

La Naval en dique seco, sin nuevos contratos ni ampliación de capital

Tras el último ERE de extinción de 119 contratos no se descarta nuevos ajustes

Carmen Larrakoetxea

BILBAO. La crisis que afecta a La Naval de Sestao, el mayor astillero vasco controlado por Construcciones Navales del Norte (CNN), podría derivar en nuevos ajustes antes de que finalice el año, temor que ya han expresado varios de los sindicatos del comité de empresa.

El panorama para este astillero se presenta más que complicado: su cartera de pedidos y carga de trabajo está bajo mínimos; padece los efectos del bloqueo comunitario del sistema español de financiación de contrataciones de buques; mantiene su estructura accionarial intacta sin terminar de realizar la ampliación de capital que de entrada al Gobierno vasco; y persiste el sistema de exigencia de unanimidad entre los socios ante cualquier decisión relevante que ralentiza o paraliza cualquier actuación.

Aunque la compañía está en beneficios su evolución evidencia su tendencia a la baja. Frente a un beneficio de 26 millones en 2008, el cierre de 2010 contabilizó 2,9 millones y sólo tiene un buque en construcción.

Hasta ahora, CNN ha estado fuertemente capitalizada, en parte gracias a que los socios no han reparado dividendos (esta es una de las decisiones en las que hace falta unanimidad) desde sus constitución en 2006, lo que le ha proporcionado músculo financiero para soportar la escasa cartera de pedidos.

La mitad de la plantilla

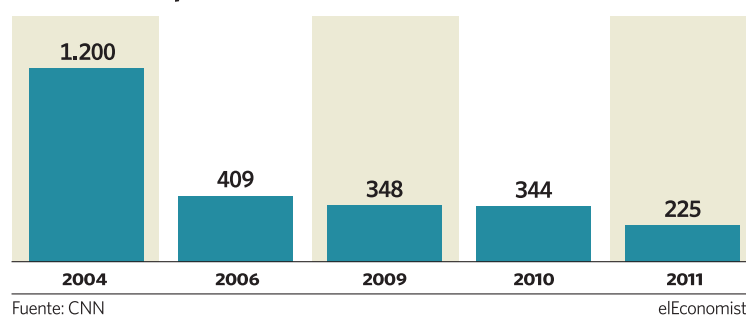
El último Expediente de Regulación de Empleo (ERE) de La Naval tuvo lugar en verano, con la extinción de 119 puestos de trabajo, con

Evolución del astillero

Cifras de la compañía (datos en millones de euros)

CONCEPTO	2008	2009	2010
Importe Neto cifra de negocio	284,25	427,66	227,11
Resultado de Explotación	35,36	6,97	4,77
Ebitda	36,58	9,27	12,01
Resultado neto	26,26	1,01	2,95

Evolución de la plantilla



Fuente: CNN



La cifra

50

BARCOS. Las contrataciones de unos 50 buques están paradas en España como consecuencia del expediente de la Comisión Europea contra el sistema de financiación de construcción naval español, denominado 'tax lease'. La Comisión investiga si los beneficios fiscales que obtienen los inversores entrar a financiar la construcción de los barcos constituyen ayudas de estado ilegales. Esta parálisis está afectando gravemente al sector.

el argumento de insuficiencia de carga de trabajo.

La indemnización de estos trabajadores, incluidos bajo la modalidad de despidos por causas objetivas, ha sido de 20 días por año trabajado. Sin embargo, como la mayoría de ellos estaban en el astillero antes de la privatización, aún quedan dentro de las coberturas de Sepi en caso de rescisiones, que habrán de ser similares a las aprobadas en 2004 y ratificadas en 2006. Esto implica que los que tengan más de 50 años accederán a prejubilaciones anticipadas, bajo la cobertura de compañías de seguros, para después pasar a cobrar la pensión íntegra a partir de los 65 años.

Por tanto, la plantilla actual del astillero queda reducida a 225 personas, lo que supone un descenso

del 45 por ciento respecto al equipo humano en el momento de la privatización. Pero la reducción es aún mayor si se tiene en cuenta que en 2004 salieron del astillero 600 trabajadores y en 2006 otros 236.

Ante la persistencia de la nula entrada de nuevos pedidos, desde los sindicatos se especula con que la empresa tome nuevas medidas laborales.

Sin ampliación de capital

El año en curso comenzó con grandes tensiones entre los socios de CNN (Ingeteam; Astilleros Murueta; Iniciativas Navales del Norte; Naviera del Nervión; y Knutsen) debido a las dificultades para cerrar los avales para la financiación de la contratación del último buque - con el armador belga Jan de Nul-, que terminó con un enfrentamiento entre los propios socios.

Finalmente, en primavera, tras la intervención directa del Departamento de Industria del Gobierno vasco, se cerró el aspecto financiero de la operación y se rubricó el contrato.

La intervención del Ejecutivo implicó también una oferta directa de éste para entrar en el capital del astillero, a través del fondo Socade, con 5 millones de euros.

La medida fue comunicada a Bruselas, que la autorizó en mayo con las premisas de que la participación fuera era minoritaria, temporal e iba acompañada de un plan industrial y de futuro.

Hasta la fecha, según el Gobierno vasco, no se ha producido su entrada en el capital, ya que los CNN no han acordado ni la ampliación, ni el plan industrial, decisiones ambas que han de ser unánimes.



RUMBO NORTE

MIGUEL A.L. TRUJILLO

SEAMOS SERIOS: CONTRA EL "BUENISMO" EMPRENDEDOR

Prepárense. Llega la campaña electoral, y los políticos querrán vendernos la moto de que los emprendedores serán los nuevos mesías que nos sacarán de la crisis. Seamos serios: los emprendedores colaborarán en conseguirlo, pero vacunémonos cuanto antes contra simplismos "buenistas". La situación del emprendimiento en España no es un paraíso, así que ahorremonos falsas esperanzas. Aquí van 4 razones.

Uno. Las empresas en España aún innovan poco, y las universidades crean *spin-offs* en función de su tecnología disponible. Si el mercado dice que no la acepta, se tapan los oídos y se sigue adelante: que un estudio de mercado no comprometa las estrategias políticas de la "uni".

Dos. Los inversores son timoratos y a menudo mal preparados. Interesan negocios que "se entiendan", con retornos astronómicos y "seguros". Mal asunto cuando esto consiste en apostar por nuevos mercados, tecnologías y personas. Para rematar, hay escasa tradición de coinvertir internacionalmente.

Tres. Los emprendedores también están mal preparados. Técnicamente nos salimos, pero ser empresario implica crear procesos, hablar la lengua de los inversores, estudiar el mercado antes de crear el producto (y no al revés), y aspirar desde el segundo 1 a escalar internacionalmente el negocio. Pocos emprendedores tienen estas ideas, y hay reducida oferta de formación y consultoría de apoyo.

Por último, los políticos tienen deberes críticos: promover exenciones fiscales, crear la figura de la bancarrota que evite hundir financieramente a emprendedores fracasados, unificar mercados, y dejar de liarnos porque será el emprendimiento de innovación y no el autotempleo el que cree riqueza.

Todo llegará. Pero no mañana. Vivimos un proceso histórico que está transformando una sociedad industrial en otra tecnológica y emprendedora, y eso lleva tiempo.

Astilleros Murueta tiene cuatro buques en gradas

El viernes entregó el décimo barco al armador irlandés Arklow Shipping

C. Larrakoetxea

BILBAO. Astilleros Murueta, compañía en la que trabajan unas 400 personas y que tiene dos plantas productivas en Vizcaya (Erandio y Bermeo), entregó el viernes pasa-

do un buque al armador irlandés Arklow Shipping. Se trata del décimo buque construido para este cliente y durante el acto oficial de entrega el presidente de Astilleros Murueta, Juan Manuel Arana, expresó su deseo de continuar la relación con este armador.

El barco entregado, bautizado como Aklow Forest, tiene 89,95 metros de eslora, 14,40 de manga, y un puntal de 7,35 metros. La embarcación tiene capacidad para transportar en sus bodegas 5.000 tone-

ladas de carga seca.

En la actualidad Astilleros Murueta tiene en cartera la construcción de cuatro buques, según confirmó su director general Agustín Ortiz de Erive.

El que se encuentra más avanzado es un barco para un cliente colombiano que se entregará en marzo y que ultima su equipamiento en el dique de Erandio.

Otros dos buques en construcción son dos dragas para un armador francés que cuando estén en

funcionamiento operarán en los puertos de Bayona y Ruan.

El cuatro buque que construye Astilleros Murueta ha sido encargado por la cementera italiana Italcementi que también operará comercialmente en las costas francesas.

Astilleros Murueta es una empresa vizcaína de origen familiar, que comenzó a construir barcos en 1943 y desde entonces ha botado más de 200 buques. Es una de las firmas líderes mundiales en construcción de atuneros y dragas