

Bruselas abre expediente a España por las compras de la SEPI a los astilleros públicos

Presume que los 10.000 millones de pesetas invertidos en la adquisición de las factorías de Juliana, Cádiz y Manises son ayudas de Estado encubiertas

FERNANDO PESCADOR
CORRESPONSAL: BRUSELAS

La Comisión Europea abrirá esta semana que viene, salvo imponderables de última hora, una investigación por la compra que la SEPI (Sociedad Española de Participaciones Industriales), efectuó a comienzos de año de tres factorías de AESA, las de Juliana (Gijón) y Cádiz, y la planta de motores diésel de Manises (Valencia).

A los ojos de los servicios comunitarios de la Competencia -y también a los del Comité de Ayudas, que dio anteaer jueves visto bueno al expediente, que va al Colegio de comisarios del miércoles como 'punto A', es decir, preparado para aprobación sin debate- la inversión de 10.000 millones de pesetas efectuada por la SEPI en AESA no parece ser una operación genuina de mercado, sino una inyección encubierta de capital, una ayuda ilegítima de Estado, en fin.

Bruselas se prepara para hacer público el miércoles que la operación de la SEPI, de la que dirá haber tenido noticia por la prensa, no le ha sido previamente notificada por las autoridades nacionales, que tampoco han contestado a los reiterados requerimientos de información que les han sido formulados.

Las informaciones que baraja la Comisión, y en base a las cuales actúa, señalan que la SEPI se propone privatizar alguna de las empresas adquiridas o de fusionarlas con Bazán, y acometer, más tarde, operaciones equivalentes con algunos o con todos los astilleros públicos existentes en el país.

Incompatible

Una operación de estas características, que no parece satisfacer el requisito comparativo del inversor privado, resulta a primera vista incompatible con el reglamento 1540/98 sobre ayudas de Estado a la construcción naval, y excede ampliamente las obligaciones contraídas por España con el Ejecutivo comunitario en 1997, para obtener autorización al paquete de ayudas a la reestructuración del sector.

El expediente comunitario, muy incómodo dada la situación del sector, era esperado por las autorida-

EVOLUCIÓN DEL EMPLEO EN AESA

Número de puestos de trabajo



	AÑO		
	1994	1998	Junio 1999
Puerto Real	2.031	1.344	1.347
Sestao	2.458	1.216	1.210
Sevilla	679	360	366
Juliana	720	434	428
Astano	1.971	1.155	1.149
Cádiz	615	416	416
Astander	433	292	286
Servicios centrales	656	473	473

GRÁFICO: EL CORREO

EL EXPEDIENTE

- **Pérdidas:** los astilleros públicos no han conseguido entrar en rentabilidad, especialmente por la competencia desleal de Corea.
- **Crisis:** para evitar la quiebra de AESA, la SEPI le compra activos por 10.000 millones de pesetas a finales de año.
- **Competencia:** La Comisión Europea considera que son ayudas de Estado, prohibidas en el sector por la UE, y abre expediente a España.

des españolas y por la SEPI. Cuando, en diciembre del año pasado, Pedro Ferreras, presidente de la Sociedad Española de Participaciones Industriales, anunció la inversión de 10.000 millones de pesetas en AESA, declaró que la medida respondía a la imperiosa necesidad de meter dinero en los astilleros públicos para evitar su quiebra.

La compra de activos de AESA fue la fórmula ideada por la SEPI para soslayar el imperativo comunitario de no inyectar capital directamente en los astilleros públicos.

No obstante, el modelo despertaba recelos pues ya en diciembre los responsables de la SEPI reco-

La SEPI sabía que la operación podía despertar las suspicacias de la Comisión

nocían que la operación podría despertar las suspicacias de la Comisión Europea.

Este riesgo terminó siendo considerado marginal en Madrid ante la, desde todo punto más perentoria, necesidad de dar una salida a los astilleros públicos nacionales, abocados a la quiebra por una mezcla explosiva de ineficacia interna y de competencia desleal: la desatada por Corea del Sur tras el hundimiento de su economía, la devaluación de su divisa y la llegada masiva de ayuda financiera internacional.

Rentabilidad en 1998

España, obligada por los acuerdos de 1997 a situar en posición de rentabilidad a sus astilleros públicos en diciembre de 1998, declaró en Bruselas la imposibilidad de hacer

frente a los compromisos asumidos por la situación mundial del mercado de la construcción naval.

Sus demandas no fueron muy tenidas en cuenta ni por la Comisión, ni por los restantes socios comunitarios. En Bruselas se sopesan no sólo las razones españolas, sino también las de otros países comunitarios con sectores navales mucho más competitivos que el español (Dinamarca, Suecia, Reino Unido, Alemania, incluso Francia), que no vieron nunca con buenos ojos la inversión de 318.000 millones de pesetas en concepto de ayudas de Estado autorizadas por la Comisión en AESA a todo lo largo de la década pasada.

Apremiada a finales del año pasado por la penosa realidad financiera del grupo, y ante la falta de ayuda eficaz por parte de las autoridades comunitarias en el control internacional del problema, Madrid tiró por la calle del medio: compró activos ruinosos aún a sabiendas de que, a la vuelta de unas semanas, les vendría Paco (Bruselas), con la rebaja.

Bueno, pues Paco ha venido con la rebaja. A ver cómo se lidia este toro.

EA pide la dimisión del presidente de la SEPI por no firmar los contratos de los gaseros de La Naval

ESTHER COMONTE BILBAO

Eusko Alkartuta pidió ayer la dimisión del presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), Pedro Ferreras, por no haber firmado aún el contrato de los 'gaseros' para Repsol adjudicados a La Naval.

El diputado foral vizcaíno de Promoción Económica, Tontxu Campos, perteneciente a esa formación pidió ayer el «relevo» de Ferreras, y acusó al PP de «juego sucio» por la forma en la que se han llevado a cabo las negociaciones con el astillero vizcaíno.

Campos recordó que el viernes 10 de marzo, último día de la campaña electoral, Ferreras anunció que finalmente los tres buques serían construidos por AESA, dos en La Naval de Sestao y uno en Puerto Real. Pero a pesar de haber transcurrido cuatro meses, el contrato, al que EA denomina el «de la semana que viene», sigue sin firmarse.

Las razones para este retraso «sólo las conoce SEPI», según afirmó el representante de EA, puesto que la empresa ya tiene preparados los prototipos de construcción de los 'gaseros' y sus depósitos.

La UE se compromete a defender el sector naval europeo

EUROPA PRESS SANTIAGO

La Comisión Europea se ha comprometido a defender la industria naval europea frente a la competencia desleal coreana y a exigir el cumplimiento de las obligaciones asumidas por este país en el acuerdo firmado en junio entre la UE y la República de Corea.

Así se recoge en una respuesta ofrecida por el comisario europeo de Comercio, Pascual Lamy, a una pregunta formulada por el eurodiputado gallego del PP Daniel Varela. Lamy recuerda que, según el acuerdo, la República de Corea se compromete a cumplir sus obligaciones de transparencia contable, no subvenciones y prácticas de precios comercialmente viables.

Diviértete jugando en la Bolsa sin arriesgar tu dinero.
Puedes ganar fantásticos premios.



1^{er} Premio: 60 acciones del Banco Guipuzcoano.

2^o Premio: Un viaje de fin de semana a un país de Europa.

3^{er} Premio: Un escáner para tu ordenador.

www.bancogui.es

BANCO
Guipuzcoano

La mejor alternativa

Infórmese gratis en el 900 66 44 66