firmeza ante las mismas su futuro, evitando que podamos perder un sector estratégico, un sector generador de ocupación, con un alto potencial en su internacionalización y en la generación de innovación tecnológica. También evitando un impacto negativo para Europa, para el sector naval europeo, y sobre todo intentando recuperar tres principios como son el de la confianza, el de la seguridad jurídica y el de la igualdad de trato entre Estados miembros. Desde siempre hemos defendido el sector —como decía al inicio de mi exposición— y ahora, ante la crítica situación en la que nos encontramos, aún con más firmeza.

Pensemos en el impacto —termino, señor presidente— no solo directo sino indirecto de esta decisión para el sector en el conjunto industrial, en la industria naviera directa y en la industria auxiliar de manera indirecta y por tanto también el impacto no solo en las comunidades autónomas directamente afectadas sino en otras comunidades autónomas que pueden verse —y se verán y se ven de hecho— impactadas también negativamente por esta decisión. Todo ello implica que Europa ha de reconsiderarlo. Trabajaremos apoyando al Gobierno para que Europa reconsidere esta situación y esta decisión y no olvide que las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 10

autoridades de competencia tomaron una decisión, como es el caso francés, que supone por la similitud del mismo un claro precedente para España. Si esto se decidió para Francia, ahora estos criterios deberían llevar a la misma decisión para España porque lo que no puede ser es que las normas sean flexibles para unos e inflexibles para otros. Creemos —termino ya, señor presidente— en el papel y el peso de la industria en nuestro crecimiento, en nuestra recuperación económica y en nuestra competitividad. En este marco el sector naval forma parte de ella.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra don Gaspar Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Quiero agradecer, en primer lugar, la comparecencia del señor ministro, una comparecencia ágil. Yo creo que todos los componentes de esta Comisión deseáramos que estas comparecencias se pudieran producir en otros sectores en situaciones no menos dramáticas porque no es cierto, ni en el marco de la Unión Europea ni en España, que en estos momentos corran buenos tiempos para la industria. Muy al contrario, la industria europea no en vano ha planteado ese objetivo de recuperar el sector precisamente porque las cosas no van bien, porque previamente se apostó en Europa por la deslocalización industrial, no por la industria europea y por lo que podríamos llamar las nuevas tecnologías opuestas a los sectores maduros y así nos ha ido. Por otra parte, porque no creemos que esta política industrial haya sido muy favorable en España. De hecho, hay datos que demuestran que hemos perdido desde el año 2007 el 30% de nuestro sector industrial, señorías. Por lo tanto, las cosas van de forma muy diferente. Es verdad que la Unión Europea se ha planteado un objetivo, que es recuperar la industria. Algunos países de la Unión Europea parece que repuntan, pero, dado el asimétrico modelo monetario que tenemos en Europa, unos repuntan y otros nos derrumbamos o retrocedemos en términos industriales. Esa es nuestra principal preocupación en relación con el conjunto de los sectores y también en relación con el sector naval.

He tenido la impresión, señor ministro, de que nos ha contado una historia de las guerras púnicas. No sabía muy bien a cuál de los historiadores seguía usted, si a aquellos que piensan que siempre ganamos o a aquellos que tienen una posición más objetiva, pero al final, como resultado de esa historia, señor ministro, ha dicho que estamos menos mal; menos mal de la propuesta inicial de la Comisión Europea. En términos de mi grupo parlamentario de La Izquierda Plural estábamos en la UCI, algunos pretendían aplicarnos la muerte súbita y ahora estamos en planta pero no hemos salido de alta todavía; estamos muy enfermos. En ese sentido, en su historia se echa de menos —yo creo que en la historia política, no sé si en otro tipo de historias— alguna estrategia de futuro y alguna valoración sobre en qué hemos acertado y en qué nos hemos equivocado para no volver a cometer los mismos errores. Creo que eso en política es fundamental.

Señor ministro, es verdad que ya no estamos en la UCI. La pregunta es, ¿no estamos en la UCI porque ya no tenemos que pagar 3.000 millones, no tienen que pagar 3.000 millones los financieros, y, aplicando un porcentaje con respecto a los años que nos han perdonado, seguimos teniendo que pagar 2.000 millones? Señor ministro, es una factura importante, póngale usted la mitad, es una factura importante. En nuestra opinión, lo que falta hoy aquí es una valoración por parte del Gobierno y por parte del Ministerio de Economía de cuál es la factura que es necesario pagar. Nos parece esencial para decir si estamos en planta o estamos al borde de volver otra vez a la UCI, o bien si el Gobierno ve otras salidas, porque desde luego el recurso que plantea el Gobierno —que a nosotros nos parece bien; de hecho los armadores españoles han recurrido contra el sistema holandés y vamos de recurso en recurso, hasta que al final el sector naval se quede en nada— no es suficiente, señor ministro. Si además no se pide ningún tipo de cautelares, el recurso lo tenemos que pagar, tenemos que pagar esa subvención irregular o esas exenciones fiscales irregulares.

Lo que esperábamos en el día de hoy no es que el señor ministro hiciera historia —a mí me parece muy bien, también me gusta la historia—. Esperábamos que nos dijera, además de lo que ya sabemos —lo sabemos porque se ha dicho a otros sujetos de este conflicto—, en este tiempo que hemos tenido desde mediados del mes de julio, qué valoración hace el Gobierno de lo que todavía se debe pagar y qué mecanismo propone el Ministerio de Hacienda para hacer que esa devolución sea lo menos lesiva posible para el sector. Creo que es la cuestión fundamental hoy aquí.

Habría otras cuestiones secundarias como, aparte de esta devolución, qué propuestas pone el Gobierno encima de la mesa con respecto al sector naval, qué propuestas de reactivación y de diversificación del sector, de apoyo al sector naval en estos momentos. Como el señor ministro y como los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 11

diputados de esta Comisión, he estado en los astilleros y he visto con preocupación —usted mismo lo ha dicho— que el nuevo sistema no ha financiado ni un solo barco, ni uno solo. Vivimos de rentas, estamos viviendo del sistema anterior, y en septiembre y en octubre, como no haya nuevas contrataciones, habrá que hacer expedientes de regulación en esos astilleros. A nosotros nos preocupa mucho esa situación. No sé si al señor ministro le vale únicamente con explicarnos la historia, explicarnos quiénes eran nuestros aliados, quiénes nuestros enemigos, que hemos ganado una parte de la guerra y que todavía nos queda otra por ganar. Nosotros creemos que nos queda por ganar lo fundamental de esa guerra, que no es como la del Peloponeso, no son me parece que veintisiete años, son diez años, pero parece que va a ser tan larga como la guerra del Peloponeso, y en nuestra opinión hay que plantearse medidas que garanticen el futuro del sector naval.

Más allá de ello, señorías, el señor ministro lo ha dicho también, si hay una política industrial europea, no casa muy bien lo que estamos haciendo en el sector naval, porque lo que hay es una guerra dentro de Europa entre astilleros y entre países. ¿Es sostenible esta situación? Es decir, nuestros armadores recurren contra Holanda y ahora, seguramente, nosotros recurriremos contra la decisión de la Comisión Europea, probablemente Holanda recurra contra la decisión de la Comisión Europea, y mientras tanto, de los últimos datos, señor ministro, durante el periodo anterior, de 60 barcos, los 60 para Asia: 60 barcos, 60 para Asia, 60 barcos que contactaron con nuestros astilleros y cuando vieron la incertidumbre de la situación financiera se fueron. De los 50 barcos que han consultado sobre el nuevo sistema, 6 ya se han ido, 6 han decidido marcharse a Asia, y no por una disputa dentro de la Unión Europea y que se hayan querido ir a Holanda, no, no, se han ido fuera de Europa. Esta es una estrategia que, si fuera una guerra, sería una guerra civil, señor ministro, y esta guerra civil en el sector naval europeo hay que pararla. La única fórmula en opinión de mi grupo es llegar a un sistema de financiación homogéneo y global para el conjunto de la Unión Europea y que esto no sea continuamente una puja de a ver quién da el sistema más favorable y quién lo recurre inmediatamente. Se ha demostrado que esa es una estrategia equivocada.

Desde el punto de vista nacional, señor ministro, yo esperaba que hubiera hecho una valoración de en qué medida también nos podemos haber equivocado, es decir, que el enemigo malo está claro quién es, además ya lo hemos puesto y está ahí, no vamos a discutirlo ya que tampoco le tenemos muchas simpatías. Ahora bien, en cuanto a España, ¿la estrategia paso a paso ha sido eficaz? ¿Ha sido eficaz la estrategia de, en primer lugar, solucionar el problema de la nueva tasa y cuando terminamos de solucionar este problema del nuevo modelo de financiación, entonces y en una situación límite, con la unidad de las instituciones, de los partidos y del sector, logramos paliar los efectos de la decisión comunitaria? ¿No hubiera sido mejor, señor ministro, dar la batalla conjuntamente, es decir, unir la batalla por el nuevo sistema a la batalla respecto de la sanción? Nosotros tenemos dudas sobre si la estrategia ha sido la adecuada. Por una parte, nos ha llevado a una situación límite, donde hemos tenido que negociar en condiciones muy negativas porque éramos los más presionados, y, por otra, el nuevo sistema de financiación no ha entrado en vigor porque ningún barco se ha acogido a él en función de la situación de incertidumbre, con lo cual caben dudas no solamente respecto de la nueva estrategia comunitaria, sino propiamente respecto de la estrategia nacional.

Señor ministro, en definitiva, nuestro grupo parlamentario —por no sacar a colación muchos elementos negativos— se felicita de que finalmente el acuerdo sea menos malo, pero le pedimos que nos diga a cuánto asciende, porque con uno menos malo, con 1.500 o con 2.000 millones de euros, es estar en la UCI otra vez. Por otra parte, ¿el Gobierno va a plantear, tanto a nivel nacional como en el marco comunitario, una estrategia en el sector naval para que dejemos esta guerra del Peloponeso, no sé si a Tucídides o a Jenofonte, me da igual, y de una vez haya realmente un compromiso industrial con el sector naval en Europa?

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, tiene la palabra don Carlos Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Agradezco también al señor ministro su comparecencia y lo que nos ha contado, aunque han sido pocas novedades, ahora aludiré a ello. Lo primero que quiero decirle es que desde luego le deseo el mayor éxito al recurso que va a presentar el Gobierno. Ojalá consiga que le den una parte considerable de la razón y que lo que creo que en el fondo no ha sido sino otro caso más de las consecuencias de una política industrial muy desafortunada durante muchos años —no solo de este Gobierno sino también de los anteriores— no lo pague el sector, que —al igual que se ha dicho aquí

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 12

y me uno a esa consideración— no es el responsable de decisiones políticas que han sido tomadas en las más altas cumbres de las instituciones europeas y del Estado.

Me parece que en su exposición hay una serie contradicciones en las que creo que merece la pena pararse a reflexionar, por lo menos para ver si esto sirve para que cambiemos de política y para que tengamos una actitud más coherente, más sensata y sobre todo más atenta a los intereses generales. De lo que usted ha expuesto, he sacado la conclusión, al igual que lo haría cualquiera que leyera o escuchara su intervención, de que en realidad España todo lo ha hecho muy bien, los sucesivos Gobiernos han hecho todo lo que tenían que hacer, todos los Estados europeos y del resto del mundo tenían sistemas de ayudas de Estado, se llamen *tax lease* o de otro tipo —España, por qué no—, y de repente nos hemos visto sorprendidos por una actitud que casi se podría calificar de mala fe por parte de la Comisión Europea que, tras años de inactividad, empieza a exigir una serie de cosas que hasta entonces no había exigido, lo que nos coge a contrapié y con resultados ya conocidos, malísimos para el sector.

También ha hecho una alusión a algo que es una acusación política en toda regla, que es decir que la Comisión Europea, las instituciones europeas hablan constantemente de reindustrialización, pero toman medidas políticas cuyos efectos son exactamente los contrarios, es decir la desindustrialización de los Estados europeos. Cuando usted explicaba esto a mí me daba la impresión de estar escuchando al ministro de un Gobierno que no tiene nada que ver con Europa, de un Gobierno que va a Europa a recibir órdenes, a que le lean la cartilla o a ver qué es lo que pasa, pero que al parecer no tiene capacidad de intervención, no tiene capacidad de hablar con otros Estados europeos con problemas semejantes a los de España. De hecho usted mismo ha hablado de que el origen de todo esto, según su relato, tiene que ver con un recurso de Noruega y después se ha referido a los problemas que ya tuvo Francia con un sistema parecido al español, etcétera.

Si en la Unión Europea hay varios países que tienen problemas serios con su industria naval, cómo es posible que los Gobiernos de esos Estados no sean capaces de poner en marcha una política para que exista una política europea, concretamente respecto al sector naval, en vez de esperar a que la Comisión Europea tome las medidas por su cuenta, cosa, por cierto, que no es así. La Comisión Europea no hace las directivas y ya está y las aplica en contra de la voluntad expresa de los Estados. Europa no deja de ser a día de hoy, por desgracia porque lo estamos pagando muy caro, una especie de asociación más o menos confederativa de Estados donde los que realmente tienen peso a la hora de tomar decisiones políticas son los Gobiernos de los Estados, y entonces, claro, cómo es posible que en todos estos años en España se haya actuado como si no existieran directivas europeas y no pasara nada hasta que ha pasado y, por otra parte, que los sucesivos Gobiernos de España como Estado no sean capaces de hablar con otros Estados en situaciones parecidas para encontrar un punto de interés común y propiciar dentro de las instituciones europeas una política proactiva a favor del sector naval en vez de esta especie de lucha entre Holanda, España, Noruega, Francia, en fin, los diferentes agentes estatales aquí implicados. De manera que, aparte por supuesto de desearle mucho éxito en el recurso por lo que he dicho antes, para que no haya efectos indeseados sobre los que —como suele pasar— no tienen mayor culpa en este asunto, que son las empresas y trabajadores del sector y el sistema industrial en su conjunto, creo que es exigible que el Gobierno tenga una acción política al respecto y de esto no nos ha dicho usted absolutamente nada. Salgo de aquí y sigo sin saber si el Gobierno español va a hablar con otros Gobiernos de las políticas europeas en materia de ayudas del Estado y concretamente al sector naval, o simplemente confía en tener éxito con su recurso, o no y ya veremos lo que pasa, porque en ese caso estaríamos repitiendo exactamente los mismos discursos que nos han llevado a esta situación.

Hay un peligro añadido. Todo esto es un clima demasiado bueno para algo muy malo para España, para todos en general, que es la eurofobia. Es muy fácil culpar de todo a las instituciones europeas cuando las cosas vienen mal dadas, tras años en los que nos ha ido bien y no se ha hablado de otras cosas, y hacer como que los Estados, los Gobiernos de los Estados no tienen nada que ver con las decisiones que toma Europa. Esto es muy malo porque España, fuera de la Unión Europea, en mi opinión no tiene ningún futuro, y no es una opinión particular sino ampliamente extendida por razones de bastante fácil comprensión. Entonces me pregunto qué es lo que va a hacer el Gobierno, qué es lo que va a hacer el Estado —el Estado en sentido mayúsculo— con algo que, según su diagnóstico —que ha compartido el Grupo Parlamentario Socialista, cuyo partido al fin y al cabo les ha precedido en los Gobiernos—, es básicamente que a España no se la tiene en cuenta y no pinta nada a la hora de decidir la política naval europea; que estamos ante la inexistencia de una política naval europea y la inexistencia de coherencia y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 13

congruencia entre las directivas europeas y su aplicación en los Estados, con lo cual se llega a situaciones como la actual.

Francamente me parece que aquí la única salida que hay es que haya una política proeuropea, de construcción europea pero real, y cuando digo real significa compromiso de los Gobiernos y significa que los Gobiernos no solamente van a ver qué hay de lo mío, sino que tienen que tratar de buscar aliados —dentro de lo que es un juego evidentemente de intereses no siempre coincidentes y muchas veces en contradicción— y tratar de que se escuchen ahí nuestras razones y el interés legítimo de España y de otros países para que haya una política distinta de Europa. De eso no le he oído absolutamente nada. Me parece muy preocupante. Me parece que fiar todo a tener éxito en un litigio es uno de los peores rasgos de los que nos han llevado a la crisis actual de la política española, de la manera española de hacer política, y desde luego que la ausencia de toda autocritica también es mala, porque antes nos ha dicho que no había pasado nada con estas cosas del *tax lease* y luego ha sacado a colación el caso bien conocido de Francia, que efectivamente se libró de pagar o de devolver las ayudas, pero tuvo sin embargo que interrumpir el sistema si no estoy equivocado. De manera que España tenía a la vista un precedente bien claro de un país que salió mucho mejor librado que España, probablemente por su manera mucho más inteligente de defender sus intereses, pero que sin embargo tuvo que renunciar a un sistema de ayudas que España mantuvo contra viento y marea en funcionamiento. Esta es la cuestión.

Finalizo diciendo que está muy bien que ustedes planteen un recurso, gracias por informarnos de ello, ¿pero qué más van a hacer? ¿Qué va a ocurrir los próximos años? ¿Qué planes estratégicos tiene el Gobierno de España en esta materia? ¿Qué desarrollo va a tener aquella PNL que apoyamos todos los grupos por unanimidad? Lo digo de cara a la construcción de una política industrial europea y en este caso naval. De esto no sabemos nada. Insisto, cuidado con este tipo de jardines en los que nos podemos meter con facilidad de culpar de todo el vecino y de no aceptar la menor responsabilidad personal cuando sabemos muy bien que hay muchas responsabilidades políticas en haber llegado a esta situación por no haber actuado cuando había que hacerlo o por lo menos con la prevención y el tiempo suficiente.

Señor ministro, tengo que decirle que seguramente me tendré que retirar dentro de poco y no podré quedarme a escuchar su respuesta, pero la leeré con mucho interés en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Vasco del PNV, tiene la palabra don Pedro Azpiazu.

El señor **AZPIAZU URIARTE**: En primer lugar, quisiera agradecer al ministro su comparecencia y las explicaciones que nos ha dado, porque es un tema que nos preocupa a muchos y que es realmente importante. Hace dos semanas la Comisión, a propuesta del comisario Almunia, declaró —tal y como usted ha explicado— que las ayudas eran al menos parcialmente contrarias al derecho comunitario. Sinceramente, teniendo los antecedentes que se han comentado aquí —como el caso francés— y todos los argumentos políticos y también jurídicos que usted nos ha planteado aquí de la comisaria Neelie Kroes, nos parece un tanto sorprendente que desde la propia Comisión se aseste un golpe tan importante al sector cuando por otra parte Europa dice que pretende reindustrializar el continente europeo.

Valoramos positivamente las reuniones que el Gobierno ha tenido con la idea de, en primer lugar, tratar de explicarle a la Comisión que no adoptase la medida que finalmente ha adoptado. Ha sido una medida que se ha ido cambiando a lo largo del tiempo en cuanto al impacto. Como decía el señor Llamazares, tendremos que saber cuál es el impacto, pero parece que se ha ido modulando a lo largo del tiempo: ya solo va a haber que devolver desde el año 2007 hasta 2011. No sabemos cuánto. Creo, señor ministro, que tendría que hacer un esfuerzo de cuantificación. La Comisión Europea ha dicho que el que tiene que cuantificar el importe a devolver es el ministro de Hacienda o el Gobierno, porque no hay que devolver todas las ayudas, sino aquellas que se entiende que son ayudas de Estado, aquellas que exceden a lo razonablemente considerado como ayuda en Europa. No sabemos si estamos hablando de 3.000, de 2.000 o de muchos menos millones. No sabemos si solo estamos hablando del impacto beneficioso que han tenido no ya los astilleros o los armadores por la reducción del precio que supone el sistema de *tax lease*, o simplemente si lo tienen que devolver las agrupaciones de interés económico que se han beneficiado del sistema en su cuenta de resultados. Hay que saber exactamente qué es lo que hay que devolver, quién tiene que devolverlo, cuánto y de qué manera. Además, hacerlo de una forma u otra seguramente tendrá implicaciones diferentes, con lo cual, como decía el señor Llamazares, no sabemos si el enfermo está en la UVI, está ya en planta o si está en vías de recuperación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 14

Lo que sí sabemos es que el golpe ha sido realmente duro. Desde el año 2011 —desde que se denuncia el sistema de *tax lease*— esta suspensión ha acarreado que no se haya contratado ningún barco desde entonces. Esto lleva a los astilleros a un estado en el que están sobreviviendo con la cartera de pedidos anterior pero sin expectativas de cara al futuro. El mal ya está hecho. Los astilleros y sus trabajadores, Euskadi, Galicia y Asturias están sufriendo ya en sus propias carnes el impacto no tanto de esta resolución —que también— sino por la incertidumbre que se ha generado desde junio del año 2011 en que se recurrió el sistema. Lo que ahora nos preocupa es si efectivamente vamos a poder recuperar posiciones, si vamos a poder salir a planta y seguir viviendo, aunque no como antes, porque muchos pedidos se han ido a Asia y esos no van a volver. Hemos perdido posiciones. El sector, que parecía que después de tantas reconversiones empezaba a andar, ha tenido un golpe muy fuerte y vamos a ver si ahora, de una forma también asistida, con muletas, empieza a funcionar y a tener un futuro, porque es un sector decisivo. En Euskadi tiene más de 6.800 trabajadores directos, creo que en torno a 15.000 indirectos y, además, genera en torno al 2,1% del PIB. Aparte de esto, es un sector muy relacionado: tiene una industria auxiliar con un peso muy importante, es decir, es un sector que mueve mucha industria, mueve mucha actividad. No es que simplemente desaparezca el astillero, sino que en torno al mismo desaparecerían un gran número de actividades vinculadas al sector. Por eso nos parece más grave aún. Además, es un sector tecnológicamente avanzado, en el que se han hecho muchísimas inversiones, es un sector innovador, al menos en el nicho en el que estaban compitiendo Euskadi y supongo que Asturias y Galicia también. A unos les podrán parecer muchos 80.000 trabajadores, 90.000 trabajadores, a otros igual no les parecen tantos, pero de hecho son trabajadores en un sector en el que se han invertido mucho, en el que hay mucha innovación y que es un sector de futuro. En ese sentido, hay que mantenerlo e impulsarlo.

Como estrategia, la proposición no de ley que firmamos todos los grupos parlamentarios para defender los intereses del sector fue muy importante. No es habitual que todos los grupos parlamentarios en esta Cámara lleguemos a acuerdo en casi nada, luego este es un dato a tener en cuenta. También tengo que reconocerle la estrategia montada por el Gobierno de reunirse con las comunidades autónomas, con Pymar, con los sindicatos —no con todos, porque en Euskadi hay dos sindicatos que no estaban en la reunión y que también tienen intereses en el sector—. En definitiva, la estrategia del Gobierno fue básicamente acertada. Creemos que la primera reunión era trascendental para decirle a Europa: estamos aquí todos los afectados, junto con la declaración política de todos los grupos parlamentarios de la Cámara diciéndoles que no vayan más adelante, que no cometan este desajuste. Al final se tomó una decisión cuyo impacto va a ser negativo —insisto, el Gobierno tendrá que cuantificar en qué medida—, pero en todo caso el sector ya ha sufrido mucho. Con posterioridad hubo una segunda reunión con las comunidades autónomas y con los afectados del sector, a la que no asistió el lehendakari Urkullu, por lo que fue bastante criticado, pero me consta que estuvo en contacto con usted transmitiéndole todo su apoyo y el del Gobierno vasco en relación con un sector en el que tenemos, en general, y el Gobierno vasco en especial, mucho interés. Me gustaría que usted lo confirmara, porque a raíz de aquella ausencia ha habido todo tipo de informaciones interesadas en contra del Gobierno vasco.

Lo único que quisiera decirle es que lo que pide ahora el sector es que no se demoren más en las decisiones, que se recurra, que no haya una suspensión del sistema, es decir, que se pueda cuanto antes poner en funcionamiento el nuevo sistema, porque, como usted bien ha dicho, se ha aprobado hace bastante tiempo y todavía no hay ningún buque que lo haya utilizado para su producción. Lo que quiere el sector es estabilidad, quiere seguridad jurídica, quiere que se resuelva cuanto antes y para eso es muy importante la cuantificación, que se sepa a cuántos buques afecta, a qué empresas que formaban parte de las agrupaciones de interés económico afecta, en qué cuantía, cómo van a tener que devolver esos dineros a la Hacienda; es decir, clarificar todo ese sistema, despejar esas cuestiones que son básicas para recuperar la confianza y para que se vuelva de nuevo a trabajar en el sector de los astilleros. En este sentido, señor ministro, en la medida que usted pueda, urja al señor Montoro y dígame que haga pronto los cálculos, porque la información la tiene que tener en sus bases de datos, sáquela cuanto antes, pongámosla sobre la mesa, sepamos todos de qué estamos hablando y, sobre todo, despejemos las incertidumbres que generan este desconocimiento y esta falta de transparencia.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, intervendrá el Grupo Parlamentario Mixto. Doña Olaia, me comunicó el señor Larreina que iba a intervenir en primer lugar el señor Sostres, porque tiene que irse. ¿Tiene algún inconveniente? (**Denegación**). Gracias. Tiene la palabra don Enrique Álvarez Sostres.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 15

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Expreso mi agradecimiento en primer lugar al señor ministro por su comparecencia rápida, por su relato claro, aunque muy descriptivo, nada valorativo, porque estamos debatiendo, señorías, sobre un hecho que es histórico. Yo lo anuncié el pasado día 16, como así ha sido. El sector naval español se encontraba ante un ultimátum si no daba marcha atrás el comisario socialista señor Almunia y el Colegio de Comisarios europeos. **(El señor Blanco López: ¡Comisario socialista!)**. Y si no daba marcha atrás este colegio, el sector entraba en desguace. En unas horas se decidía por la Unión Europea sobre la vida laboral y profesional de 88.000 trabajadores del sector y la viabilidad de 19 astilleros de Galicia, Asturias y el País Vasco. Efectivamente, en la reunión del día 17 no hubo ninguna sorpresa. El Colegio de Comisarios ratificó lo dicho por el enterrador del sector, como lo fue del sector carbón, y las bonificaciones fiscales recibidas por el sector naval entre 2007 y 2011 deben devolverse al ser competencia desleal del sector español frente a sus competidores europeos holandeses y noruegos. Por cierto, señor ministro, siendo el director general un holandés, ¿no se debería establecer un cierto mecanismo de incompatibilidad, circunstancial obviamente, por posibles conflictos de intereses en estos supuestos?

Ahora queda el recurso y las actuaciones ante el Tribunal de Justicia Europeo, que nos introduce en una serie de interrogantes sobre la benevolencia de las interpretaciones jurídicas de Bruselas para disminuir la factura de 3.000 a 500 millones. Mañana, dice usted, es el comienzo de ese procedimiento, pero estamos lejos de lo deseable, señor Soria. Los tiempos corren en contra de los nuevos pedidos. Los clientes no esperan. Las empresas sin pedidos cierran y los trabajadores se van a la calle. Toca minorar los daños de una política torcida ya desde el año 2002 y, como dice el presidente de Pymar, máximo directivo de los astilleros Gondán de Asturias, punteros en el sector, entramos en una fase de supervivencia. Queda como elemento positivo que armadores y astilleros no tendrán que devolver los euros bonificados, pero sí los inversores.

Ahora le toca el turno al Gobierno español de recurrir, pero también de más cosas, es decir, cómo valorar cuánto hay que devolver, en qué plazo hay que devolverlo y considerar en su caso quién se lucró de la situación de la formación de las AIE. Ahora le corresponde al Gobierno impulsar nuevas políticas de inversiones adaptadas a la normativa europea o atraer clientes a través de la nueva política comercial. Pero eso ahora no va a ser suficiente para la inmediata supervivencia del sector. Se ha desatado una máquina de destrucción de riqueza y empleo que tiene ya un dato: en 2012 apenas ha habido contratación de nuevos pedidos a los astilleros españoles. Se ha pasado de una cartera de 113 en el año 2009 a 59 este año; los precios no son competitivos y este sí es un tema de futuro y de su responsabilidad. Digo y vuelvo a decir que al socialista señor Almunia le faltan pocos meses para terminar su mandato, unos meses antes de las elecciones europeas, y está bien cubierto ante el miedo. Él sí tendrá tiempo de comerse sus palabras y su animadversión, no los demás, porque es la mercancía de trabajo y el futuro de las empresas lo que los burócratas de Europa han sentenciado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra don Rafael Larreina.

El señor **LARREINA VALDERRAMA**: En primer lugar, quiero agradecerle al señor ministro su rápida comparecencia y la información que nos ha trasladado. De todas formas, lo que ha pasado es importante, pero no es lo más importante. Ahora mismo todo el sector, los trabajadores y trabajadoras, los armadores, los propios astilleros están preocupados por el futuro y ahí es donde hay que centrar los esfuerzos. Creo que tenemos que aprender también del pasado y de lo que ha ocurrido. El sistema de ayudas que se ha establecido siempre —originalmente no solo por parte de este Gobierno, sino también de los anteriores, con independencia de quiénes han tenido responsabilidades en dichos Gobiernos— ha sido un planteamiento erróneo, como ha sido erróneo normalmente el enfoque de la política económica en el Estado español, que ha dado siempre la espalda a la economía productiva, al sector industrial. Creo que ese es el problema de fondo y esta es una manifestación muy clara. Si analizamos el sistema que ha sido impugnado en la Unión Europea y que hoy nos trae aquí, vemos que es un sistema que está pensado para el sector financiero, no para el sector industrial realmente. Las ayudas no son para el sector industrial, indirectamente sí lo son porque eso ayuda a que se contraten los barcos y que los astilleros construyan, sino que la ayuda, la desgravación fiscal, era para los inversores y el sector financiero. Precisamente esto nos debía llevar a hacer un replanteamiento global de la política. Creo que hay que romper con la inercia de políticas centradas en el pasado en dar respuesta a las necesidades y ambiciones del sector financiero y que hay que apostar definitivamente por la economía productiva, por el sector industrial y en este caso concreto por el sector de la construcción naval. Es urgente articular un plan de ayudas no para los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 16

inversores ajenos al sector, sino para impulsar la construcción de barcos y el mantenimiento y la generación de nuevos empleos, empleos de calidad. Esto se traduce en la necesidad de impulsar un plan de ayudas a la investigación, al desarrollo y a la innovación en las empresas de construcción naval y, a la vez, significa abandonar la política de atajos fiscales que solo beneficia a los sectores financieros y especulativos.

El sector público debe implicarse a fondo con un sector que como usted sabe es histórico en Euskal Herria, pero que al mismo tiempo también queremos que sea estratégico en Euskal Herria. Es un sector que tiene una importancia enorme en la generación de empleo directo e indirecto en zonas especialmente castigadas por el desempleo, por ejemplo en el caso de la margen izquierda, en el municipio de Sestao, que es uno de los municipios en Euskal Herria con mayor tasa de desempleo. Al mismo tiempo queremos que sea un sector estratégico y solo será un sector estratégico en Euskal Herria y también en otras partes del Estado si se sabe apostar por la renovación tecnológica y la innovación, que son las únicas variables estables y eficaces para alcanzar una competitividad socialmente sostenible. Ese es un elemento fundamental y significa un giro en la política del Gobierno del que usted forma parte; un Gobierno que está más centrado muchas veces en buscar la competitividad por el recorte de los costes laborales, pero ahí no hay futuro. No hay competitividad y no hay futuro si se busca la competitividad solo recortando los costes salariales. Por eso pensamos que lo importante es el futuro y cambiar la orientación de la política económica y la política industrial.

Desde esta perspectiva —y con esto acabo, señor presidente— queremos plantearle tres preguntas concretas. En primer lugar, qué plan de trabajo tiene el ministerio para hacer realidad las ayudas recientemente aprobadas por el sector y las que se pueden aprobar con esa nueva orientación; si hay plazos concretos, si hay un calendario y si hay compromisos. En segundo lugar si van a requerir o a obligar, o como quiera usted llamarle, a la banca en general y especialmente a la rescatada y saneada a implicarse y facilitar crédito al sector de la construcción naval, correspondiendo de esa forma ese sector financiero al esfuerzo que la sociedad ha realizado en su saneamiento.

Finalmente, también querría preguntarle a ver por qué desde el ministerio se ha excluido de las reuniones con los agentes sociales del sector de la construcción naval a la mayoría sindical vasca; creo que en el futuro deben tenerla presente. Sin más, le agradezco su comparecencia y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: En último lugar por el Grupo Mixto, tiene la palabra doña Olaia Fernández Davila.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Señor ministro, le agradecemos su comparecencia aunque nosotros habíamos pedido su comparecencia conjunta con el ministro de Economía y el ministro de Hacienda porque entendemos que la situación del sector naval obliga al Gobierno a actuar de forma urgente a fin de tomar medidas que puedan revitalizar el sector, de manera que no siga en la situación actual que es una situación de paro, una situación de desempleo y de inactividad económica.

Señor ministro, usted al inicio de su intervención expuso que la Unión Europea tenía un objetivo prioritario que era la reindustrialización. La pregunta es, ¿la reindustrialización de qué zona de la Unión Europea? Porque desde luego, atendiendo a la secuencia de los hechos que usted nos expuso en relación con la cuestión del *tax lease* y desde el año 2009, podemos decir que la Unión Europea está haciendo un papel obstruccionista para la industria del sector naval español, que en Galicia como usted sabe tiene un peso muy importante en la economía, y estas políticas que emanan de la Unión Europea están haciendo que casi 12.000 personas estén en el paro. Hablamos de que está haciendo un papel obstruccionista porque —usted mismo también lo reconocía— durante estos años, y sobre todo desde el año 2011, mientras los astilleros del Estado español no pudieron acceder a contratación de buques para su construcción, otros Estados de la Unión Europea sí accedieron. Usted daba el dato de que Holanda duplicaba la contratación de pedidos, mientras que en el Estado español no había. Según los datos que tengo no es que se hayan duplicado, es que los pedidos a Holanda se han triplicado y a Alemania se han duplicado en este tiempo. Por lo tanto, es un papel obstruccionista el de la Unión Europea en relación con la industria del Estado español, que tanto afecta a Galicia en este caso concreto del sector naval.

Ustedes están hablando —no solo usted sino también otros portavoces— de la gran preocupación que hay en este momento porque la consecuencia de esta cuestión del *tax lease* es que mucha contratación se está yendo a Asia. Ahora; hasta ahora se iba a otros Estados de la Unión. La pregunta es, ¿por qué ahora hay esta preocupación por que se pueda ir a Asia, porque de repente hay una denuncia también en relación con las ayudas de Holanda, Alemania o Francia y la inseguridad jurídica que había en el Estado español en este momento impera también en el resto de los Estados y por lo tanto el problema ya no es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 17

del Estado español sino de la Unión Europea? Otra pregunta, señor ministro, ¿por qué hasta ahora no se denunció a los Estados que —como usted mismo reconoce en su intervención— estaban también con ayudas y bonificaciones, concretamente los Estados holandés, alemán y francés? Y, a pesar de que algunos llevamos años reclamando que el Estado español también denunciara esas prácticas, no se hizo y por tanto no se resolvió el problema. Pero ahora, con estas denuncias, como es un problema europeo que afecta a otros Estados, sí hay acuerdo en la Unión Europea para resolverlo.

Señor ministro, y voy finalizando señor presidente, al margen del tax lease o a propósito del tax lease, ya hay una resolución de la Comisión de la Competencia, algo que tardó años en resolver —desde el año 2011—. El sector naval no puede seguir esperando meses hasta que el Gobierno busque una solución a la situación actual. Hacienda tiene que resolver cómo se va a llevar a cabo esa cuestión, al margen de la recusación que se haga —que no nos oponemos a ello—, pero lo que sí decimos es que el Gobierno tiene que articular medidas de financiación del sector naval que garanticen que el sector pueda funcionar competitivamente sin que tenga que pagar créditos al 12 o al 14% mientras otros astilleros de otros Estados de la Unión Europea están accediendo a créditos al 4%. Llevamos muchísimo tiempo reclamándole al Gobierno que establezca sistemas de financiación del sector naval al margen de lo que significa esto de las agrupaciones de entes económicos, señor ministro.

Otra pregunta, ¿el tax lease actual, como se denomina esta cuestión de las bonificaciones fiscales, ya está generando seguridad jurídica en el sector para que pueda contratar buques o estamos en esa misma inseguridad que teníamos antes de la resolución de la Comisión de la Competencia? ¿En qué situación de seguridad jurídica están los astilleros del Estado español para poder comenzar a acceder a una cartera de pedidos, que en este momento, por ejemplo astilleros de la ría de Vigo, están a cero? De paso le pregunto, señor ministro, por qué hay noticias en relación con las posibilidades de contratación con la empresa Pemex cuando nosotros nunca entendimos que estas embarcaciones estuvieran sujetas a ningún tipo de tax lease...

El señor **PRESIDENTE**: Debe concluir, señora Fernández Davila.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: No entendimos que hubiera problemas con esta cuestión.

En definitiva, señor ministro, le hacemos preguntas muy concretas. ¿Cuál es la situación de seguridad jurídica del sector actualmente? ¿Qué medidas va a tomar el Gobierno para que esa seguridad jurídica se establezca de tal manera que no pueda seguir siendo un impedimento para acceder a cartera de pedidos? ¿El Gobierno va a establecer sistemas de financiación al sector naval? ¿No prevén ustedes, además de ese sistema de financiación que en este momento ya vemos que no resuelve y no responde a las necesidades del sector, algún tipo de ayuda que en la Unión Europea sería permitida, como ayudas a I+D, etcétera? Hay una serie de posibilidades que otros Estados están aplicando y que...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández Davila, debe terminar.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Finalizo definitivamente, señor presidente.

...y que el Estado español nunca ha puesto en marcha.

Esperemos, señor ministro, que ahora que parece que el problema es de la Unión Europea esto se resuelva, pero tenemos que hacer una crítica al Gobierno de que haya sido muy pasivo en este asunto y que estuviera tanto tiempo sin buscarle una salida al sector naval, que por cierto aún no ha encontrado.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar el turno de los grupos parlamentarios, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, don Ovidio Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ DÍAZ**: Agradezco la presencia del señor ministro y la exposición que nos hizo, yo creo que absolutamente ajustada al gran trabajo que está haciendo su ministerio desde hace mucho tiempo con este tema. Fueron varias las comparecencias en las que el ministro estuvo informando a esta Comisión del trabajo difícil que se estaba haciendo en Europa, con el señor Almunia, para evitar las consecuencias de la devolución del *tax lease*. Creo que, unido a ese esfuerzo, hay que felicitarle por la forma como llevó esta negociación. Desde el ministerio, con todos los grupos parlamentarios, con todos los Gobiernos afectados, con sus presidentes al frente, como País Vasco, Asturias o Galicia, con los sindicatos en este caso mayoritarios, se dio una imagen a Europa de una gran unidad. Yo creo que eso dio resultados, no los óptimos, no los resultados que esperábamos, pero es evidente que fueron acortando un poco las expectativas negativas que teníamos de lo que había que devolver desde el año 2002. Quedó

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 18

reducido a 2007-2011 y, como dijo el ministro, el Gobierno no está contento. Yo creo que los parlamentarios tampoco estamos contentos. Por eso apoyamos el recurso que ya se anuncia por parte del Gobierno ante los tribunales de la Unión Europea.

Agradeciendo la intervención de todos los grupos en su parte más positiva, que yo creo que fue ejemplar, reflexionaría sobre algunas observaciones. Cuando se habla de las medidas cautelares, lo razonable es esperar al recurso. Habrá tiempo de poner las medidas cautelares en su momento si esas consecuencias son negativas. Otros grupos piden urgentemente que se diga la cantidad que hay que devolver. Posiblemente por haber ejercido la profesión de abogado hace algunos años sé que, cuando haces un recurso, tienes confianza en ganarlo. Lo que queremos no son medidas paliativas. Queremos ganar el recurso. Queremos que no haya que pagar, que no haya que devolver el *tax lease*. Sería muy malo dar a un tribunal el mensaje de que estamos viendo cómo lo íbamos a pagar. No me parece lo más razonable. Lo más razonable es querer ganar el recurso. Yo creo que, por la explicación que dio el ministro, hay grandes posibilidades de ganar el recurso. Creo que hay argumentos jurídicos sólidos y argumentos históricos absolutamente sólidos. Hay una lucha contra la arbitrariedad en la que debe embarcarse decididamente Europa porque si no logra superar eso, lo que es el gran mercado europeo acabará siendo una quimera de unos países contra otros. Yo confío en esos argumentos, no desecho ninguna de las sugerencias que nos hicieron, pero creo que habrá tiempo para analizarlas si es que este recurso no sale con las condiciones que nosotros queremos.

Reflexión última. Es evidente que esto pone encima de la mesa —creo que lo compartimos todos los diputados— un gran problema europeo. Es evidente que en el momento en que España entró entre los grandes constructores de barcos, con nuevas tecnologías, con I+D+i, compitiendo con esos barcos, hubo países que tenían una especie de monopolio y que han resuelto por otras vías impedir la entrada de los astilleros españoles, que son extraordinariamente competitivos y que están dando muestras de una gran profesionalidad.

¿Cuál es el mensaje final? Podemos resolver esto, pero es evidente que tenemos que resolver mucho más en Europa. Ahí el ministro nos hablaba de la posición del señor Tajani. Ese es el camino. Tenemos que hacer una gran defensa industrial de Europa y no podemos competir en Europa entre nosotros mismos hasta arruinarnos, porque hay otros mercados que salgan beneficiados de eso, como son los mercados asiáticos. Es un sector extraordinariamente sensible y que necesita una gran confianza.

Superado este primer escollo con el recurso, esperamos ya dar tranquilidad absoluta para que el nuevo *tax lease* pueda entrar en funcionamiento y que esos cincuenta barcos que desgraciadamente ya se perdieron puedan ser compensados por nuevas peticiones, ya que nuestros astilleros son absolutamente competitivos y extraordinariamente agresivos en el mercado mundial. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las observaciones y a las preguntas que se le han formulado, tiene la palabra señor ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO** (Soria López): Agradezco a todos los portavoces de los distintos grupos parlamentarios tanto el contenido y el fondo como la forma de sus respectivas intervenciones. Quiero referirme en primer lugar a la del portavoz socialista, don José Blanco. Quiero agradecerle realmente la corrección que me hacía al principio en relación con la importante proposición no de ley que aprobó por unanimidad el Congreso de los Diputados el día 16 de julio. Como quiera que la decisión del Colegio de Comisarios fue al día siguiente, creo que también tuvo su influencia. Es un olvido que solo puedo achacar a las alturas del curso en las que estamos, pero que me da pie también a recordar otra cuestión que olvidé. El presidente del Comité Económico y Social Europeo, a propuesta de los sindicatos mayoritarios —tanto UGT como Comisiones Obreras—, también se dirigió al presidente de la Comisión, el señor Barroso, defendiendo la posición que España había mantenido en todo este litigio. Por tanto, no solo quiero reiterar mi agradecimiento a todos los grupos de la Cámara por su apoyo claro a través de la proposición no de ley, sino también al presidente del Comité Económico y Social Europeo.

Planteaba el señor Blanco en su intervención que a lo mejor no le explicamos bien al vicepresidente Almunia cuáles eran los argumentos que manejábamos. De contrario, opino que la explicación fue clara. Es más, en el caso concreto del vicepresidente Almunia no solo conocía muy bien las circunstancias que concurrían en este caso, sino que por su condición de español y de vasco conoce muy bien el sector naval del País Vasco y la economía española. Creo que las explicaciones las tenía muy bien sentadas. El problema era que manejaba argumentos jurídicos de contrario de sus servicios que en opinión del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 19

Gobierno de la nación eran menos sólidos que aquellos que manejaba el propio Gobierno. De hecho, quiero recalcar una cuestión que me parece importante. Entre el anuncio del vicepresidente Almunia del día 27 de junio y la decisión final del Colegio de Comisarios del 17 de julio se produjo una modificación sustancial de la decisión que estaba preparada. El 27 de junio aquí en Madrid el señor Almunia anunció que se iba a tener que devolver desde 2005 a 2011 y que, además, iban a tener que participar en esa devolución los armadores. Pero solo unos días después esos argumentos se cambiaron, ya afortunadamente no estaban los armadores y, además, se excluían los años 2005, 2006 y 2007 hasta el mes de abril. Desde luego esta es una decisión que el Gobierno lógicamente no comparte, hasta el punto de que vamos a recurrirla. Ahora bien, si se me pregunta si es mejor esta decisión que la que nos había anunciado el señor Almunia el día 27, evidentemente es mejor, pero quiero decir que no solo es mejor decisión en opinión del Gobierno, sino que esta es la opinión que ha sido expresada públicamente por los sindicatos, por las comunidades autónomas y también por los representantes de las astilleros.

Aquí se ha planteado a lo largo de las distintas intervenciones por qué no solicitar también medidas cautelares. Quiero decir que el Gobierno en un momento determinado también lo pensó, lo hemos abordado con las comunidades autónomas, con los sindicatos, y fueron los representantes de los astilleros, Pymar, que en definitiva ven que la actividad no va a mejor sino que va a peor, los que dijeron: cuidado con esto porque los inversores nos avisan de que la interposición de unas medidas cautelares probablemente les frene definitivamente y no vayan a financiar ningún otro barco ni siquiera con el buen y nuevo sistema de *tax lease* que ha hecho este Gobierno con la aprobación de la Unión Europea, ya que entonces puede ser peor el remedio que la enfermedad. A ello se unió otro argumento jurídico que me parece que también tiene su peso, y es que nunca en la historia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea se ha aceptado una medida cautelar ante el recurso que se haya interpuesto en relación con una determinada cuestión. Estos han sido básicamente los argumentos.

Hablaba don José Blanco de la incipiente recuperación económica que puede verse lastrada por una decisión de esta naturaleza en la medida en que el sector de los astilleros pueda no verse suficientemente impulsado a seguir con su actividad como consecuencia de que haya inversores que financien barcos y haya armadores —cuestión muy importante— que los encarguen y que los compren. Es verdad, esto es así y nada le gustaría menos al Gobierno que esa incipiente recuperación económica de la que usted ha hablado se fuera al traste como consecuencia de una decisión de esta naturaleza, pero quiero decir que permanentemente estamos teniendo contacto con el sector. Esta misma mañana fue la última vez que yo personalmente hablé con los representantes de Pymar y me han dicho que están en un contacto permanente —cosa que sé también por el ministro— con el Ministerio de Hacienda para, en efecto, hacer la mejor interpretación de la literalidad de la decisión europea para que la cantidad que finalmente se determine —todavía no se sabe, por eso no la puedo dar, si la supiera la daría pero como no la sé no la puedo dar— sea la mínima posible dentro de lo que esa decisión en su literalidad permite; pero esa es una cuantía que todavía no está determinada. Insisto en que desde el mismo día de la toma de decisión por parte de la Comisión la Secretaría de Estado de Hacienda está trabajando justamente en cuantificar esa cantidad, porque es del máximo interés ya no solo para Hacienda sino también para los inversores.

En cuanto a la política estratégica, ¿qué podemos hacer con relación al sector naval? Comentaba que no estamos para refriegas políticas, y no las ha habido, de verdad. Quiero decirle que esta quizás haya sido una de las pocas materias en las que he visto una unanimidad en la actuación institucional. Allí estaban representadas tres comunidades autónomas que estaban gobernadas por colores políticos distintos; estaba el lehendakari, del PNV, estaba el presidente Fernández, del PSOE, del Principado de Asturias, estaba el presidente Feijóo, del Partido Popular, de Galicia, y quiero decir que en ningún momento he visto diferencias políticas sino al contrario, todos a una, porque todos estábamos defendiendo una misma causa. Por tanto, desde luego yo ese temor no lo tengo y tampoco lo comparto.

¿Qué vamos a hacer en el futuro? En el futuro, una vez que Hacienda está negociando y estudiando el contenido, la letra pequeña de la decisión para minimizar el impacto en términos de devolución, lo más importante que todos debemos hacer es poner en valor el nuevo sistema de *tax lease* que tenemos, porque es un sistema extraordinariamente bueno, es un sistema que establece un incentivo muy atractivo para que en España puedan seguir fabricándose, encargándose y financiándose barcos que incorporan una gran innovación, que incorporan tecnologías, que incorporan desarrollos avanzados, que son muy competitivos y que, por tanto, pueden seguir siendo parte importante del sector industrial español. Esa es la estrategia que el Gobierno se ha trazado y desde luego es lo que vamos a hacer y lo que de hecho estamos ya haciendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 20

En relación con la intervención de la señora Riera, de Convergència i Unió, tengo que decirle que comparto lo que ha dicho en cuanto al enorme potencial que tiene este sector en España por su carácter innovador, por el carácter exportador. Comparto también las fortalezas que usted ha puesto de manifiesto con relación al mismo, así como que debe ser una prioridad, como así lo es para el Gobierno. Le agradezco mucho a usted y también al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Blanco, el apoyo que dan a este recurso que el Gobierno —tengo que decir— junto con las comunidades autónomas, sindicatos y sector va a interponer. No he dicho que se vaya a interponer mañana sino que mañana, día 1 de agosto, se reúne la comisión correspondiente de asuntos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea donde se va a tratar esta cuestión. Se va a interponer, en todo caso, en algún momento antes del 28 de septiembre, porque en lo que sí estaremos todos de acuerdo es en que hay que fundamentar muy bien este recurso y creemos que tenemos argumentos más que suficientes para ello.

Comparto con usted, señora Riera, lo que ha dicho con relación a que el daño que se ha hecho es innegable. Desde el mismo momento en que se incoa el expediente en junio del año 2011 se frenan los pedidos y por tanto llevamos dos años en los cuales el sector naval está viviendo de lo que había sido encargado con anterioridad, pero no hay nuevos encargos y eso ya en sí mismo es un daño tremendo que se le ha infligido al sector. Los estímulos a cualquier sector tienen que estar dentro del marco europeo, lo comparto con usted plenamente, y además en igualdad de condiciones para todos los Estados miembros. Me planteaban también en una de las intervenciones que por qué en Europa no existe un único marco de ayudas financieras a la construcción de barcos. En Europa hay armonización fiscal indirecta pero no la hay en la imposición directa. Bien es cierto que una de las apuestas claras de este Gobierno es justamente profundizar en Europa, es decir, más unión fiscal, más unión económica, más unión bancaria y eso también probablemente podría traducirse a la postre en una convergencia de los distintos sistemas que hay en Europa. Pero de momento, no habiendo armonización fiscal directa, es muy difícil que la haya en esta materia.

Finalmente, señora Riera, comparto con usted lo que comentaba con relación a que el impacto ya no es solo directo o indirecto en las respectivas comunidades autónomas más afectadas sino también en el resto de comunidades autónomas porque, evidentemente, el que haya encargos y construcciones de este tipo de barcos trae consigo un efecto directo muy positivo.

El señor Llamazares, en nombre de La Izquierda Plural, hablaba de que la industria europea atraviesa malos tiempos. Estoy totalmente de acuerdo con usted. Decía que en los últimos años la industria española había perdido el 30% de su peso. Yo los datos que tengo, correspondientes al Instituto Nacional de Estadística, es que en el año 2002, en relación con el valor añadido bruto suponía un 20% y en el año 2011 supone un 25%, por lo que estamos hablando de una caída en términos de valor añadido bruto de un 25%, lo cual es mucho. Y no sirve de consuelo que en Europa también haya caído la actividad industrial; en Reino Unido, en Francia, en Italia y en otros países con probablemente la excepción de Alemania donde ha aumentado ligeramente.

Decía usted que había venido aquí a contar una historia. No, yo he venido aquí a comparecer para relatar efectivamente cuál ha sido la posición del Gobierno a lo largo de toda la tramitación de este expediente. Entiendo que esto lógicamente pueda gustar a unos más y a otros menos, pero no es ningún consuelo el hecho de que esta decisión sea menos mala que aquella que se nos había anunciado. Desde luego para el Gobierno no lo es. Ahora, si se nos pregunta: ¿Es realmente menos mala que la que había anunciado? Objetivamente lo es, y desde luego si habla con el sector le dicen que no hay color, es evidente. Porque en algún momento, aunque no fue objeto del anuncio del vicepresidente Almunia, lo que se planteaba en Europea era devolver desde 2002 hasta 2011. Esto era lo que se planteaba. Es verdad que nunca se formalizó en términos de un anuncio; el anuncio fue de 2005 a 2011. Por tanto para el Gobierno no es ningún consuelo que sea un mal menor; ahora, de partir de una cuantía de varios cientos de millones de euros a que sea una cuantía inferior, lógicamente es mejor que la situación que había con anterioridad.

Echa en falta una estrategia de futuro. Ya le digo, el futuro ahora mismo pasa por recurrir la decisión, de momento no utilizar —se ha rechazado— las medidas cautelares y luego poner en valor el sistema de *tax lease* nuevo que tenemos en España porque —insisto— este ya es un marco aceptado por parte de la Unión Europea y que introduce incentivos fiscales ciertamente muy atractivos. Preguntaba usted: ¿En qué nos hemos equivocado? ¿En qué hemos acertado? Probablemente las cosas siempre se pueden hacer mejor, ahora yo le puedo decir que en materia de política industrial probablemente una de las cuestiones que más veces me ha llevado a Bruselas en estos dieciocho meses ha sido justamente el *tax*

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 21

lease; me ha llevado específicamente a Bruselas, a veces a Estrasburgo, a veces aquí en Madrid, a hablar personalmente con el vicepresidente Almunia. ¿Por qué? Porque ya desde principios de esta legislatura veíamos que este era un problema complicado. Por parte de alguna de sus señorías se me dijo que la estrategia habría sido mejor si primero nos hubiéramos centrado en la devolución y después en el nuevo sistema de *tax lease*. No, no —al menos fue mi intención dejarlo claro en la primera intervención—; desde un primer momento fuimos directamente en los dos sentidos: que no se tuviese que devolver nada y, por otra parte, la adopción de un nuevo sistema, solo que a partir de diciembre del año 2012, cuando ya teníamos un nuevo sistema, todo el esfuerzo se centró en las devoluciones. No fue una estrategia decir: primero una cosa y después la otra; no, no, primero las dos cuestiones, y cuando de esas dos cuestiones una ya la habíamos ganado entonces ya centramos todos los esfuerzos en la otra.

Hablaba el señor Llamazares de que tenemos que seguir pagando en todo caso —creo que le entendí— 2.000 millones o la mitad. Yo no sé cuánto va a ser finalmente pero desde luego —creo, creo—, sin conocer la cantidad, aquello que resulte va a estar lejos de la primera y de la segunda de estas cantidades. Esto es lo que creo, atendiendo a la literalidad, fundamentalmente a la letra pequeña, que permite en efecto interpretar por parte de Hacienda que aquello que se considere beneficio fiscal no compatible sea exactamente la diferencia entre el beneficio fiscal que se ha obtenido en bruto con aquello que se consideraría ayuda compatible. Por tanto, si ese es el criterio estaremos —insisto, no lo conozco, porque todavía Hacienda no ha llegado a un resultado concreto—, afortunadamente, lejos de esa cantidad. Ya me referí antes a que usted también expresaba sus dudas respecto a si cabían o no cabían, si podíamos o deberíamos solicitar las medidas cautelares. Ya le expliqué que es el propio sector el que animó al Gobierno a que no las solicitara. Decía al final que se felicitaba también de este acuerdo y de la decisión, aun cuando la decisión no es la que más nos hubiese gustado a todos.

Al señor portavoz de UPyD, aunque no esté, le quiero hacer algunos comentarios para que así consten en el «Diario de Sesiones». Iniciaba su intervención diciendo que había contado pocas novedades. La única novedad desde el 17 de julio hasta ahora es la decisión de interponer el recurso. De todo lo que había ocurrido hasta el día 17 de julio, y tal como aquí puso de manifiesto el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, creo que a lo largo de muchos meses, en distintas comparecencias y respondiendo a preguntas, ya había hecho un relato —creo que amplio— de todas las vicisitudes que se movían en torno a esta cuestión. Por tanto, entiendo que la única novedad que hay es que hemos interpuesto el recurso, pero no me parecía que por el hecho de que esa fuera la única novedad no debiese venir a comparecer. Mi obligación era comparecer, y esa es la razón por la cual he venido, aparte de por la solicitud de comparecencia del Grupo Parlamentario Socialista.

Concluía el señor Gorriarán que yo había dicho que España lo había hecho muy bien. No, yo lo que he dicho es lo que ha hecho España; las cosas siempre son susceptibles de mejorar. Creo que finalmente se ha obtenido una mejor decisión que aquella que nos había anunciado el señor Almunia. Que lo hayamos hecho muy bien no lo he dicho ni de esto ni de ninguna otra cuestión; todo en la vida es mejorable. Había concluido diciendo que todos los Estados tienen un sistema de *tax lease*. Pues sí, esto también lo dije, aunque no es exactamente un sistema de *tax lease*. Todos los Estados que tienen sector de construcción naval arbitran sistemas para ayudar a su sector naval porque de lo contrario no sería competitivo el sector naval en ninguna economía. Asimismo de mi intervención ha concluido que yo he dicho —al menos es lo que he entendido— que la Unión Europea había actuado de mala fe. No, yo no he dicho eso; lo que he dicho es que ha utilizado unos argumentos jurídicos distintos a los de España y que, en opinión del Gobierno, los que hemos utilizado aquí tienen mayor solidez y fundamento que aquellos que han sido empleados por los servicios de la Unión Europea.

En cuanto a la intervención de don Pedro Azpiazu, por parte del Grupo Vasco, comparto que este es un golpe al sector; el golpe se produce ya en el año 2011, como usted señalaba muy bien, porque no hay contrataciones desde ese momento. Ya el sector está acusando un golpe muy fuerte, más el que supone tener que devolver una cantidad, aunque solo sea desde 2007 a 2011; ya veremos cuánto es. Hay que tener en cuenta que todos los agentes del sector siempre actuaron conforme al principio de confianza legítima y seguridad jurídica, y teniendo en cuenta también que durante ese periodo la Unión Europea nunca dijo absolutamente nada respecto del sistema español. Cuando lo dijo —año 2009, carta de la señora Kroes—, fue para informar de que sus servicios lo habían investigado y no habían detectado ninguna anomalía respecto de la vulneración de la competencia por parte del sector naval español en relación con los sectores navales de otros países. Por tanto, todo el mundo actuó con confianza legítima, por lo que da la impresión de que la actuación del sector siempre se hizo basándose en la seguridad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 22

jurídica y la confianza legítima. Me preguntaba también el señor Azpiazu qué cantidad sería. He intentado responderle, aunque todavía Hacienda está estudiando la interpretación de esa letra pequeña, pero en todo caso el objetivo va a ser minimizar el impacto siempre y cuando se adapte —insisto— a la literalidad de la decisión. Me preguntaba específicamente sobre la presencia del señor lehendakari en la segunda reunión. Hemos hablado personalmente a lo largo de todo este proceso, e incluso el señor lehendakari me dio otras dos fechas opcionales, que no coincidían con las del resto. Esa fue la única y exclusiva razón por la cual el señor lehendakari no estuvo en esa reunión. Incluso hablamos aquel mismo día. Tampoco pudo acudir a dicha reunión la señora consejera. Quiero dejar claro que esto fue literalmente así para que quede reflejado en el «Diario de Sesiones». Además, el señor lehendakari, el señor presidente del Principado de Asturias y el señor presidente de la Xunta de Galicia en todo momento han estado implicados —como no podía ser ni se podía esperar de otra manera— con la estrategia que conjuntamente hemos llevado a cabo en esta materia.

El señor Álvarez Sostres, que ahora no está presente, planteaba si deberíamos haber solicitado la incompatibilidad del director general de la Competencia por el hecho de que fuera holandés y de que haya sido Holanda quien interpuso la denuncia. Creo que los altos funcionarios y los representantes de la Comisión nunca actúan en función de consideraciones territoriales y geográficas, sino de acuerdo al mejor criterio con que ellos lo consideren; cuestión distinta es que nosotros pensamos que el criterio mejor sea otro. Creo que este ha sido el caso, por tanto en este punto no coincido con el señor Sostres.

En cuanto a la intervención de don Rafael Larreina, quien decía que lo más importante no es lo que ha pasado sino lo que está por pasar, estoy de acuerdo. Lo que ha pasado ya pasado está, y coincido en que ahora nos tenemos que centrar en el futuro. Lo importante cara al futuro — quiero repetirlo una vez más— es minimizar el impacto en términos de cuantía de la devolución y posteriormente sacar el máximo provecho y poner en valor el nuevo sistema de *tax lease*. Otra cuestión importante —es una decisión que hemos tomado conjuntamente las comunidades autónomas, los sindicatos, los representantes de los astilleros y el Gobierno— es que vamos a seguir regularmente en contacto en relación con la estrategia del sector naval para poner en valor el nuevo sistema de *tax lease* para poder darle el máximo grado de publicidad y de promoción posible entre los potenciales inversores. Coincido con usted en cuanto a que en muchas ocasiones en Europa se le está dando la espalda a la economía real; lo comparto. De hecho, yo creo que la desindustrialización que se ha producido en los últimos años en Europa es justamente por eso. Probablemente se esté dando mucho la espalda a la economía real y se esté centrando todo el foco en la economía financiera, que es crucial, que es muy importante, pero que tiene una parte sin la que evidentemente no puede funcionar la economía en su conjunto, que es la economía real. Le puedo hablar de lo que el Gobierno está haciendo en sectores importantes de la economía real, como es el sector turístico, en el que la evolución es muy favorable; en el sector de las telecomunicaciones están los operadores desplegando ya, en el caso concreto de España, nuevas infraestructuras de banda ancha y de la cuarta generación; del sector industrial, caso de la automoción; etcétera. Por lo tanto yo comparto con usted la preocupación por la economía real, y esa es la razón por la cual el Gobierno apoya con distintas medidas la economía real. Me pide usted el calendario de ayudas de todas esas herramientas. Permítame que se lo remita por escrito desde los servicios del ministerio porque en este momento no tengo los datos y preferiría no darle unos equivocados. Preguntaba usted si vamos a obligar a la banca a financiar a un determinado sector. No, ningún Gobierno puede obligar a la banca. Un Gobierno lo que puede hacer —lo que estamos haciendo— es sanear o contribuir al saneamiento del sector bancario. Lo estamos haciendo a través de la herramienta del memorándum de entendimiento que firmamos el pasado año con las instituciones comunitarias. Pensamos que ese memorando ha posibilitado el saneamiento de los balances de los bancos que estaban deteriorados y que ese saneamiento a lo largo de este segundo semestre va a empezar a traducirse en canalización de financiación bancaria hacia el sector privado. Finalmente preguntaba usted por qué no estaban presentes sindicatos por territorios; por una razón, porque estaban representados los dos sindicatos de mayor representación en toda España. Es única y exclusivamente por esa razón, pero en modo alguno por restar ni un ápice de representatividad a ningún tipo de central sindical territorial sea cual sea el territorio donde este sindicato actúe.

En relación con la intervención de doña Olaia Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto, BNG, quien decía que el Gobierno en esto había estado muy pasivo, yo no opino lo mismo, de verdad. Creo que ha sido justo al contrario, hemos estado muy activos desde el primer momento. Si usted me dice que finalmente el objeto que se pretendía era no devolver nada desde el 2002 al 2011 y no se ha conseguido, estoy de acuerdo con usted en que no se ha conseguido pero, por eso, lo vamos a recurrir. Ahora, si me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 386

31 de julio de 2013

Pág. 23

dice que hemos estado pasivos, me gustaría saber qué hubiese hecho usted en el caso de que hubiese estado en el Gobierno. Qué otra cosa hubiese hecho a lo largo, particularmente, de estos dieciocho meses, que son los que llevamos en el Gobierno, para disponer de un nuevo sistema de *tax lease* en doce meses y para obtener una decisión, que no nos convence pero que es mejor que la que estaba preparada, en dieciocho meses. ¿Había otra forma de hacerlo? Probablemente la había. Que me diga que hemos estado pasivos, me cuesta bastante admitirlo, si me permite decirlo.

Respecto al objetivo de reindustrialización de la Unión Europea y qué zonas, estoy totalmente de acuerdo con usted. Continuamente hay un debate en el Consejo de Ministros de Competitividad de la Unión Europea, en el que ponemos sobre la mesa que no es posible alcanzar el objetivo de la reindustrialización si en paralelo, en otros ámbitos de la Unión Europea, se están estableciendo restricciones, obstáculos, frenos para la actividad industrial. Le pondré un ejemplo. Hace poco había una propuesta de la Comisión Europea para revisar la política en el sector de la industria del automóvil, que es muy importante en España y también en el resto de Europa, y se planteaba revisar las exigencias en materia de emisiones de CO₂ para la fabricación de automóviles. La industria dijo: ¡Cuidado! Si ahora vamos a endurecer todavía más este tipo de exigencias, vamos a competir menos con la industria del automóvil de Estados Unidos, de Sudamérica, de Asia y de otros países. Fue el Gobierno español —yo mismo, perdone que personalice— quien llevó al Consejo de Ministros de la Competitividad una propuesta para que esa propuesta a su vez de otra parte de la Comisión Europea no se impusiera ahora. Se pensó: vamos a esperar al año 2020, tenemos ahora mismo unas exigencias, vamos a ver cómo han funcionado, si se han cumplido o no se han cumplido, y esperemos unos años. La mayor parte del Consejo se adhirió, el resto de ministros responsables de Industria, y finalmente eso no ha ocurrido así. Es decir ese tipo de contradicciones existen, estoy de acuerdo con usted. ¿Qué hace el Gobierno de España en esa materia? Alguien se preguntaba cuál es el papel que juega el Gobierno de España en la Unión Europea si no puede... Hemos hecho un gran esfuerzo por traer a la voluntad del vicepresidente Almunia no que siguiera los argumentos del Gobierno de España sino —nos bastaba— los del comisario Tajani, que es el responsable de Industria. Es verdad, no le hemos convencido pero pensamos que el recurso lo vamos a ganar.

Finalmente, en relación con lo que decía el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Ovidio Sánchez, le muestro mi agradecimiento por el apoyo al recurso. En cuanto a las medidas cautelares, en efecto Pymar era la más reacia a plantearlas porque decía que, con las conversaciones que estaban teniendo con los potenciales inversores —teniendo en cuenta que hay un nuevo sistema que pueden empezar a utilizar ahora que el horizonte está mucho más despejado—, si pedían cautelares era probable que hubiera que esperar hasta que se resolviera el recurso. Por tanto, hemos seguido ese criterio, que nos parece muy sensato. Insisto en el acuerdo con usted respecto al problema de desindustrialización en Europa, pero tenemos que poner muy en valor la política que en esta materia está haciendo el vicepresidente Antonio Tajani, quien —creo— está defendiendo como nadie en Europa la necesidad de reindustrializar Europa como forma de volver a tener una mayor actividad económica y un mayor nivel de empleo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor ministro.

No habiendo más asuntos que tratar, agradeciendo tanto al señor ministro como a todos los grupos parlamentarios el apoyo y la unidad que han tenido en esta cuestión de defensa del sector naval español, y deseando que en otros asuntos también sea posible esa unidad de criterio, se levanta la sesión.

Eran las seis y cincuenta minutos de la tarde.