



IEN POR EUROPA INSTA AL GOBIERNO CENTRAL A DESPEJAR EL FUTURO DE LOS ASTILLEROS FERROLANOS GARANTIZANDO LA PLENA RECUPERACIÓN PARA EL MERCADO CIVIL

LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DESTACA QUE SON LAS LIMITACIONES IMPUESTAS POR LA COMISIÓN EUROPEA LAS QUE ESTÁN IMPIDIENDO TODA SALIDA PARA LAS FACTORÍAS

MANUEL PÉREZ DEMANDA UNA ACCIÓN EMPRESARIAL CONJUNTA PARA GARANTIZAR QUE BRUSELAS NO EXTIENDA LAS RESTRICCIONES MÁS ALLÁ DE LO COMPROMETIDO EN LOS ACUERDOS DE 2004 Y ALERTA DE QUE VULNERAR ESTE ACUERDO EN RELACIÓN CON EL DIQUE PUEDE DAR EXCUSAS A LA UE PARA AMPLIAR EL VETO

Fene, 30 de enero de 2013. IEN por Europa (Iniciativa Empresarial del Noroeste) cree que las restricciones impuestas por Bruselas a la construcción del dique flotante para los astilleros de Navantia en la ría de Ferrol son consecuencia directa de los acuerdos suscritos en 2004, que limitan toda actividad civil hasta el 31 de diciembre de 2014. La comunicación de la Comisión Europea en el sentido de considerar ilegales la financiación pública para la construcción del dique flotante “está relacionada con las limitaciones de los acuerdos”, asegura el presidente de la entidad, Manuel Pérez Pérez. Por este motivo, IEN por Europa reclama una acción política seria e insistente del Gobierno central, único competente en la materia, ya que fue el que suscribió los mencionados acuerdos, para abrir de forma definitiva todas las posibilidades de negocio en un mercado que “debería ser de libre competencia”.

IEN por Europa lamenta expresamente el hecho de que Navantia no haya presentado un proyecto viable. Para Manuel Pérez, Navantia “debía conocer de antemano que tales restricciones limitarían la iniciativa, unas consideraciones que debería haber tener en cuenta para la redacción del mismo”, señala.

Pérez subraya que “da la impresión de que ni Navantia ni la SEPI han puesto el empeño obligado para ayudar a los astilleros ferrolanos en un momento en que la inactividad, a la espera de los contratos suscritos con Pemex, es total y ha conducido a miles de trabajadores del sector al desempleo y, lo que es peor, a la pérdida de una esperanza real sobre la posibilidad de recuperarlo”.

“Navantia debe compensar la situación y garantizar que alguno de los concursos a los que opta dé sus frutos”, argumenta Manuel Pérez, vista la “incapacidad para solventar las exigencias de Bruselas, que continúan cercenando el futuro de las factorías públicas de la comarca ferrolana”. Para IEN por Europa, la consecución de alguno de los contratos a los que opta despejaría la situación para toda una década.

IEN por Europa insta en este sentido a las asociaciones empresariales a hacer un frente común en defensa de la recuperación del mercado civil. "Sigue sin entenderse que el problema de todo cuanto está sucediendo radica en las limitaciones comunitarias", destaca Manuel Pérez. Por ello, junto al Gobierno, "que debe asumir un compromiso real con esta comarca y demostrar que lo puede hacer efectivo, también los empresarios debemos hacer oír nuestra voz en Bruselas".

Para el máximo responsable de la asociación empresarial, la Confederación de Empresarios de Galicia (CEG) está llamada a capitanear esta demanda, que afecta tanto a los astilleros públicos como privados de la Comunidad.

Pérez da por hecho que la Comisión Europea no permitirá la finalización del veto comunitario antes de 2015, pero alerta de la posibilidad de que Bruselas intente forzar una prórroga de dichas restricciones. "Esta es solo una sensación, pero visto lo sucedido en los últimos treinta años, y considerando que la Comisión Europea no ha dejado en todo este tiempo de buscar la desaparición del sector público español de la construcción naval, tal posibilidad cobra fuerza", señala, "por lo que debemos estar alerta y, en todo caso, asegurarnos, tanto el Gobierno central como la Xunta y todos los sectores sociales, de que desaparezca tal incertidumbre".

Para el presidente de IEN por Europa, la propia posibilidad de vulnerar los acuerdos en el caso de que el Gobierno central asumiese la construcción del dique conllevaría el riesgo de que la UE tratase de ampliar las restricciones, como ya sucedió en su día con motivo de la financiación irregular de los astilleros públicos, lo que originó el veto todavía en vigor. "Hacer el dique flotante sin consentimiento de Bruselas puede significar, una vez más, pan para hoy y hambre para mañana", afirma.

"Es hora de que el Gobierno central y en concreto los ministros de Industria y de Asuntos Exteriores hagan algo por Galicia para encontrar la necesaria carga de trabajo lo más pronto posible", incide el presidente de IEN por Europa.