



Prentsa txostena Dosier de prentsa

2021

Martxoak 1 de Marzo



El 'Galicia' entró en servicio el pasado diciembre y es el buque más moderno y ecológico de la flota de Brittany Ferries. Foto: B. F.

El ferri toma medidas a la futura 'gasinera' del Puerto de Bilbao

El 'Galicia', uno de los pocos buques con motor de gas líquido, atraca hoy procedente de Inglaterra

Alberto G. Alonso

BILBAO – El Puerto de Bilbao será escenario hoy de un hito que marcará el futuro inmediato para una navegación más ecológica. La compañía logística Repsol y la naviera Brittany Ferries llevarán a cabo diferentes pruebas y mediciones que determinarán las características de la futura *gasinera* del puerto, una instalación que suministrará gas natural licuado (GNL) a las embarcaciones que dispongan de motores con esta propulsión.

Uno de ellos es el *Galicia*, el último barco en incorporarse a la flota de Brittany Ferries, tras entrar en servicio el pasado diciembre, y que conecta dos veces por semana Santander con el puerto inglés de Portsmouth. "De manera excepcional el sábado (por hoy) llega a los muelles de Bilbao en lugar de a Santander, para hacer pruebas en relación con los búnkeres para almacenar GNL de Repsol", indicaron desde la naviera francesa afincada en Bretaña.

Las intervenciones que deberán llevar a cabo los diferentes especialistas que intervienen en una operativa con un buque tan especial van en la línea de probar las defensas del muelle, cómo puede afectar a la rampa por la que salen y entran los vehículos, que, casi con toda probabilidad, deberá ser modificada, y la toma de medidas en las infraestructuras de tierra.

El departamento técnico de Repsol necesita los test que se efectuarán hoy para determinar dimensio-

nes y concretar donde irán las tomas para los depósitos que albergarán el GNL que será suministrado a las embarcaciones que utilicen esta propulsión. Para todo ello contarán con siete horas, desde las 8.00 hasta las 15.00, periodo en el que estará atracado el buque antes de zarpas de nuevo rumbo a Inglaterra.

Todo el proceso de hoy es necesario para iniciar las obras de construcción de la estación de suministro en pocas semanas. Repsol LNG Holding solicitó el pasado año una concesión en el puerto de Bilbao para la creación de estas dependencias en el muelle A-6, en el término municipal de Zierbena, el mismo donde desde hace años atraca las dos líneas regulares que conectan Bilbao con Portsmouth, en Inglaterra, y Rosslare, en Irlanda.

En concreto, la estación de sumi-

AL DETALLE

Buque ecológico

CLASE E-FLEXER. El 'Galicia' reduce las emisiones de gases de efecto invernadero con su nueva propulsión, además de ser más silencioso.

Comodidad

NUEVO ESTILO. Con 214 metros de eslora, el 'Galicia' tiene capacidad para llevar 139 camiones, cuenta con 426 camarotes y los servicios de un crucero.

Capacidad

ABASTECIMIENTO. Para abastecer cada ferri se prevé descargar entre tres y seis cisternas diarias, con un volumen unitario de cuarenta metros cúbicos.

nistro de GNL ocupará unos 7.443 metros cuadrados y una superficie subterránea de 429 metros cuadrados. Entre otras características, el equipamiento incluirá un depósito con capacidad de almacenamiento de mil metros cúbicos de gas.

La intención de Repsol es que para la temporada próxima la *gasinera* de Bilbao esté operativa, con lo que añadirá un nuevo servicio de suministro de combustible a los que ya ofrece en la dársena vizcaína.

ACUERDO DE NAVIERA Y PETROLERA

Un convenio entre la petrolera y la naviera francesa facilitará el uso del nuevo combustible, ya que Brittany Ferries, además del *Galicia*, incorporará en los próximos dos años otros dos nuevos buques gemelos, el *Salamanca* y el *Santoña*, también capaces de utilizar el GNL como combustible. La pretensión de la compañía bretona es que entre los tres puedan cubrir las conexiones regulares entre Reino Unido y los puertos de Bilbao y Santander.

Los barcos que realizan rutas marítimas fijas son los primeros en los que se está implantando el gas licuado porque su regularidad facilita el desarrollo de infraestructuras y los contratos a medio plazo, que justifican la inversión, minimizando el riesgo.

De esta manera, Repsol surtirá en los próximos años primero a la flota de la compañía gala y después a todos los buques mercantes que puedan llegar a Bilbao y necesiten este nuevo combustible. ●

MEDIDAS ESTRICTAS PARA VIAJAR DESDE REINO UNIDO

CON 75 PASAJEROS LIBRES DE COVID-19

●●● **Con PCR pasada.** Además de la novedad logística, el *Galicia* también llega a Bilbao con pasaje de Inglaterra, el cual está, en principio, libre de coronavirus. Fuentes de la naviera indicaron que desembarcarán 75 pasajeros en 46 vehículos, ya que está prohibida la travesía exclusivamente para personas como medida anticovid. De los vehículos, 34 son camiones con 36 conductores y el resto son coches privados. Desde Brittany Ferries razonaron el exiguo pasaje por las fuertes medidas restrictivas, ya que todos los que lleguen hoy "tienen que tener la nacionalidad o residencia en España, así como las pruebas correspondientes con un resultado negativo en covid".

Más residuos orgánicos al contenedor marrón

Bizkaia contará con tres nuevas plantas de compostaje en Getxo, Igorre y Berriatua

BILBAO – La diputada de Sostenibilidad y Medio Natural de Bizkaia, Elena Unzueta, explicó en las Juntas Generales de Bizkaia que el contenedor marrón para residuos orgánicos admitirá también a partir del lunes restos de residuos como carnes, pescados, embutidos, mariscos o huevos.

En una comparecencia en la Comisión de Sostenibilidad y Medio Natural de las Juntas Generales de Bizkaia, a petición del PP, Unzueta explicó que esta modificación en el sistema de tratamiento de los residuos orgánicos es "un paso más" para incrementar la recogida para reciclaje de este tipo de desechos, siguiendo los objetivos marcados y después de haber realizado diferentes pruebas y contrastes.

La diputada señaló que este proceso se ha visto acompañado de la adecuación de la planta de tratamiento ya existente, Bizkaiko Konpostegia, y de la búsqueda de nuevas alternativas para el tratamiento. Estas nuevas plantas de compostaje comarcales se instalarán en los próximos meses en Berriatua, Getxo e Igorre, con tres "fórmulas distintas de gestión", en manos de la Mancomunidad de Lea Artibai, el Ayuntamiento y Garbiker, respectivamente, aunque las tres han sido sufragadas por la sociedad foral.

Unzueta precisó que el coste por la construcción de cada una de ellas, incluido los depósitos y la maquinaria, ascenderá a casi 700.000 euros, mientras los gastos anuales de mantenimiento se estiman en 70.000 euros por planta.

La intención de la Diputación en el futuro es "ampliar estas plantas y ubicar otras" en el territorio, si bien la Diputación desechó otros puntos de compostaje en "Elorrio, Berriz, Garai, Durango o Amoroto".

Las tres nuevas plantas funcionarán con un sistema de compostaje vertical, ya que este sistema tiene la ventaja de reducir las necesidades de espacio para el desarrollo del tratamiento, puede ubicarse en el exterior y su instalación no requiere de grandes obras.

Unzueta señaló que cada planta podrá tratar 3.000 toneladas al año, lo que "acercará" a Bizkaia a los ratios que marca la Comisión Europea. – E. P.



Llega el primer ferry del Brexit

60 pasajeros españoles y británicos residentes, con 17 mascotas, pasaron rigurosos controles sanitarios y de productos al atracar el 'Galicia' en el Puerto de Santurtzi

AINHOA
DE LAS HERAS



SANTURTZI. Con puntualidad británica, el gigante de Brittany Ferries, 'Galicia', surcaba el Abra exterior abriéndose paso, a las 8.00 horas, para atracar por primera vez en el Puerto de Santurtzi. Se trataba de una escala especial, ya que este buque cubre la línea Santander-Portsmouth, para probar maniobras de atraque tanto de proa como de popa de cara al futuro. La naviera bretona está construyendo un gemelo del 'Galicia', y que se llamará 'Salamanca', y que

una vez botado enlazará Bilbao y la localidad británica como línea regular. Se calcula que estará operativo a partir de la primavera de 2022. A diferencia del 'Galicia', se propulsará por gas natural licuado, que reduce un 46% los gases de efecto invernadero.

El 'Galicia' era el primer ferry que recalaba con pasajeros en el puerto vizcaino desde la entrada en vigor del Brexit el pasado 1 de enero. La salida con acuerdo de Gran Bretaña de la Unión Europea ha supuesto grandes cambios en el control de pasajeros y mercancías, por lo que había nervios entre el personal de la terminal de cruceros. «Es la primera vez que lo hacemos, así que no sabemos lo que nos vamos a encontrar. Aunque no se espera que los británicos traigan grandes cantidades de comida», explicaba Coral Cordero, jefa de Sanidad Exterior del Puerto de Santurtzi. Los productos cárnicos y lácteos están prohibidos, salvo excepciones para lactantes y otras, y luego se han fijado límites para otros,

como los cosméticos. No se pueden transportar en el barco más de 20 unidades de un mismo artículo, por ejemplo, para evitar la importación clandestina. Los medicamentos también están vigilados. «No puedes llevar ocho cajas de paracetamol y se requiere receta». «Todo lo que se decompone, se destruye. Tenemos arcones preparados».

Vacuna de la rabia

Una de las principales novedades se refería a las mascotas. A partir de ahora, cualquier animal de compañía que provenga de Gran Bretaña debe pasar unos estrictos controles sanitarios. «El objetivo es cuidar la sanidad animal y la pública», explica la responsable. Los 60 pasajeros del 'Galicia' llevaban 17 mascotas, la mayoría perros y también dos gatos. Están considerados como tal también los hurones y está permitido viajar con pájaros y reptiles. Un matrimonio inglés traía una sorpresa: dos agapornis —lores pequeños— y una cotorra en-

jaulados en el vehículo.

Los agentes de la Guardia Civil destinados en el puerto se encargaban de leer el chip obligatorio a los animales y de examinar el formulario de control sanitario que los dueños debían llevar de cada uno. Además, tienen que haber sido vacunados de la rabia. «Aquí no tenemos esa enfermedad, pero la pueden traer de fuera», explica el responsable de Agricultura y Pesca, que además es veterinario de formación, Rafael Rollán. Ayer asesoraba a los guardias.

Todos los animales habían pasado ya un control previo en la salida y los coches lucían una pegatina verde en la luna delantera con un dibujo de un perro. Algunos canes se alteraban un poco y ladraban, como 'Lucky', el bulldog de Javier Cebrían, un extremeño que trabaja desde hace diez años en una consultora de Tecnología en Londres. Javier iba a visitar a sus padres en Badajoz aprovechando que el negocio se encuentra «un poco parado» debido a la pandemia. Su 'Porsche

Macan' blanco arrastraba también un remolque con una moto y una motocicleta.

Guiomar y David, de Extremadura y Madrid, regresaban a España después de cinco años por un traslado de la empresa en la que ella trabaja. «Estamos súper contentos de volver», confesaba la pareja en la fila del control de mascotas. Se traían con ellos a 'Galadriel', un pastor australiano que compraron en Gran Bretaña, y a 'Sauron', un schnauzer miniatura que llevaron ya desde España. Todos los animales superaron el examen. Las consecuencias de no llevar los papeles en regla «son tremendas». «O se dan la vuelta en el próximo ferry o hacen una cuarentena de tres meses en un hotel canino, que sale carísimo, unos 3.000 euros; o en último término, la eutanasia», advierte Rollán.

Los viajeros debían pasar también dos controles Covid, a bordo y en tierra, con especial interés ahora por la variante británica, aún más contagiosa. Antes de em-



EN CIFRAS

215

Tanto el 'Galicia', que atracó ayer en Santurtzi, como el futuro 'Salamanca', que cubrirá la línea Bilbao-Porstmouth en 2022, miden 215 metros de eslora.

1.200 pasajeros

Tienen capacidad para más de un millar de pasajeros y 350 camarotes. A lo largo de las tres plantas destinadas para el viaje, hay dos restaurantes y un bar de tapas.

3 kilómetros

El garaje también tiene tres plantas, que ocupan tres kilómetros en línea, lo que le da una gran capacidad de carga de vehículos. El 'Galicia' pesa 42.000 toneladas.

7.000 perros al año

Brittany Ferries permite a sus viajeros ir a acompañados de mascotas. En un año, la compañía bretona puede llegar a transportar hasta 7.000 perros solo en la línea de Bilbao.

28 horas y 400 euros

El viaje entre Bilbao y Portsmouth dura 28 horas. El billete puede costar unos 400 euros ida y vuelta con el coche incluido. El precio puede variar en función de si se trata de temporada alta o baja e incluye el desayuno y una comida a bordo.



El jefe de Agricultura y Pesca del Puerto, Rafael Rollán, lee el chip a un perro durante el desembarque. Arriba, maniobras del 'Galicia'. A la izquierda, interior del ferry y a la derecha, guardias civiles realizan un control de dióxido de carbono en un camión por si hubiera polizones. FOTOS: PANKRA NIETO



LAS CLAVES

SORPRESA

Un matrimonio inglés traía dos agapornis y una cotorra en jaulas en el vehículo

PRIMAVERA

Un nuevo buque, el 'Salamanca', cubrirá la línea Bilbao-Porstmouth a partir de 2022

CARGA

También se revisó la carga de marisco vivo, leche y patatas de los 80 camiones que desembarcaron

barcar tuvieron que mostrar el resultado negativo de una PCR en las últimas 72 horas. Se les mide también la temperatura con el termómetro de pistola. Ante un caso sospechoso de infección, por presentar algún síntoma, se activaría el protocolo de Osakidetza, que prevé el traslado a centros sanitarios o a un hotel si fuera necesario. El control de la documentación recae en la Policía Nacional. Los agentes también les pregun-

tan por el motivo del viaje. Sólo pueden desplazarse los españoles que regresan o los británicos residentes en España.

También había que revisar la carga de los 80 camiones que ayer desembarcaron del ferry. Algunos cargaban marisco vivo, patatas o leche para importación. El 'Galicia' cuenta con tres plantas de garaje y 3.000 kilómetros en línea de capacidad. «En las patatas se pueden colar hongos o plagas y cargarse todo la producción de aquí». En una ocasión, hace un par de años, fue detectado «un mosquito volador» en una carga de madera de estiba y hubo que echarla atrás y fumigar. «El Serrantes está a 200 metros. Si salta, fíjate la que se líaa». Varias furgonetas, algunas de mudanzas, quedaron retenidas porque no habían declarado todo lo que llevaban. «Todo ha ido muy bien», se alegraba el teniente de la Guardia Civil en el Puerto, Alberto Blanco. A las tres partía de nuevo el ferry hacia Gran Bretaña con 350 pasajeros.

Visita a las entrañas del 'Galicia', una ciudad flotante

A. H.

SANTURTZI. Un clon del 'Galicia', el 'Salamanca', está ahora en plena construcción en unos astilleros chinos. Con mecánica sueca y acabados españoles, el barco mide 215 metros de eslora. Es uno de los más grandes de la flota de Brittany Ferries. Dos periodistas de EL CORREO se adelantaron ayer en las entrañas del 'Galicia' para comparar cómo será su hermano, que cubrirá la ruta Bilbao-Porstmouth el año que viene en sustitución del más pequeño 'Cap Finisterre'. Impressionan sus dimensiones, es especial el inmenso garaje.

Con capacidad para 1.200 pasajeros, dispone de 350 cabinas, algunas de ellas de lujo y exteriores con vistas al mar, distribuidas en tres plantas. Guiados por el comisario del buque, recorrimos sus laberínticos pasillos,

decorados con motivos gallegos. Apenas lleva un mes y medio en el agua. Llamen la atención las meninas, esculturas en tamaño natural de las famosas criaturas de Velázquez, repartidas por distintas estancias. En sus dos restaurantes, los chef cocinan recetas francesas, su especialidad, y también españolas. Una de las estancias simula una plaza mayor.

Delfines

El billete, que puede costar unos 400 euros por persona con coche incluido, varía según sea temporada alta o baja y lleva incluido el desayuno y una comida. También cuentan con un bar de tapas, varias tiendas duty free, cine, solarium y hasta un gimnasio al aire libre y zona infantil en la cubierta. Brittany Ferries permite a sus pasajeros viajar con sus mascotas. De he-

cho, se trasladan 7.000 perros al año solamente en la ruta de Bilbao, según el responsable de la naviera en España, Roberto Castilla.

El viaje entre Euskadi y Gran Bretaña dura 28 horas. Existe la opción, más económica, de viajar en asientos reclinables en una sala con 48 plazas y pantalla de televisión. Durante el trayecto, sobre todo en verano, es fácil ver a delfines saltando en el agua junto al buque. Como peculiaridad, estos nuevos ferrys de Brittany pueden abrirse tanto por la proa como por la popa, motivo por el cual ayer las maniobras resultaron tan complejas. Y eso «que el Puerto de Bilbao es muy practicable para navegar», asegura Castilla. La compañía marítima opera en Bilbao y Santander. «Como es la primera vez es delicado y hay que hacer marcas en el muelle para ver dónde se atraca».

En la actualidad y debido al Covid, sólo se puede viajar con vehículo. «Esperamos retomar la línea regular a partir de mayo», anuncia Castilla. «Se calcula que para entonces ya estará vacunado el 75% de la población británica. Ponemos la vista en este verano», confía.



«La recuperación de Petronor depende de la velocidad de la vacunación»

Emiliano López Atxurra **Presidente de Petronor**

Defiende que un mundo sin petróleo no es posible «con la tecnología que se conoce en estos momentos»

MANU ALVAREZ



BILBAO. Preside la principal máquina de generar dinero para las arcas públicas de Bizkaia y Euskadi —en 2019 fueron 771 millones de euros—, que también está afectada por el virus que todo lo invade desde hace un año. El con-

sumo de combustibles de automoción disminuyó un 18% el pasado año y el de queroseno de aviación, el 65%. Emiliano López Atxurra, el presidente de Petronor, aguarda una normalización de la vida cotidiana que no acaba por llegar. La refinería está a medio gas desde el mes de mayo del pasado año. Y una de sus unidades, salvo un breve periodo de semanas, no ha vuelto a funcionar desde entonces.

— ¿Petronor perdió dinero el pasado año?

— No le puedo anticipar el resultado pero... digamos que fue bastante malo. No podía ser de otra manera.

— La leyenda urbana apunta a que Petronor nunca puede perder dinero.

— Vaya que sí puede. El parón de la movilidad ha sido tremendo y eso nos ha llevado a una baja actividad durante todo el año.

El 'Dragon Khan'

— El precio del petróleo está subiendo estos días y se encuentra ya en torno a los 60 dólares el barril. Eso siempre supone beneficios para las petroleras, porque se traduce en una revalorización de las existencias.

— Es cierto, pero no suelo perder el tiempo con esas cosas. A mí lo que me preocupa es la rentabilidad de la instalación, del refino. Ese efecto patrimonial unas veces es positivo y otras, cuando baja el precio del petróleo, negativo. Además es un factor que no-

sotros no podemos controlar. Esto del efecto del precio del petróleo es como el 'Dragon Khan'.

— ¿Cuándo recuperará Petronor una actividad plena? ¿Es capaz de anticipar una fecha?

— Imposible. La recuperación de Petronor depende de la velocidad de la vacunación. Nadie tiene ya dudas de que la normalización de la actividad está ligada a la vacunación.

— Pues entonces tiene razones más que sobradas para estar preocupado. Visto el ritmo al que vamos...

— Y lo estoy. Es la prueba evidente de que salud y economía van siempre de la mano. Confío en que en el segundo semestre del año pueda escampar y comenzar a ver horizontes más claros.

— Hay quien sostiene que la salida puede ser parecida a los periodos de postguerra. Un tirón

brutal de la economía.

— Yo apostaría por algo más natural, menos brusco.

Responsabilidad social

— Desde el pasado mes de mayo la capacidad de producción de Petronor está recortada. Y sin embargo ustedes no han aplicado un ERTE a la plantilla. Cuando menos es extraño.

— Le reconozco que esa decisión fue compleja de adoptar. Optamos por una estrategia distinta. Era evidente que una parte de la plantilla iba a tener menos trabajo o incluso a no tener ninguno. Pero en vez de aplicar un ERTE, optamos por emplear ese tiempo y a la gente en tareas de formación.

— Es, me temo, un lujo que sólo se puede permitir una compañía potente, con mucho colchón.

— Fue una decisión apoyada por el accionista de referencia, Rep-

El presidente de Petronor, Emiliano López Atxurra, junto a las instalaciones de la refinería situada en Muskiz. BORJA AGUDO



sol, y digamos que se enmarca dentro de una responsabilidad social de la compañía. Es cierto, se puede hacer cuando tienes músculo. Pero no podemos perder de vista que los músculos también se atrofian y debilitan si no se trabajan adecuadamente. Esto también sirve para nosotros.

– Costas les ha abierto un expediente relacionado con lo que se conoce como la 'planta de coque', inaugurada en 2013. ¿Le preocupa?

– Nos ocupa. A nadie le gusta ser objeto de un expediente que está

LAS FRASES

LA CUENTA DE RESULTADOS

«No podía ser de otra manera. Nuestros resultados del pasado año fueron muy malos»

PARÓN DE ACTIVIDAD

«En vez de aplicar un ERTE optamos por reforzar la formación de la plantilla»

LA MODA

«Vivimos una especie de fogonazo de marketing en el tema de hidrógeno»

abierto. Pero estamos tranquilos porque tenemos argumentos suficientes para defender todo el proceso administrativo que se hizo entonces. Se hizo con total respeto a la legislación vigente.

– En la peor hipótesis para la empresa en torno a la resolución de ese expediente, ¿puede suponer un orden de desmantelamiento de la instalación?

– No. Y lo digo con rotundidad. Eso, al menos, es una interpretación razonable del Derecho. En interpretaciones poco razonables... puede pasar cualquier cosa.

Límites tecnológicos

– ¿Se puede elucubrar con una fecha a partir de la cual ya no se utilice el petróleo en nuestra sociedad?

– En mi opinión esa fecha no existe. Al menos no con las tecnologías que conocemos en la actualidad y están al alcance de nuestras manos. Se va a producir un reacondo, una variación en el 'mix energético', van a cambiar las cuotas de mercado de las diferentes energías y lógicamente las fuentes renovables van a ganar protagonismo. Pero pensar hoy en terminar con los hidrocarburos es tanto como predecir un 'shock' en la actividad economí-

ca. Por cierto, ya hemos aprendido lo que sucede cuando hay un 'shock' en la actividad.

– Sin embargo, la moda apunta precisamente al objetivo de acabar con el uso del petróleo.

– Cuando se habla de transición energética se habla también de sostenibilidad y no sólo en términos medioambientales, sino también económicos. Esa transición debe favorecer el cambio de unas energías a otras, pero sin destruir la economía. La energía es el motor de la economía. Además, iría en contra de la lógica.

El futuro nuclear

– ¿A qué lógica se refiere?

– A la que te lleva a pensar que en las próximas décadas la demanda de energía va a crecer en el mundo y de forma importante. Va a crecer la población y también la parte de ella que está urbanizada, que se incorpora a un esquema de vida en el que la energía juega un papel decisivo. El confort, la movilidad, están ligados al consumo energético. Y las renovables tienen sus limitaciones. Tiene que soplar el viento o haber sol, hay limitaciones en el almacenamiento. Nuestra tecnología no es capaz por ahora de resolver esa ecuación. Le puede sorprender, pero estoy convencido de que la energía nuclear tiene futuro.

– Me ha sorprendido, lo reconozco. ¿A estas alturas?

– Sí, va a aflorar. Hay países del norte de Europa que comienzan a plantearse de forma seria. No las nucleares que conocemos, las de vieja tecnología, pero sí centrales modernas, mucho más pequeñas. Estoy convencido.

– Ustedes han presentado esta semana el 'Corredor del hidrógeno'. Está de moda el hidrógeno...

– No es nuestro caso, porque llevamos mucho tiempo trabajando en esto. Aunar a unas 80 empresas e instituciones no se hace en dos días y llevamos más de un año con ello. Pero lo reconozco

«La recarga eléctrica hoy es invertir e invertir»

M. A.

– Su grupo ha hecho una apuesta por la recarga eléctrica de los vehículos pero... ¿con sordina? – ¿Con sordina?

– Sí, me refiero a una apuesta tímida, como de estar y no estar a la vez. O de estar pero protegiendo el negocio tradicional, que está ligado al petróleo.

– Para el grupo Repsol el tema de la recarga eléctrica no es algo nuevo. Hace ya una década que el consejero delegado decidió que había que estar ahí. Le aseguro que esa apuesta se hizo con ilusión y con decisión.

– El desarrollo de esa infraestructura de recarga sigue siendo un proceso lento.

– Es que es algo que todavía está en pleno proceso de maduración. Nuestro planteamiento siempre ha sido claro. Queríamos probar tecnologías que tuviesen una base industrial en nuestro entorno y realizamos una oferta de un producto que de momento es marginal, minoritario, y que no sabemos cuándo explotará.

– Entonces, espera la explosión...

– Bueno, si se produce nos va a pillar preparados, con capacidad para responder y con habilidades para saber qué es lo que hay que hacer.

– Usted es además presidente

de Ibil, la sociedad creada por Repsol y el Gobierno vasco para gestionar redes de recarga. ¿La recarga es ya un negocio?

– La recarga eléctrica hoy es invertir e invertir. Pero estoy convencido de que pronto pasará a ser un negocio. Es un mundo complejo, con ramificaciones geopolíticas por las materias primas que se necesitan para producir baterías. También está en cuestión, y precisamente por lo que contamina, la producción de baterías... Por eso estamos en la fase de maduración.

– Pero cualquiera puede pensar que Petronor y el grupo Repsol no se van a poner a la cabeza de la manifestación en el despliegue de puntos de recarga.

– No descarte usted nada. Estamos en esa fase de prueba y error en el desarrollo tecnológico, pero creo que hemos hecho ya apuestas claras. Mire, en apenas unas semanas y gracias a nuestra red de recarga, cualquier vehículo eléctrico podrá hacer el recorrido de Irún a Madrid sin problemas.

– ¿Cómo se le queda el cuerpo con los anuncios de coches? Cada vez hay más anuncios 'con enchufe'.

– Pues no se me queda mal. Pienso que lo que perdamos por un lado lo ganaremos por el otro.

que vivimos en una especie de fogonazo de marketing en torno al hidrógeno. La pandemia y la voluntad de la UE ha acelerado algo que estaba ahí, en fase de preparación lenta.

– Pero esa tecnología no es competitiva hoy. ¿Necesitará ayudas públicas?

– Seguro. Todos los desarrollos en el mundo de la energía han necesitado de la colaboración público-privada.

– Imagino que poner de acuerdo a decenas de empresas e instituciones en un mismo proyecto no ha sido sencillo.

– Nunca lo es, pero creo que es

una prueba de generosidad por parte de todo el mundo. Pero no es una pose o una campaña de marketing. Nos hemos puesto de acuerdo porque nos necesitamos. Así de simple.

– Al menos, de momento, han generado una cierta... llamémosle ilusión en el terreno de la economía y el empleo.

– Sí, seguro. Pero también le recuerdo que de ilusión no se come. Ahora hay que darle contenido real a todo eso y empujar para convertirlo en algo sólido. Dicho de otra forma, para que además de ilusionarnos se pueda comer de ello.

Ekonomia

Mercedes confirma el repunte de producción y 400 contratos eventuales

La previsión de ensamblar 140.000 furgonetas acerca a la fábrica más grande de Euskadi a sus ritmos habituales

Jose Luis del Campo

GASTEIZ – La fábrica más grande de Euskadi ya ha puesto fecha a la normalización de sus ritmos de trabajo tras el impacto del coronavirus. El programa de producción del presente ejercicio para la factoría de Mercedes Benz en la capital alavesa se ha fijado definitivamente en las 140.000 unidades por parte del poderoso comité ejecutivo de Vans, Excom, de la multinacional germana. El dato ya había trascendido varias semanas atrás, pero ayer fue oficializado en la reunión para abordar el programa productivo de este año en la planta de la gasteiztarra calle Las Arenas. Crece la previsión del conjunto del año y al mismo tiempo se reactiva la contratación de personal eventual, el termómetro que mide los picos de fabricación.

El aumento productivo es de 8.500 vehículos con respecto a los que estimaban hace unos meses. A lo que se suma la supresión del ritmo de trabajo a 2,5 turnos y el retorno al horario clásico de ocho horas, entre el 31 de mayo y el 1 de octubre, respectivamente, abre la puerta de nuevo a realizar contrataciones temporales de operarios para hacer frente a esa producción. Por este motivo, según confirmaron fuentes sindicales a DEIA se ha previsto contratar entre 350 y 400 operarios a partir de ese mes de junio.

Serían trabajadores eventuales “de entre el personal de la bolsa que ha trabajado anteriormente” y que se incorporarían al turno 3. Se da la paradoja de que este cupo de operarios eventuales, es el mismo que vio cómo no se renovaba el contrato en la recta final del pasado año y cuando hubo que ajustar a la baja el calendario final de 2020.

Otro de los resultados directos de la reunión de ayer es que ese nuevo modo de producción, de 2,5 turnos, con el que se trabaja en la planta de

Gasteiz, se va a prolongar más allá de los tres meses para los que inicialmente lo anunció la dirección encabezada por Emilio Titos. “Han transmitido la intención de mantener el tacto de los turnos, más allá de la fecha del 1 de octubre, si finalmente se amplía el programa de producción”, deslizaron representantes sindicales ayer al comentar los asuntos abordados en el cónclave de ayer.

Como también se venía barriendo entre los casi 5.000 operarios de la planta gasteiztarra, se activan como jornadas laborales tres sábados del mes de marzo. Los días 6, 13 y 27 habrá actividad en las líneas de montaje. Queda fuera de este calendario el día 20 debido al fin de sema-

na largo de San José, al ser jornada festiva el viernes 19 de marzo. “Oficialmente no hay ninguno más”, apostillaron. De cara al mes de abril resulta complicado poder establecer como laborable alguno más por las fechas de Semana Santa y semana de Pascua que esconde ese cuarto mes del año.

VACACIONES De cara a las vacaciones estivales de la plantilla, tras el encuentro de ayer, se atisba como factible que todos los operarios puedan disfrutar de las cuatro semanas de asueto en ese mes. “Eso sí, la empresa se reserva aplicar la ley que le permite el cambio de la notificación hasta dos meses antes, en el caso

de que cambie la situación”, precisaron fuentes sindicales a este diario.

Dentro del panorama de nubarrones en varios frentes que acechan al sector de la automoción, la dirección transmitió ayer la “garantía de suministro de componentes críticos para los próximos 15 días”, confirmaron. Estos problemas de abastecimiento de los ahora codiciados elementos electrónicos ha llevado a alguna gran marca de la automoción a detener la producción en alguna de las plantas situadas en territorio nacional. También desde la dirección se recordó estar inmersos en un panorama de “altísima volatilidad e inestabilidad de los mercados” que puede hacer tambalear y variar la producción.

Precisamente, el director general de Mercedes Benz-España, Emilio Titos, destacó ayer el compromiso de su empresa con “la sostenibilidad”, pero advirtió de que la realidad es que el vehículo eléctrico “no se vende como se anunciaba” inicialmente. Titos participó en Bilbao en una jornada organizada por la Asociación para el Progreso en la Dirección (APD) en Bilbao.

En el mismo foro, el presidente de Confebask, Eduardo Zubiaurre, El presidente de Confebask, Eduardo Zubiaurre, defendió que las empresas en dificultades necesitan llegar a acuerdos para tener más flexibilidad, pero cuando la plantean “nos encontramos con un muro”. ●



Pedro Azpiazu, Emilio Titos y Eduardo Zubiaurre, ayer, en Bilbao. Foto: José Mari Martínez

INCREMENTO

8.500

furgonetas más de lo inicialmente previsto ensamblará este año la fábrica de Mercedes-Benz en la capital alavesa.

● **Sábado laborable.** El programa productivo conlleva activar como días de producción tres de los cuatro sábados que tiene el mes de marzo. Los días 6, 13 y 27 habrá actividad en la cadena.

● **Ritmo de trabajo.** Desde el 31 de mayo y hasta el 1 de octubre queda suspendido el trabajo a 2,5 turnos y se recupera el tacto de los turnos de ocho horas.

● **Contrataciones.** La primera fábrica de Euskadi, que da empleo en Gasteiz a cerca de 5.000 trabajadores, contratará a partir de junio a 400 eventuales para dar respuesta al pico de producción previsto entre mayo y septiembre.

Azpiazu critica la gestión de los fondos de recuperación por Madrid

El consejero vasco cuestiona el escaso apoyo del Gobierno español al sector industrial y a la innovación

BILBAO – El consejero vasco de Economía y Hacienda, Pedro Azpiazu, cuestionó el apoyo del Gobierno español a la industria y la innovación así como la gestión de los fondos para la recuperación económica tras el covid.

Azpiazu criticó la “débil apuesta” del Gobierno español por la industria, la ciencia y la innovación como agentes de transformación. Según el consejero vasco para salir fortalecidos de esta crisis y reducir la brecha con los países del norte de Europa es preciso realizar una “verdadera apuesta de transformación”, ya que “la mera apuesta por la recuperación, no nos situará sobre nuevas sendas de crecimiento, ni mejorará la resiliencia de nuestro estado del bienestar ante los retos que

afrontamos, como el demográfico”.

Para el representante del Ejecutivo vasco, tanto los fondos consignados por el Gobierno de España en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), 24.000 millones de los cerca de 70.000 millones, como la forma escogida para gestionarlos, “arrojan serias dudas sobre el carácter transformador”, que “debe marcar la recuperación económica”.

Pedro Azpiazu clausuró ayer una jornada organizada por APD en el

Palacio Euskalduna de Bilbao bajo el título *Situación económica y perspectivas empresariales en Euskadi*. En ella se ha expuesto cuál es la actual situación económica y su futuro.

En su intervención Azpiazu subrayó que “la iniciativa Next Generation EU ha de suponer un hito histórico en la construcción europea porque puede catalizar, si se gestiona debidamente, la tan necesaria reconstrucción, transformación y resiliencia” y “afortunadamente, las instituciones euro-

peas han entendido que la salida a la presente crisis pasa por permitir una desviación temporal de los requisitos normales para todos los Estados miembros en materia de déficit, deuda y regla de gasto”.

El consejero adelantó que el día 9 se firmará nueva línea de liquidez para empresas en colaboración con Elkargi SGR, que tendrá más periodos de carencia y más años de amortización. El programa contará con 115 millones de euros. – X. Aja

Los primeros 10.000 millones de los fondos de la UE ya se retrasan a junio

Con el fondo sin aprobar, países como Hungría y Polonia pueden 'cerrar el grifo'

Carmen Obregón MADRID.

La pesada maquinaria de la burocracia europea podría poner en peligro la llegada de los 27.000 millones de euros que el Gobierno de Pedro Sánchez reflejó en los Presupuestos Generales del Estado de 2021, a cuenta de los Fondos de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la UE. El pasado jueves, la vicepresidenta Nadia Calviño admitió que los primeros 10.000 millones procedentes de Bruselas -que lo en principio estaban previsto que llegaran en abril-, finalmente se retrasarán al mes de junio, apenas unos días más tarde de que la Comisión tenga en su haber el programa de reformas con el que los estados miembros solicitan las ayudas.

A priori, las previsiones iniciales de esta primera entrega de 10.000 millones de euros -correspondiente a la prefinanciación de los fondos, en concreto, al 13% del total, estaban determinadas para el mes de abril. Pero ahora la Unión Europea retrasa la fecha de entrega, y deja en el aire de algún modo la entrega de la siguiente partida, la del resto de 17.000 millones para completar las ayudas para el ejercicio del año 2021.

Cabe recordar, en este punto de los fondos de la UE, que el Gobierno de Pedro Sánchez siempre recaló que el impacto de los mismos sobre nuestro PIB se podría elevar hasta en 2,6 puntos, previsión que no comparte el Banco de España, con una estimación rebajada a la mitad, concretamente a 1,3 puntos.

Según las estimaciones del Ejecutivo progresista, más del 50% de los proyectos del Plan de Recuperación los ejecutarán "directamente" las comunidades autónomas. A mitad del pasado mes de enero, el Palacio de la Moncloa instaba a las

administraciones regionales a convocar sus "manifestaciones de interés" para repartir ese dinero preasignado por Bruselas.

El ralentizado europeo

El origen y objetivos de los fondos Next Generation EU es mitigar el impacto económico y social de la pandemia de coronavirus y hacer que las economías y sociedades europeas sean más sostenibles y resilientes y estén mejor preparadas para los retos y las oportunidades de las transiciones ecológica y digital.

Hace apenas quince días, el Parlamento europeo aprobaba el Reglamento del Mecanismo de Recupe-

Sánchez pidió a las CCAA que aceleren sus manifestaciones de interés para repartir el dinero

ración y Resiliencia.

Fuentes de la UE explican a *eEconomista* que, aunque aprobado el Reglamento, "no hay fecha para que se dé el anticipo de los 10.000 millones que le corresponden a España". Y es que ni siquiera está aprobado el Fondo. Además, "no lo estará hasta que los 27 Estados miembros ratifiquen la decisión sobre recursos propios del presupuesto comunitario", sin olvidar, remarcan las fuentes consultadas, "que puede haber problemas con países como Hungría y Polonia"; luego con estos antecedentes, "junio es la fecha más previsible" del anticipo.

Y de los fondos a las ayudas, el pasado viernes, desde Moncloa, el presidente se refirió al paquete de



Pedro Sánchez, presidente del Gobierno de España. EFE/REUTERS

medidas de 11.000 millones anunciado días atrás. El objetivo: ayudar a los sectores más afectados por el covid-19. Al igual que en el Parlamento, Sánchez se limitó a decir que se trata de ayudas destinadas "a los balances de las empresas", medidas que "servirán para aligerar la deuda de éstas y compensar la falta de ingresos".

Un plan para el 10 de marzo

En cuanto a los plazos de este paquete de ayudas, Sánchez añadió que será en un breve periodo de tiempo, si bien fuentes de Moncloa consultadas por *eE* apuntan al segundo martes de marzo, fecha en la que se podría aprobar en Consejo de Ministros.

Las mismas fuentes aclaran que estos 11.000 millones saldrán de la reducción de 10.000 millones que se habían presupuestado de más para la emisión de deuda de 2021, y que finalmente no se van a utilizar, por lo que "no parece que vaya a tener mucho impacto en la deuda", sostienen.

En el debate surgió entre quitas sí, quitas no y en su lugar ayudas di-

Moncloa mantiene que los 11.000 millones saldrán de al reducción de la emisión de deuda

rectas, desde Moncloa se insiste en que la ministra Nadia Calviño tiene muy claro que no puede haber un canal que conecte el riesgo de economía real con el riesgo de la economía bancaria y financiera. Dicho de otro modo, Calviño "quiere evitar lo que pasó en 2008, y por tanto trata de que la banca no se vea afectada como entonces" para no crear otro problema añadido.

Entretanto, en la cocina de las ayudas al turismo, la hostelería y el pequeño comercio -que se podrían dar a conocer el 10 de marzo- se encuentran el Banco de España, el ICO, el Tesoro, y también el Ministerio de Hacienda, dirigido por María Jesús Montero, portavoz del Gobierno.

Los empresarios catalanes preparan una protesta conjunta

Sánchez Llibre plantea una "revuelta pacífica" por la economía

eEconomista MADRID.

El presidente de Foment del Treball, Josep Sánchez Llibre, ha planteado una "revuelta pacífica" desde el sector empresarial para defender la economía si no hay un

nuevo Govern fuerte y cohesionado que ponga en valor la economía productiva, y al que reclama gobernar para todos los catalanes y resolver el conflicto político entre Catalunya y el resto de España.

En una entrevista de Europa Press, el líder de la patronal catalana ha señalado que Foment está dispuesta a encabezar este movimiento de manera conjunta con otras organizaciones para defender a la sociedad civil y forzar que los

gobiernos dediquen todo su esfuerzo a superar la grave situación económica.

Sánchez Llibre ha dicho que no renunciará a defender la economía productiva y a los sectores empresariales: "No nos podemos quedar en casa, tenemos que influir, no podemos dejar la economía en manos únicamente de los políticos".

"Los empleos los creamos los empresarios, el DOGC no crea los empleos. Queremos animarles, porque

no nos quedaremos parados. Si es necesario hacer esta revuelta pacífica en defensa de la economía, sectores económicos y libertades, nosotros lo haremos", ha asegurado.

También ha advertido de que hay una preocupación muy grande en Catalunya por los sucesos ocurridos la semana pasada "desde el punto de vista de defender la economía y la empresa", en referencia a las protestas callejeras derivadas del encarcelamiento del rapero Pablo

Hasel, y ha cifrado en unos dos millones de euros los daños en el comercio en Barcelona.

Sánchez Llibre ha dado la bienvenida a los 11.000 millones de euros en ayudas del Gobierno para el turismo, hostelería y pequeño comercio, pero ha reclamado que se diga "rápidamente" de qué forma llegarán a los sectores en crisis, y que los ha tachado de insuficientes. "Seguiremos reclamando unos 40.000 millones", ha dicho.

Confebask pide a los sindicatos flexibilidad para evitar despidos en las empresas vascas

El consejero de Hacienda critica la escasez de ayudas del Gobierno de Sánchez a la industria

MANU ALVAREZ



BILBAO. El presidente de la patronal vasca Confebask, Eduardo Zubiaurre, hizo ayer un llamamiento expreso a la flexibilidad, a la negociación y a la búsqueda de acuerdos en las empresas que en estos momentos atraviesan dificultades, con el objetivo de evitar el deterioro de esas compañías y también la destrucción de empleos. Las palabras del líder de los

empresarios vascos entroncan con la petición que se ha hecho a los sindicatos desde la dirección de algunas firmas emblemáticas en crisis con el fin de evitar reducciones de plantilla a cambio de una rebaja generalizada de los costes laborales.

«Tenemos que preservar las empresas para preservar el empleo», señaló ayer Zubiaurre en un acto convocado por la asociación APD en el Palacio Euskalduna de Bilbao para analizar la coyuntura y las perspectivas económicas en el País Vasco, al que también asistieron el consejero de Hacienda, Pedro Azpiazu, y relevantes líderes empresariales, como los presidentes de Ingeteam —Teresa Madariaga— y Eroski —Agustín Markaide— y el director de Mercedes, la principal industria vasca, Emilio Titos.

Zubiaurre adelantó el papel que juega la Mesa de Diálogo Social

—un foro en el que además del Gobierno y los empresarios tan sólo se sientan los sindicatos CC OO y UGT—, pero reconoció que cuando se desciende al terreno de una empresa concreta, con problemas estructurales, «nos encontramos con un muro por respuesta que bloquea toda posibilidad de acuerdo acerca de una mayor flexibilidad o determinados ajustes necesarios». Se refería con ello a propuestas como la realizada hace ya algunos meses por Tubacex, cuando la dirección de la compañía apostó por una reducción de costes laborales como alternativa a la eliminación de 150 empleos en sus plantas de Llodio y Amurrio

La política del avestruz

«No se puede cerrar los ojos a la realidad —añadió el presidente de Confebask—, porque cuando una empresa está en situación grave hay que llegar a acuerdos inter-

nos para ser más flexible y poder realizar ajustes sin tener que recurrir a medidas más traumáticas». En ese mismo contexto, apeló a una negociación «pacífica» en un momento en el que se reproducen las escenas de enfrentamientos entre trabajadores de empresas en crisis y efectivos de

LAS FRASES

EDUARDO ZUBIAURRE

«Cuando una empresa está en situación grave hay que llegar a acuerdos internos para ser más flexible»

PEDRO AZPIAZU

Decisiones sobre los fondos europeos «generan dudas de que tengan un objetivo transformador»

la Ertzaintza.

El acto contó con la clausura del consejero de Hacienda del Gobierno vasco, Pedro Azpiazu, quien elevó el tono de la crítica al Gobierno central en relación con la aplicación de los fondos europeos de recuperación. Si hasta ahora los mensajes estaban dirigidos a reclamar una «gestión compartida», que permita al Ejecutivo autonómico jugar algún papel en su adjudicación, ayer criticó el fondo de algunas decisiones adoptadas por el Gabinete de Pedro Sánchez.

Toque del Gobierno vasco

Azpiazu se refirió a los anticipos de esos fondos que han sido consignados en el Presupuesto General del Estado para este año y, en especial, a la pobre atención que tendrán las ayudas a la industria, la ciencia y la educación. En concreto citó los 1.708 millones presupuestados por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de los cuales sólo 110 irán dirigidos a la industria. La crítica encaja en el temor del Gobierno vasco ante la posibilidad de que buena parte de las ayudas se destinen a sectores y empresas con poca incidencia en Euskadi.

Con el ejemplo que puso ayer el consejero, existe la creencia de que el sector turístico va a tener un apoyo proporcionalmente superior al de la industria. Así, Azpiazu apuntó que algunas decisiones y adoptadas le generan dudas de que estemos ante acciones que «tengan un objetivo transformador», como el que ha inspirado la aprobación de estas ayudas por parte de la UE.

Por otra parte, la presidenta de Ingeteam, Teresa Madariaga, se mostró optimista en torno a las posibilidades que tiene su empresa de aprovechar la ola de inversiones que va a generar la transición energética y la expansión de la movilidad eléctrica, dos cuestiones claves en los «Next Generation».

Y el presidente de Eroski, Agustín Markaide, reconoció que la pandemia había tenido un efecto positivo sobre las compañías que, como la suya, se dedican a la alimentación. Al tiempo, destacó el impulso que ha cogido la utilización de Internet como canal de relación comercial entre los clientes y las cadenas de distribución. Una tendencia que, aseguró, ha venido para quedarse «porque si bien el factor de seguridad puede perder fuerza con la normalización tras la pandemia, los consumidores han descubierto también las ventajas de Internet en el factor tiempo y eso va a permanecer».



Agustín Markaide, Teresa Madariaga, Eduardo Junkera, el consejero Azpiazu, Emilio Titos y Eduardo Zubiaurre. LUIS ÁNGEL GÓMEZ

La verdadera razón por la que se fabrican coches eléctricos que luego no se pueden vender

M. A.

BILBAO. El director general de producción de Mercedes Benz en España y responsable de la planta de Vitoria, Emilio Titos, destacó ayer la paradoja que se produce en el sector del automó-

vil en relación con los vehículos eléctricos: «Se fabrican, pero no se venden». Titos recordó que el impulso que ha recibido el vehículo eléctrico procede de estamentos políticos que «han creído interpretar lo que demandaba la sociedad». Sin embargo, re-

conoció que pese a que el incremento de la oferta es en estos momentos muy importante, «los ciudadanos no los compran porque no están dispuestos a pagarlos por su elevado coste».

En el caso concreto de la factoría de Mercedes de Vitoria, Titos señaló que la producción de furgonetas y monovolúmenes se ha incrementado, aunque admitió que no hay ventas y que la práctica totalidad son unidades matriculadas a nombre de los concesionarios. «Las prestamos a nuestros clientes para que las

prueben», dijo.

Y para rematar la exposición, desveló la auténtica razón que inspira esta decisión de los fabricantes europeos de producir coches eléctricos que no tienen propietarios finales: la nueva normativa obliga a las marcas a no superar determinados niveles de emisiones en el cómputo total de los vehículos que producen. «Fabricamos las unidades eléctricas, principalmente, para no superar esos límites y evitar tener que pagar multas muy importantes», resumió.

La economía vasca recuperará todo lo perdido, como pronto, a final de 2022

El PIB cayó un 9,5% en 2020 y desaparecieron 1.600 empresas y 22.000 empleos

Maite Martínez BILBAO,

La economía vasca tardará en recuperar el crecimiento perdido durante 2020, por lo menos, hasta finales de 2022. Así lo manifestaron algunos de los principales actores económicos, empresariales e institucionales participantes en una jornada de APD Norte sobre la 'Situación económica y perspectivas empresariales en Euskadi'.

Tras la presentación realizada por el nuevo presidente de la asociación de directivos de la zona, Eduardo Junkera, su homólogo en la patronal Confebask, Eduardo Zubiaurre, hizo un balance de las "heridas" provocadas por el coronavirus un año después. "La actividad económica ha caído un 9,5%, hemos perdido 1.600 empresas y se han destruido unos 22.000 empleos y, además, otros 32.000 trabajadores siguen en Erte", señaló.

El presidente de la patronal vasca también recordó que "todo apunta a que la recuperación de todo lo perdido no llegará hasta finales del año que viene. Y fían al segundo semestre de este año el inicio de un crecimiento sostenido".

Salvaguardia del Pacto de Estabilidad

Pedro Azpiazu agradeció la decisión de la Comisión Europea de aplicar la cláusula general de salvaguardia del Pacto de Estabilidad y Crecimiento (PEC), para permitir una desviación temporal de los requisitos normales para todos los Estados miembros en materia de déficit, deuda y regla de gasto. "Afortunadamente, se ha entendido que la salida de la crisis no puede ni debe realizarse como se hizo tras la Gran Recesión de 2008".

Según comentó Zubiaurre, Euskadi tiene una "base sólida de empresas, condición básica para afrontar con garantías de éxito cualquier crisis, junto a la estabilidad institucional". Además, ante la situación que atraviesan varios sectores de actividad en Euskadi, con fuertes con-



El consejero vasco de Economía, Pedro Azpiazu, en la jornada de APD Norte. EE

flictos laborales, el dirigente de Confebask llamó a colaborar y "a llegar a acuerdos internos en las empresas, con la idea de salvaguardar los puestos de trabajo y la viabilidad de la actividad".

Además de Eduardo Zubiaurre, expusieron su perspectiva empresarial en el contexto actual la presidenta de Grupo Ingeteam, Teresa Madariaga; el presidente de Grupo Eroski, Agustín Markaide, y el director general de Mercedes Benz-España, Emilio Titos.

Iniciativa 'Next Generation'

El consejero de Economía y Hacienda del Gobierno vasco, Pedro Azpiazu, clausuró la jornada de APD y en su intervención subrayó la importancia de la iniciativa *Next Generation EU*. "Ha de suponer un hito histórico en la construcción europea porque puede catalizar, si se gestiona debidamente, la tan necesaria reconstrucción, transformación y resiliencia".

En este sentido, Azpiazu se refirió a la estrategia *Euskadi Next 21-26*, el conjunto de inversiones para la recuperación, la transformación y la resiliencia de Euskadi. "Un documento que en coordinación con las tres diputaciones forales y los ayuntamientos de las tres capitales vascas hemos trasladado al Gobierno de España para optar a los Fondos *Next Generation EU*".

Esta primera versión recoge ocho ámbitos estratégicos, con 188 inversiones -entre la que destacan 16 Proyectos Estratégicos-, que prevén movilizar 13.135 millones.

Un 'efecto dominó' de quiebras amenaza a miles de empresas

La ampliación de plazos permitió mantener estables los concursos de acreedores en 2020, pero los negocios ven cada vez menos salida

JOSE M. CAMARERO



MADRID. Una parte de las empresas no tendrá más remedio que echar el cierre cuando acabe la protección legal con la que cuentan desde hace un año. Es prácticamente la misma situación en la que se encuentran buena parte de los 900.000 trabajadores en ERTE, cuyo futuro no tiene por qué ser el paro, aunque tampoco la vuelta a sus trabajos. Tras 12 meses de crisis –con su primer gran confinamiento, las posteriores limitaciones del verano y las restricciones de la segunda ola–, cada vez más negocios optan por el cierre frente a la posibilidad de presentar un concurso de acreedores (las antiguas quiebras judiciales) para tratar de salvar su futuro.

Desde el pasado mes de septiembre la tendencia es clara: el número de empresas que han presentado declaración de concurso de acreedores ha ido incrementándose: un 25% tras el verano, un 26% en noviembre y hasta un 30% en diciembre, según los datos de los Registradores. En enero, con los datos más actualizados, la situación se ha estabilizado mínimamente.

Esta realidad contrasta con la que las empresas han vivido durante el año de la pandemia: una gran bolsa de negocios sobrevivió casi como si fueran 'zombis' a la espera de una liquidación a la que saben que están abocados. Sólo así se explica que en 2020 el número de compañías que presentaron concurso de acreedores fuera inferior a las que lo hicieron en 2019. El año de la pandemia ha cerrado con 3.428 expedientes, frente a los 3.632 del ejercicio anterior o los 3.614 de 2018, dos años en los que la economía se encontraba en recuperación.

Resulta aparentemente incoherente que en un periodo marcado por una grave crisis como la del coronavirus apenas hubiera quiebras legales. El portavoz y vicedecano de los Registradores, José Miguel Tabarés, aclara estos datos. «El año pasado, con los decretos aprobados por el Gobierno sobre los concursos de acreedores, desapareció la obli-

Número de declaraciones concursales



DECLARACIONES CONCURSALES EN LOS 3 ÚLTIMOS AÑOS

3.614

2018

3.632

2019

3.428

2020

Fuente: Registradores de España.

GRÁFICO R.C.

gación de presentarlos», apunta. Hasta marzo, si una empresa estaba en situación de insolvencia y no podía cumplir con sus obligaciones económicas para pagar a sus acreedores, tenía dos meses para solicitar el concurso.

Desde el primer estado de alarma desapareció esta obligación. «Y ello, junto a la parálisis en las actuaciones judiciales de marzo a junio, ha provocado que el número de concurso de acreedores de 2020 sea inferior al de 2019, cuando la situación económica y empresarial es mucho peor», sostiene Tabarés.

Explosión de liquidaciones

Por ello, el portavoz de los Registradores anticipa «la posibilidad de que haya un incremento importante en el número de concursos» durante este año. Aún no está clara la intención del Ministerio de Economía sobre la posibilidad de prorrogar la actual moratoria para que las empresas no tengan que presentar concurso aunque técnicamente

sean insolventes. «Se trata de la artificial ilusión de una mejora en la situación económica a corto plazo», explican algunas fuentes de departamentos legales y jurídicas. En realidad, el Gobierno trabaja en varios frentes a la vez: esa posible prórroga, junto al nuevo programa de ayudas por valor de 11.000 millones para evitar que –el presidente del Gobierno anticipó el viernes que se serán «ayudas a los balances de las empresas»–; así como la propia reforma de la ley concursal para transponer la directiva europea a la legislación española.

Sobre esta última baza, la directiva comunitaria permite, por ejemplo, refinanciaciones en fase extrajudicial. También deja abierta la posibilidad de que se condonen parte de las deudas tributarias, ya que estas no figuran entre las exenciones contempladas en la norma, como sí ocurre con las derivadas de hipotecas, pensiones de alimentos o sanciones penales.

Mientras llegan todas esas re-

LAS CLAVES

PLAZO LÍMITE

Existe un alto riesgo de que muchas compañías cierren cuando expire la actual moratoria en marzo

POSIBLE SALIDA

Las quitas pueden ser la solución para algunos negocios, pero la banca se niega a generalizarlas

formas legales, muchos negocios tratan de aguantar. Por eso, fuentes jurídicas consideran que existe una bolsa de empresas que ya son inviables, pero que siguen sobreviviendo como 'zombis'.

Las mismas fuentes apuntan que el objetivo del concurso de acreedores no es tanto liquidar la empresa sino llegar a un acuerdo con los acreedores para superar la inviabilidad. Aunque, en realidad, un 90% de esos procesos termina con el cierre del negocio, sobre todo entre las pymes.

Si los acreedores renuncian con una quita y aparte aplazan la deuda, se puede superar el bache frente a la liquidación total. Ahí se encuentra otra de las posibilidades que maneja el Ministerio de Economía para salvar a las empresas tras un año de crisis: la posibilidad de que la banca aplique quitas y otras medidas financieras para los negocios que sean viables.

Rechazo a las quitas

Sin embargo, entre las entidades financieras ha cundido el pánico con esta posibilidad. «Es importante también que cualquier medida adicional que se adopte parte del principio de garantizar la estabilidad financiera, y para que las entidades financieras sigan siendo una parte importante de la solución en la futura recuperación económica», apuntan esas fuentes bancarias. «Una economía fuerte necesita de un sector financiero que también lo sea», explican desde las entidades españolas.

Mientras los empresarios esperan la solución final que les aporte el Ejecutivo, las peores estimaciones se ciernen sobre el sector, sobre todo en hostelería y turismo. En su último análisis, elaborado a finales del año pasado, el Banco de España ya estimaba que entre el 6% y el 10% de las compañías del país serán inviables por el impacto de la crisis sanitaria. Es decir, que están abocadas al cierre porque, además de no poder hacer frente ahora al pago de intereses, tampoco serán rentables en los próximos años.

Además, los negocios catalogados como insolventes –aquellos con unos resultados futuros insuficientes para afrontar la deuda que tienen– oscilan entre el 14,5% y el 18,7%, frente al 10% de 2019.

El fondo de rescate público aceptará peticiones en marzo

El futuro económico de algunas compañías privadas está pasando inevitablemente por un rescate público a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, la herramienta habilitada por el Gobierno a través de la SEPI (Sociedad Española de Participaciones Industriales) con más de 10.000 millones de euros para ayudar a negocios con problemas.

Por ahora, este fondo sólo ha tramitado un expediente que ha acabado con la autorización del Consejo de Ministros. Se trata del rescate de la aerolínea Air Europa –en negociaciones para integrarse en Iberia al mismo tiempo– por 400 millones. Otras 30 empresas también han solicitado ya un rescate, según varias fuentes.

Los grupos del Ibex pierden 8.200 millones por el Covid y los atípicos

2020/ El impacto de la pandemia en IAG, Amadeus, Aena o Meliá, unido al deterioro de activos de Repsol, Santander o Naturgy, disparan los números rojos. En 2019 las grandes firmas ganaron 24.000 millones.

A.Fernández, Madrid

Las grandes empresas de la Bolsa española han cerrado el peor ejercicio de su historia por el desplome de la demanda y los precios, los confinamientos y las restricciones provocadas por la pandemia. Al Covid hay que sumar factores atípicos relacionados con el saneamiento y el deterioro de activos. Los grupos del Ibex, a falta de Inditex, que tiene un ejercicio fiscal diferente, registraron unas pérdidas netas de 8.237 millones el año pasado, que contrastan con los 24.050 millones que ganaron en 2019.

Los elevados números rojos de Santander e IAG –hólding de Iberia y British Airways, entre otras aerolíneas–, y la entrada en números rojos de Aena, Amadeus, Meliá o Ferrovial por el parón de actividad derivado del Covid explican los pésimos resultados de las grandes cotizadas.

Sólo Santander, que saneó activos en EEUU y Reino Unido y reestructuró su negocio en España; y el hólding IAG, que acusó el desplome de la aviación, sumaron 15.700 millones de números rojos en 2020. En cambio, en 2019, el banco presidido por Ana Botín –que fue líder del ranking de ganancias del Ibex con 6.515 millones– e IAG obtuvieron unas ganancias totales de 8.230 millones. Las dos compañías arrojan una diferencia neta conjunta de casi 24.000 millones entre ambos ejercicios.

Saneamientos y turismo

Un desequilibrio similar, pero en menor cuantía, sucedió con Naturgy, que perdió 347 millones por los saneamientos tras ganar 1.400 millones en 2019, y los grupos turísticos Amadeus, Meliá y Aena, empujados a pérdidas que oscilaron entre los 127 millones del gestor aeroportuario y los 600 millones del proveedor de servicios turísticos y de la cadena hotelera.

Ferrovial perdió 409 millones por el frenazo de actividad del aeropuerto británico Heathrow, donde controla el 25%, y Repsol anotó números rojos de 3.289 millones por el descenso de la demanda y los precios del crudo, y el deterioro de inventarios por el Covid. La recesión también afectó

EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS DE LAS GRANDES COTIZADAS EN 2020

En millones de euros. Variación %

	Facturación			Ebitda			Beneficio neto		
	2020	2019	Variac. (%)	2020	2019	Variac. (%)	2020	2019	Variac. (%)
Acciona	6.472,4	7.190,6	-10,0	1.124,0	1.437,0	-21,8	380,3	351,7	8,1
Acerinox	4.668,5	4.753,9	-1,8	384,0	364,0	5,5	49,0	-59,5	-
ACS	34.937,3	39.048,9	-10,5	2.397,0	3.148,0	-23,9	574,0	962,0	-40,3
Aena	2.180,6	4.443,5	-50,9	714,6	2.766,2	-74,2	-126,8	1.442,0	-
Almirall	807,4	855,3	-5,6	238,3	304,2	-21,7	74,3	105,9	-29,8
Amadeus	2.174,0	5.570,1	-61,0	227,8	2.232,4	-89,8	-625,4	1.113,1	-
ArceorMittal	43.907,0	58.203,0	-24,6	3.545,0	4.282,0	-17,2	-604,0	-2.023,0	(-70,1)
Banco Sabadell	4.323,8	4.984,9	-13,3	-	-	-	2,0	767,8	-99,7
Banco Santander	45.740,6	56.784,9	-19,4	-	-	-	-8.771,2	6.515,3	-
Bankia	2.289,0	2.459,3	-6,9	-	-	-	229,8	541,4	-57,6
Bankinter	1.385,7	1.368,8	1,2	-	-	-	317,1	550,7	-42,4
BBVA	22.389,6	27.761,6	-19,4	-	-	-	1.304,7	3.512,1	-62,9
CaixaBank	6.764,0	7.055,0	-4,1	-	-	-	1.381,0	1.705,0	-19,0
Cellnex	1.562,3	1.000,0	56,2	1.182,0	686,0	72,3	-133,1	-9,2	(1.346,7)
Cie Automotive	2.882,5	3.461,1	-16,7	431,2	594,4	-27,5	185,2	287,5	-35,6
Colonial	340,0	352,0	-3,4	272,0	283,0	-3,9	2,0	827,0	-99,8
Enagás	1.053,6	1.153,1	-8,6	942,9	1.016,4	-7,2	444,0	422,6	5,1
Endesa	16.644,0	19.258,0	-13,6	3.783,0	3.841,0	-1,5	1.394,0	171,0	715,2
Ferrovial	6.341,2	6.053,9	4,7	409,0	121,0	238,0	-409,5	268,1	-
Grifols	5.340,0	5.098,7	4,7	1.324,0	1.433,8	-7,7	618,5	625,1	-1,1
IAG	6.818,6	23.584,0	-71,1	-2.266,0	5.396,0	-	-6.923,4	1.714,1	-
Iberdrola	33.145,1	36.437,9	-9,0	10.012,0	10.104,0	-0,9	3.610,7	3.466,4	4,2
Indra	3.043,4	3.203,9	-5,0	77,0	346,0	-77,7	-65,1	121,4	-
Mapfre	25.419,1	28.472,2	-10,7	-	-	-	526,5	609,2	-13,6
Meliá	528,4	1.800,7	-70,7	-151,5	477,9	-	-595,9	112,9	-
Merlin Properties	446,1	514,8	-13,3	365,4	425,5	-14,1	56,4	563,6	-90,0
Naturgy	15.345,0	20.761,0	-26,1	3.449,0	4.252,0	-18,9	-347,3	1.400,6	-
PharmaMar	270,0	85,8	214,6	163,6	-9,5	-	137,3	-11,4	-
Red Eléctrica	1.985,7	2.007,2	-1,1	1.568,5	1.583,7	-1,0	621,2	714,7	-13,1
Repsol	33.282,0	49.328,0	-32,5	2.730,0	7.161,0	-61,9	-3.289,0	-3.816,0	(-13,8)
Siemens Gamesa (1)	2.295,0	2.001,0	14,7	194,0	-57,0	-	11,0	-174,0	-
Solaria	53,3	34,5	54,5	49,1	31,5	55,7	30,4	23,9	27,4
Telefónica	43.075,6	48.422,3	-11,0	13.498,0	15.119,0	-10,7	1.581,7	1.141,8	38,5
Viscofan	912,2	849,7	7,4	234,4	201,0	16,6	122,5	105,6	16,0
Total	378.823,0	474.359,6	-20,1	46.896,5	67.540,5	-30,6	-8.237,1	24.049,4	-

En facturación se recoge el importe neto de la cifra de negocio y en los bancos, los ingresos por intereses. Los bancos y Mapfre no presentan ebitda (resultado bruto de explotación). El resultado neto es el atribuido a la sociedad dominante. Los porcentajes de variación entre paréntesis indican un aumento o disminución de pérdidas. Inditex no aparece en el cuadro porque tiene un ejercicio fiscal diferente y no ha presentado los resultados anuales.

(1) Resultados del primer trimestre fiscal.

Fuente: CNMV y elaboración propia

al gigante siderúrgico ArceorMittal, aunque rebajó sus pérdidas un 70%, e Indra acusó la menor actividad de sus clientes. El otro grupo en rojo fue Cellnex, que elevó las pérdidas de 9 a 133 millones por los costes asociados a su agresiva política de adquisiciones que, en cambio, le permitieron aumentar los ingresos un 56% y un 72% el resultado bruto de explotación (ebitda).

Iberdrola y Endesa

En el lado positivo, sobresale Iberdrola, que mejoró el beneficio un 4,2%, hasta 3.611

En el lado positivo sobresalen la mejora de Iberdrola, Endesa, Telefónica, Viscofan, Acciona y Solaria

millones. Endesa multiplicó por ocho las ganancias, hasta 1.394 millones, impulsada por el ajuste en los activos de carbón que afectó a las cuentas de 2019. Algo similar le ocurrió a Telefónica. La operadora elevó un 38,5% el beneficio neto, hasta 1.581 millones, porque en el resultado de

2019 anotó cargas por reestructuración de plantilla y otros atípicos que redujeron las ganancias.

Viscofan ganó 122 millones, un 16% más, gracias a la mayor demanda de productos de alimentación durante la pandemia; y Solaria elevó el resultado un 27% por el aumento de la producción de energía. Acciona tuvo un beneficio neto de 380 millones (+8%), aupada por la contribución de Nordex, la reversión de dotaciones y las desinversiones, y ACS aguantó el tipo pese al Covid y ganó 574 millones, un

40% menos, por la menor aportación de Abertis.

PharmaMar, gracias a los ingresos por licencia de fármacos; Acerinox, aupada por la mejora en la recta final del año y los menores costes; y Gamesa (en su primer trimestre fiscal), impulsada por el incremento de ventas, logran entrar en beneficios.

El ebitda global de los grupos del Ibex, que excluye los atípicos, bajó un 30% en 2020, hasta 46.896 millones. La facturación ascendió a 378.823 millones, lo que supone un descenso del 20%.

LAS PISTAS



Ignacio Sánchez Galán, presidente de Iberdrola.

IBERDROLA, LÍDER

La eléctrica lidera el ranking de ganancias, con 3.611 millones, un 4,2% más y por encima de las previsiones gracias a la mejora del negocio. Le siguen Telefónica, con 1.582 millones, y Endesa, que ganó 1.394 millones.



José María Álvarez-Pallete, presidente de Telefónica.

TELEFÓNICA, EBITDA

La operadora de telecomunicaciones tuvo un ebitda de 13.498 millones, un 10,7% menos, por el cambio de divisa. El segundo lugar es para Iberdrola (10.010 millones) y le sigue Endesa (3.783 millones).



Ana Botín, presidenta de Banco Santander.

SANTANDER, EN ROJO

El banco perdió 8.771 millones por los saneamientos, la reestructuración en España y el Covid. La entidad financiera fue la firma del Ibex que más facturó en 2020, con 45.740 millones (-19%).

la es ahora totalmente diferente", apunta.

La deuda exterior neta de España era alta antes de la crisis a pesar del fuerte crecimiento del PIB nominal durante la última fase expansiva y de la persistente generación de superávits en la balanza de pagos por cuenta corriente. Sin embargo, ha empeorado de acuerdo con la postrera información disponible, al pasar del 77,3% del PIB del segundo trimestre de 2020 al 79% del PIB en el tercero. El cambio de panorama económico aumenta los riesgos procedentes de ese desequilibrio ya que la mayor parte de los vencimientos son a un año y, alrededor de la mitad, está en manos de inversores extranjeros.

Freno a la inversión

"Con un descenso de la facturación y de los beneficios de las compañías, con una destrucción de tejido empresarial que no ha terminado, con una subida del endeudamiento corporativo, con las alzas de impuestos, con la inseguridad generada por la política económica gubernamental etc. no cabe esperar una reactivación significativa de la inversión privada, aunque la pandemia remita, la vacunación alcance a un amplio porcentaje de la ciudadanía y

La consultora estima una subida del PIB de entre el 3,5% y el 5,5% para el año 2021

los tipos de interés permanezcan muy bajos", apunta el informe. En este contexto, la propensión de las compañías a reducir sus niveles de deuda será elevada y, por tanto, la inversión no tendrá un crecimiento importante.

Las previsiones para 2021

Freemarket contempla dos escenarios en sus previsiones de crecimiento. En el primero, apunta que el crecimiento de la economía española será de un 5,5% en 2021. En el segundo, se quedará en un 3,5%. Según la consultora, la economía española crecerá en 2021 por debajo de las previsiones realizadas por el consenso y de las realizadas por la mayoría de los organismos internacionales.

Después de una contracción de la economía como la registrada en 2020 es inevitable que esta repunte en este ejercicio, pero eso no se traduce necesariamente en una reactivación rápida e intensa. Por lo que se refiere al año en curso, la consultora cree que el crecimiento del primer trimestre —que será negativo— condicionará de manera decisiva el cierre de 2021.

El informe proyecciones para 2022. "Consideramos que el clima de incertidumbre es muy elevado y resulta poco prudente", concluye.



Trabajadores en una fábrica de automóviles. LUIS MORENO

La productividad cae en la recesión, un hecho inédito en el caso español

Los problemas del mercado laboral, más agudizados, retrasarán la reactivación

I. F. MADRID.

Los riesgos que la economía española presentaba antes del estallido de la crisis del coronavirus Covid-19 han empeorado con el paso de la pandemia. De esta manera, la baja productividad del tejido productivo español, que constituye un problema crónico, se está comportando de una manera inusual en este ciclo bajista. Las horas trabajadas aumentan más que la actividad, lo que refleja un descenso de la productividad de la mano de obra, algo inédito en la historia económica reciente.

La relación entre recesión y destrucción de empleo siempre se había traducido en un incremento de la productividad del factor trabajo en España. "Si se observa la evolución de la productividad de la hora efectivamente trabajada y el coste laboral unitario, se puede ver que mientras que este último ha crecido en el último año hasta niveles no vistos desde los momentos previos a la Gran Crisis, la productividad se desplomó a cifras sin precedentes desde el segundo trimestre de 2020", apuntan los especialistas de Freemarket en su último informe. El documento repasa los problemas sistémicos de la economía española que se han agudizado tras la pandemia.

Tal y como ya explicaba *el Economista* en 2019, en periodos de expansión económica la productividad comienza a desacelerarse incluso llegando a registrar tasas de crecimiento negativas, mientras

Los analistas piden alivios fiscales

"Las subidas impositivas realizadas por el Gobierno y las que ha anunciado que pondrá en marcha en los próximos ejercicios son lesivas para la actividad económica en una coyuntura depresiva y, por tanto, tienen efectos contrarios a los esperados: disminuyen la recaudación", apunta Freemarket. "Las subidas impositivas prolongan y agravan las fases bajas del ciclo económico", concluyen los especialistas en el informe.

que en las recesiones España suele liderar el crecimiento de la productividad en Europa. La explicación a este fenómeno reside, entre otros factores, en el mercado laboral español, uno de los más disfuncionales de los países desarrollados, con un peso elevado del empleo temporal y donde la creación de empleo se concentra en las fases de recuperación en sectores de baja productividad. Sin embargo, la crisis del coronavirus ha roto esta tendencia.

Mercado laboral

Los analistas de Freemarket también recogen el impacto en el mer-

cado laboral. España entró en la recesión con una tasa de desempleo muy elevada tras seis años de expansión económica, 13,96% en 2019, y con la persistencia de la clásica dualidad en el mercado laboral. La actual crisis se ha traducido en una rápida e intensa subida del paro, 16,1% en el cuarto trimestre de 2020. "Ocultada en parte por los Ertes", apunta el informe. "España tiene un mercado de trabajo rígido cuyas rigideces se han visto agudizadas por las medidas adoptadas por el Gobierno (SMI, prohibición de despedir, etc.) y por las que parece tener propósito de acometer. Esto conducirá a aumentar los obstáculos para crear empleo y no ayudará sino todo lo contrario a reducir la desocupación", añade.

"Una pandemia como la que azota el mundo y sufre la economía española es sin duda un *shock* imprevisto y con consecuencias muy dañinas. Sin embargo, reducir sus efectos a corto plazo y crear las condiciones para salir de ella con un crecimiento vigoroso, sano y sostenible depende de manera decisiva de cuál sea la respuesta de política económica que la haga frente", destaca. "Es una variable fundamental para entender por qué España saldrá de la crisis con mayor lentitud e intensidad que otras economías avanzadas, incluidos sus socios de la UE", añade.

Este mercado laboral dañado afectará al consumo. Según Freemarket, la dinámica de destrucción de puestos de trabajo no ha

finalizado y seguirá aumentando a lo largo de 2021. "Una porción relevante de los trabajadores acogidos a Ertes son parados reales, aunque no formales y no se incorporarán al mercado laboral", consideran los especialistas. "Tampoco es esperable un aumento de la renta disponible de los hogares, que ha caído, a pesar de las transferencias realizadas por el Gobierno", añade.

La consultora económica destaca así que la riqueza de las familias también ha disminuido y que las expectativas son inciertas. De esta forma, concluye que en este contexto no hay una demanda de consumo embalsada, sino un escenario de ajuste que se traducirá en el mantenimiento de una elevada propensión al ahorro por motivos de precaución.

Ahorro precautorio

Esta caída de la renta de los hogares, sin embargo, no refleja la realidad de las familias sostenidas artificialmente en muchos casos con ingresos de los Ertes, que terminan en quiebras y cierres de las empresas y en puestos de trabajo destruidos.

En cuanto a la riqueza de las familias hubo un fuerte descenso en el primer trimestre del año 2020 que luego se corrigió parcialmente en el segundo y tercero. A falta de datos más recientes se espera otra importante bajada de la misma en el cuarto trimestre del año 2020 y en el primero de este mismo año 2021.

Interior acerca al etarra que asesinó al ertzaina Txema Agirre en el Guggenheim

Traslada de Galicia a Cantabria a Eneko Gogeaskoetxea y autoriza otros tres movimientos de presos de la banda

IVÁN ORIO



El Ministerio del Interior autorizó ayer cuatro nuevos acercamientos de presos de ETA y dio luz verde al regreso a la cárcel de Ávila de María Soledad Iparra-guirre, 'Anboto', quien permanecía en Soto del Real a disposición de la Audiencia Nacional. El goteo de traslados de reclusos etarras no cesa desde que Pedro Sánchez llegó a La Moncloa y se ha intensificado en los últimos meses, con movimientos casi todos los viernes. Instituciones Penitenciarias ha impulsado 176 aproximaciones correspondientes a 151 internos, de los que 68 cometieron delitos de sangre. En los últimos casos este extremo es habitual y se repetirá en el futuro, habida cuenta de que los presos aún dispersados son los de más peso y sobre los que recayeron las mayores condenas.

Es el caso de Eneko Gogeaskoetxea Arromategi, integrante del 'comando' que en 1997 intentó asesinar al hoy rey emérito durante la inauguración del Museo Guggenheim de Bilbao. Los miembros del 'talde' escondieron varias lanzaderas tras unas falsas jardineras para atacar con cohetes a parte de la comitiva que había sido invitada al estreno oficial de la pinacoteca. El ertzaina Txema Agirre detectó movimientos sospechosos y fue abatido a



Eneko Gogeaskoetxea, en la Audiencia Nacional. EFE

tiros por los terroristas.

Gogeaskoetxea fue sentenciado a 92 años por el asesinato del agente de la Ertzaintza, a quienes sus compañeros recuerdan todos los años frente al museo. El recluso, que cumplirá las tres cuartas partes de la pena en diciembre de 2033, será trasladado desde Ávila, en Pontevedra, a El Dueso, en Cantabria. Según Interior, ha aceptado la legalidad penitenciaria, «rechaza la violencia, reconoce el dolor causado y asume su responsabilidad en ese dolor».

También será conducido desde Galicia a Santoña Patxi Javier

Makazaga Azurmendi, quien permanece en prisión por los asesinatos de Juan María Jáuregui, del policía nacional Ramón Díaz García y de dos trabajadores de Elektra. Sobre este interno también pesan los crímenes del jefe de la Inspección General de Gipuzkoa de la Policía autonómica, Mikel Uribe, del empresario José María Korta, del ertzaina Inaki Toritorika, del director financiero de 'El Diario Vasco' Santiago Oleaga y del concejal del PP de Zumarraga Manuel Indiano.

La prensa Ana Belén Egúes será acercada desde Córdoba a Astu-

EN SU CONTEXTO

176

traslados con el Gobierno de Sánchez correspondientes a 151 presos de ETA

68

reclusos etarras de los que han sido acercados tienen delitos de sangre

► **Patxi Javier Makazaga.** Condenado por varios atentados mortales, entre ellos el de Santiago Oleaga, director financiero de 'El Diario Vasco'.

► **Belén Egúes.** Sentenciada por tres asesinatos.

► **Eneko Gogeaskoetxea.** Condenado por el asesinato del ertzaina Txema Agirre en 1997.

► **Ainhoa Barbarin.** Condenada por la colocación de coches bomba.

rias. Está condenada por los asesinatos del policía Luis Ortiz de la Rosa, el general Justo Oreja Pedraza y el teniente coronel Pedro Antonio Blanco. El cuarto movimiento autorizado ayer corresponde a Ainhoa Barbarin Yurrebaso, sentenciada por la colocación de dos coches bomba. Pasará de Valencia a Álava.

La Asociación Víctimas del Terrorismo afeó al ministro Fernando Grande Marilaska los nuevos acercamientos y recordó que se producen en plenas negociaciones para el traspaso de Prisiones al País Vasco.

Independentistas y PSC ultiman en Cataluña un cordón sanitario a Vox como en Euskadi

CRISTIAN REINO

BARCELONA. Vox, con once escasos, fue uno de los grandes vencedores en las pasadas elecciones catalanas. La extrema derecha irrumpe en el Parlamento autonómico como cuarta fuerza y buena parte de las formaciones, salvo Ciudadanos y el PP, se han propuesto levantar un cordón sanitario contra el partido de Santiago Abascal similar al que ya se le aplica en el Legislativo vasco.

A dos semanas de la constitución de la Cámara catalana, los grupos independentistas y los 'comunes' hablan de crear un frente «antifascista». PSC, ERC, JxCat, la CUP y En Comú Podem están de acuerdo en que hay que aislar a Vox, pero no existe consenso en cómo hacerlo. En paralelo a las negociaciones para la investidura, se han iniciado otras conversaciones sobre cómo arrinconar a los once diputados de la extrema derecha y que no usen la tribuna como altavoz.

El PSC sugiere cerrarles el paso en la Mesa, donde por su peso parlamentario les correspondería un asiento, y en las comisiones, en las que aspiraría a varias presidencias. Los grupos independentistas aún van más allá y se proponen impedir que tengan senadores por designación autonómica e incluso plantean modificar el reglamento para sancionar los discursos que pudieran tener expresiones homófobas, machistas o xenófobas. Este se antoja como un punto controvertido, en pleno debate sobre los límites de la libertad de expresión tras el encarcelamiento del rapero Pablo Hasel.

Hidrógeno y jóvenes

BRAULIO GÓMEZ



Las élites políticas y económicas del país han presentado esta semana su nueva apuesta energética para el futuro: el hidrógeno. La creación del denominado Corredor Vasco del Hidrógeno (BH2C) movilizará inversiones de 1.300 millones en el periodo 2021-2025. Una apuesta liderada por Petronor que cuenta con el respaldo de las principales instituciones políticas de

Euskadi y de distintas y potentes entidades vascas que se han sumado al proyecto.

Se anuncian 1.340 empleos directos y 6.400 indirectos. En la presentación no había rastro de participación ciudadana ni de los jóvenes. Aunque se insiste desde los Acuerdos de Paris en su incorporación a la gobernanza y a la coreación de decisiones en la lucha contra el cambio climático, Euskadi

sigue sin abrir espacios de participación, información, reflexión y deliberación para, por lo menos, socializar el futuro con los jóvenes.

El paro juvenil en Euskadi está por encima del 40%. Y las formas institucionales de comunicar el futuro siguen fomentando su desconexión con el presente. Como si diera igual conectar las oportunidades de futuro que puede ofrecer el hidrógeno verde a unos jóvenes que vuelven a estar en el punto de mira de todos los análisis políticos por los disturbios que están generando en los últimos meses.

Es prioritario trabajar la desconexión institucional con

aquellos que debían ser los principales destinatarios tanto de esos nuevos empleos verdes para que puedan desarrollar de forma autónoma su vida en el futuro como de la apuesta colectiva por conservar el planeta y el país que late detrás del Corredor Vasco del Hidrógeno.

Socializar el futuro sería un paso para conectar con los que parece que no tienen nada que perder ni conservar en el presente. La esperanza funciona como desactivadora de bombas sociales. Si el hidrógeno es el nuevo horizonte industrial, tiene que ser compartido en espacios de participación orientados a los jóvenes. No nos podemos permitir una

transición energética desde un nuevo despotismo ilustrado de políticos y expertos verdes. No nos tiene que dar miedo explicar qué es la electrólisis a los que no lo saben. Contar que es un método que utiliza energía eléctrica para separar el oxígeno del hidrógeno que hay en el agua. La importancia de que esa electricidad se produzca con fuentes renovables para que la producción de energía se realice sin emitir dióxido de carbono a la atmósfera. Y es necesario que nos cuenten bien los costes de producción del hidrógeno verde para entender la lentitud con la que avanzaremos hacia ese modelo.

EGUNEKO GAIAK

EG4

RETOS Y ESTRATEGIAS ANTE LA CRISIS CLIMÁTICA (I)

H2 VERDE: LA ENERGÍA DEL FUTURO O UN LUCRATIVO CASTILLO EN EL AIRE

El hidrógeno verde, que se obtiene de la separación del agua a través de electricidad generada por una fuente de energía renovable, aparece en el horizonte como uno de los actores principales en el camino de la descarbonización de la economía. Se van a destinar grandes sumas de dinero a potenciar su producción y uso; sin embargo, no son pocas las dudas que suscita esta tecnología.

El verde se puso de moda cuando el ser humano cayó en la cuenta de que se estaba cargando el planeta, y ahí sigue, en el top de los colores. Todo es verde o pretende serlo, incluso las firmas de comida rápida, las marcas de ropa a un euro y, por supuesto, las empresas energéticas. El hidrógeno, por su parte, está reverdeciendo laureles después de que hace un par de décadas ya apareciera en todas las quinielas como opción preferente para descabalar a los combustibles fósiles. Así que, por una simple regla de tres, el hidrógeno verde lo tiene todo para triunfar.

Al menos así lo han entendido en el seno de la UE, pues este sector será uno de los grandes beneficiados del plan Next Generation Europe y del Green New Deal, a través de los cuales Bruselas pretende cumplir el doble objetivo de avanzar en la descarbonización y relanzar la actividad económica tras la pandemia del covid-19.

En concreto, las instituciones europeas se fijan como meta producir un millón de toneladas de hidrógeno verde para 2024, y 10 millones de toneladas anuales en 2030. Siempre en el camino de alcanzar la neutralidad emisora, en 2050 se estima que el hidrógeno supondrá un 14% del mix energético, frente al 2% actual. Y para ese mismo año, el montante total de inversiones podría ascender a dos billones de euros. Estamos, por tanto, ante un gigantesco plan de promoción económica

REPORTAJE



Iker
BIZKARGUENAGA

e industrial, un barco que zarpa cargado de dinero al que no han tardado en subirse todo tipo de organismos y empresas.

También en Euskal Herria, donde el lunes se presentó el Corredor Vasco del Hidrógeno (BH2C), un proyecto liderado por Petronor-Repsol al que se han adherido 78 empresas, instituciones y centros de investigación, que supondrá una inversión de 1.300 millones hasta 2026 y generará más de 8.000 empleos entre directos (1.340) e indirectos (6.700). También prevén producir 20.000 toneladas de H2 anuales, con una reducción de más de 1,5 millones toneladas/año de CO2. Y, claro, aspiran a dar un buen mordisco al pastel.

Sobre el papel, el plan europeo parece adecuado. Sin embargo, sobre él se ciernen muchas dudas, tanto por los que van a llevar las riendas –en nuestro caso estamos viendo quién pretende hacerlo–, como por las pocas certezas que hay sobre una tecnología que aún está en mantillas.

¿QUÉ ES EL HIDRÓGENO VERDE?

Pero, ¿de qué hablamos cuando hablamos de hidrógeno verde? Lo cierto es que la relación del hidrógeno, el elemento más abundante, con la actividad industrial viene de lejos. Hoy se emplea sobre todo en la industria química para fabricar amoníaco, metanol y fertilizantes, así como en derivados del petróleo. Y en el ámbito del transporte su uso tiene décadas de historia –el primer motor de combustión funcionó con H2–, habiéndose empleado en coches, dirigibles y en naves espaciales.

Su demanda se ha triplicado desde 1975, hasta llegar a unas 80 millones de toneladas anuales. Su gran virtud es que permite generar energía limpia, pues solo emite vapor de agua y no deja residuos en el aire, a diferencia de los combustibles fósiles. Esto resulta indispensable para descarbonizar el sector energético y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

El modo en que funciona el proceso es sencillo: el hidrógeno reacciona con el oxígeno, generando electricidad y liberando agua (H2O) en forma de vapor. Por tanto, se genera electricidad o calor de forma limpia. Al dispositivo encargado de esta reacción se le llama pila de combustible.

Lo que pasa es que el hidrógeno no es una fuente de energía que se pueda hallar directamente en la naturaleza, sino que necesita un trabajo previo de producción. Y ahí reside el primer problema, porque la gran mayoría del hidrógeno se produce a

partir de hidrocarburos –gas natural y carbón–, haciendo que su propia generación sea una importante fuente de emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera.

Este es el llamado hidrógeno gris, cuya producción es responsable de emitir en torno a 830 millones de toneladas de CO2 por año, equivalente a las emisiones del Estado francés y Reino Unido juntas.

Por contra, el hidrógeno verde, que se obtiene a través de la electrólisis del agua, aparece como alternativa no contaminante. Para este proceso se requiere electricidad, y si se utiliza la generada por una fuente renovable, se habrá obtenido hidrógeno sin emisiones en el proceso.

Pero aquí viene el segundo problema: el coste. Y es que generar hidrógeno con

HIDRÓGENO AZUL

El H2 que se obtiene a partir de gas natural es más barato que el verde, pero en el proceso se libera CO2. Como solución se plantea la captura y almacenamiento del carbono, pero esa tecnología aún no está disponible a gran escala y lo que hace es postergar el problema, pues ese CO2 almacenado acabará siendo emitido.



PAÍSES BAJOS

El proyecto HEAVENN, donde participan más de 65 entidades, con una inversión de más de 1.000 millones de euros, pretende basar en el hidrógeno todo el sistema energético del norte de Países Bajos, que está apostando fuerte por este combustible alternativo.

23.000 KM DE TUBERÍAS

Once empresas gasistas de nueve Estados de la UE han propuesto poner en marcha una red troncal de transporte de 23.000 kilómetros de tuberías de gas, algunas ya existentes y readecuadas, y otras de nueva construcción, para el transporte y la distribución de hidrógeno.

fuentes fósiles cuesta una cuarta parte del hidrógeno producido de forma limpia. Para enjugar esa diferencia se confía en el progresivo aumento de la eficiencia en el proceso, y también en el papel de la política, que a través de impuestos al carbono debería ayudar a revertir esta situación.

VECTOR DE ENERGÍA

La transformación del hidrógeno gris en verde es un reto mayúsculo, pues exigiría una demanda de electricidad de 3.600 TWh –Teravatio/hora–, más que la generación eléctrica anual de toda la UE. Pero, hacerlo eliminaría los más de ochocientos millones de toneladas de CO₂ que anualmente se vierten para producir ese gas, un logro que estaría a la altura de ese reto.

Con todo, la mayor aportación del hidrógeno verde al objetivo de la neutralidad emisora no está relacionada tanto con su propia descarbonización como con su ca-

pacidad para el almacenaje y transporte energético. Y es que una de las principales limitaciones que tienen las fuentes de energías renovables es que su generación depende de variables meteorológicas que tienen un comportamiento difícilmente controlable. Eso conduce a que estas fuentes alternarán periodos de alta y de baja producción dependiendo de las condiciones. En este contexto variable, las baterías han evolucionado mucho, pero el problema del almacenamiento a largo plazo no está resuelto, y aquí el hidrógeno verde podría ser de gran utilidad, ya que toda la energía renovable que no se puede poner en la red eléctrica, por una baja demanda, y que no se puede almacenar en baterías por las citadas limitaciones, es susceptible de ser guardada en forma de hidrógeno.

Así, una forma de aprovechar mejor los picos de alta generación es usar el excedente para producir hidrógeno, que luego

podría venderse en otros puntos donde la producción de energía renovable es escasa o emplearse para generar electricidad cuando la demanda supera la producción.

Si su eficiencia y precio mejoran, el hidrógeno verde puede tener un impacto significativo en sectores industriales, como el del acero, uno de los principales emisores de CO₂, y en el ámbito de doméstico, donde habría que adecuar el sistema de tuberías. Pero es en el sector del transporte donde probablemente el hidrógeno podrá imponerse de forma más efectiva. Y sobre todo, en vehículos de gran tamaño como autobuses o, incluso, en aviones, en los que la alternativa eléctrica muchas veces se descarta por el peso que implican las baterías. El hidrógeno supone un modo mucho más ligero de transportar la capacidad de alimentar un motor eléctrico.

Las aplicaciones posibles de este elemento son muchas, pero no son menos sus limitaciones e incógnitas. Entre las primeras, una evidente la representa el hecho de que no es una fuente primaria de energía, sino un vector energético –se le llama así a los dispositivos que almacenan energía, de manera que pueda liberarse posteriormente de forma controlada– supeditado, en el caso del hidrógeno verde, a las energías renovables. Su desarrollo depende así del de las fuentes primarias.

Por otra parte, está la limitación derivada de su eficiencia; la National Academy of Engineering estima que la eficiencia del proceso de generar hidrógeno mediante electrólisis proveniente de energías renovables es de solo un 30%, lo que significa que en la conversión de electricidad a hidrógeno se pierde el 70% de la energía.

Ocurre también que el hidrógeno es un elemento muy volátil e inflamable y exige unos requisitos de seguridad muy elevados para evitar fugas y explosiones. Y no es menos importante que tras décadas de desarrollo apenas existen aplicaciones realmente viables, y los proyectos más relevantes hoy por hoy son en su mayor medida proyectos piloto, de investigación o para analizar la potencialidad del sector.

No son los únicos obstáculos y limitaciones que asoman en el futuro, hay más y algunos de ellos los abordaremos mañana en otro reportaje, pero está claro que todavía queda un trecho para que el hidrógeno verde llegue a ser lo que se le presupone.

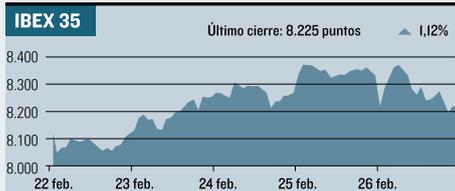
De momento, el color se lo debe a la esperanza que representa. Para el conjunto de la sociedad, esperanza de dar un paso decisivo hacia la descarbonización. Y probablemente, esperanza de dar un pelotazo para aquellas empresas que se han apuntado a pintar de *green* sus negocios grises.

El hidrógeno verde es parte principal de la estrategia energética de la Unión Europea en las próximas décadas, donde la total descarbonización aparece como gran objetivo.

GARA



BOLSA



FUENTE: Elaboración propia. EL MUNDO

MAYORES SUBIDAS DEL IBEX %		MAYORES BAJADAS DEL IBEX %		TIPOS OFICIALES	
Cellnex Telecom	+5,65	Grifols	-5,02	España	0,00
Viscofan	+2,92	Arcelor Mittal	-4,28	Alemania	0,00
IAG	+2,86	Indra	-4,02	Zona euro	0,00
REC	+1,54	Bankia	-4,02	Reino Unido	0,10
Iberdrola	+1,31	Telefónica	-3,90	EE.UU.	0,25
CIE Automotive	+0,89	Acerinox	-3,68	Japón	-0,10
Enagás	-0,49	Ferrovial	-3,46	Suiza	0,75
Acciona	-0,60	Banco Sabadell	-3,34	Canadá	0,75

IBEX 35

TÍTULO	ÚLTIMA COTIZACIÓN	VARIACIÓN DIARIA	AYER		VARIACIÓN AÑO %		TÍTULO	ÚLTIMA COTIZACIÓN	VARIACIÓN DIARIA	AYER		VARIACIÓN AÑO %	
		EUROS %	MIN	MAX	ANTERIOR	ACTUAL			EUROS %	MIN	MAX	ANTERIOR	ACTUAL
Acciona	133.400	-0.800 -0,60	131.700	134.900	27,10	14,31	Ferrovial	20.640	-0.740 -3,46	20.640	21.650	-14,15	-8,67
Acerinox	9.642	-0.368 -3,68	9.642	9.912	-4,91	6,73	Grifols	20.820	-1.100 -5,02	20.270	21.700	-23,53	-12,81
ACS	25.340	-0.360 -1,40	24.720	25.350	-15,93	-6,67	IAG	2.227	0.062 2,86	2.080	2.294	-62,59	24,34
Aena	140.900	-1.900 -1,33	139.600	143.200	-16,60	-0,91	Iberdrola	10.425	0.135 1,31	10.200	10.535	34,67	-10,90
Almirall	11.050	-0.210 -1,87	10.970	11.270	-23,79	1,19	Inditex	27.310	-0.290 -1,05	27.160	27.910	-15,85	4,88
Amadeus	57.900	-1.420 -2,41	57.220	61.640	-17,58	-3,46	Indra	7.275	-0.305 -4,02	7.245	7.585	-31,43	4,23
ArcelorMittal	19.316	-0.864 -4,28	19.206	19.790	21,96	1,40	Mapfre	1.572	-0.020 -1,26	1.558	1.601	-26,96	-1,32
B. Sabadell	0.417	-0.014 -3,34	0.414	0.435	-64,44	17,68	Meliá Hotels Int.	7.000	-0.120 -1,69	6.710	7.090	-27,23	22,38
B. Santander	2.898	-0.068 -2,29	2.871	2.960	-29,01	14,16	Merlin Properties	8.585	-0.165 -1,89	8.400	8.805	-39,17	10,35
Bankia	1.635	-0.069 -4,02	1.631	1.686	-14,36	12,80	Naturgy	20.710	-0.190 -0,91	20.580	20.990	-7,97	9,23
Bankinter	5.492	-0.090 -1,61	5.466	5.628	-29,68	24,14	Pharma Mar	109.600	-3.400 -3,01	109.400	113.800	66,50	54,37
BBVA	4.603	-0.101 -2,15	4.541	4.690	-14,41	14,08	Red Eléctrica	13.865	0.210 1,54	13.565	14.030	1,04	-17,35
CaixaBank	2.407	-0.081 -3,26	2.392	2.473	-24,14	14,56	Repsol	10.415	-0.205 -1,93	10.280	10.525	-35,05	26,24
Cellnex Telecom	45.050	2.410 5,65	41.740	46.320	37,38	-8,29	Siemens Gamesa	30.800	-0.370 -1,19	30.010	31.360	112,19	-6,92
Cie Automotive	22.760	0.200 0,89	22.240	23.000	8,46	3,17	Solaria	18.600	-0.400 -2,11	18.250	18.840	247,65	-21,32
Colonial	8.080	-0.135 -1,64	7.960	8.140	-27,57	0,69	Telefónica	3.526	-0.143 -3,90	3.518	3.648	-42,66	8,66
Enagás	17.365	-0.085 -0,49	17.235	17.515	-14,54	-3,34	Viscofan	58.250	1.650 2,92	56.000	59.200	28,17	0,34
Endesa	20.550	-0.150 -0,72	20.550	20.990	0,26	-8,05							

La excepción uruguaya de la crisis

Uruguay, un pequeño entre gigantes, busca movilizar su economía y seducir a los argentinos

SEBASTIÁN FEST BUENOS AIRES

El verano se despidió de Uruguay, un verano extraño de fronteras cerradas y Punta del Este sin argentinos ni brasileños. Pero nada es para siempre: las vacunas chinas ya llegaron al país y dentro de pocos meses esas fronteras volverán a abrirse.

Será el momento de retomar aquel proyecto con el que el presidente Luis Lacalle Pou generó un tsunami en el Río de la Plata, cuando anunció que quería atraer hasta 100.000 argentinos al Uruguay para dinamizar la economía. El joven político, al que podría encuadrarse en un social-liberalismo, ya daba señales de querer diluir la vieja imagen de oscuro «paraíso fiscal» de su país para convertirlo en un lugar de oportunidades. Todo un desafío, porque sus 3,5 millones de habitantes son una gota en el mar comparados con los 210 millones de brasileños y los 45 millones de argentinos.

Pasado el primer año de pandemia y de gobierno, a Lacalle Pou la realidad le obliga a recalcular. Pero el plan sigue, aunque más lentamente. El presidente uruguayo ya se puso de acuerdo con su par argentino en que están en desacuerdo. Montevideo, Asunción y Brasilia quieren que el Mercosur cierre nuevos y ambiciosos tratados de libre comercio, pero en Buenos Aires impera el proteccionismo peronista. Alberto Fernández tiene otro tipo de problemas: la pandemia hizo caer el PIB uruguayo un 5,7%, en Argentina ronda el 11%. El riesgo país uruguayo es de 320 puntos, el argentino supera los 1.500. Uruguay puede aprovechar el dinero barato que se ofrece en el mundo, la Argentina tiene cerrado el crédito. Uruguay apuesta a la inversión; Argentina, al consumo.

No extraña, entonces, que más de 80.000 argentinos hayan ingresado a Uruguay en 2020. La idea es convertir a Uruguay en el «destino de sus proyectos personales y economí-



Imagen de un mercado callejero en Montevideo, la capital de Uruguay. REUTERS

Implementa incentivos fiscales para los extranjeros que invierten en el país

cos». Para ello se puede optar, a partir de establecer allí la residencia, a diversos beneficios impositivos.

Según el economista Pablo Roselli, la economía uruguayo se recuperará fuertemente en este 2021 «apoyándose en la inversión». Así, Lacalle Pou podrá continuar con una política que se remonta a Jorge Battle y tiene ya dos décadas: el desdoblamiento de Argentina. Lacalle mira a EEUU, Europa y China. Y cuando alguno de los cuatro socios de su par-

tido, el Nacional, plantea críticas a la ministra de Economía, Azucena Arbeleche, las frena en seco.

Arbeleche es «rígida» y la ministra de Economía «más sensible de los últimos años», dijo Lacalle ante su Gabinete, preocupado por el aumento de la pobreza, que en 2019, cuando gobernaba el izquierdista Frente Amplio, pasó del 8,1% al 8,8%. Arbeleche admite que en 2020 podría aumentar «dos o tres puntos» y asegura que reforzará el sistema de protección social.

Mientras controla a su coalición, Lacalle Pou tiene por delante una cita importante: la cumbre de presidentes del Mercosur, el 26 de marzo en Buenos Aires. El Mercosur, que funciona como una unión aduanera imperfecta antes que como un área de integración y libre comercio,

cumple 30 años. Y la pregunta, una vez más, es que Mercosur se quiere.

Lacalle Pou lo tiene claro. En febrero recibió a su homólogo paraguayo, Mario Abdo Benítez, para avanzar en la idea de un Mercosur más «flexible» y «elástico». Quiere que sea «un trampolín hacia el mundo» y no «un corsé». Con algunos matices y una realidad muy diferente a la de los dos socios pequeños, el Brasil de Jair Bolsonaro coincide con esa posición. Argentina está en otra tesitura, y es la encargada, junto a Portugal, de impulsar la ratificación y entrada en vigor del acuerdo del Mercosur y la Unión Europea.

Uruguay ya lo intentó en el semestre anterior en tándem con Alemania. No pudo, y por eso busca otros caminos.

IAG

Pérdidas récord en 2020

IAG, matriz de Iberia, British Airways, Vueling y Aer Lingus, se anotó unas pérdidas récord de 6.923 millones de euros en 2020, frente al beneficio neto de 1.715 millones de euros obtenido un año antes, debido al impacto del Covid-19 y a las restricciones de viaje impuestas frente a la pandemia.

CELLNEX TELECOM

Ingresa un 55% más en 2020

Cellnex Telecom ingresó 1.608 millones de euros en 2020, lo que supone un 55% más que el pasado año, y registró un resultado neto de -133 millones de euros por el efecto de las mayores amortizaciones y costes financieros asociados «al intenso proceso de adquisiciones».

AMADEUS

Pierde 505 millones en 2020

El grupo Amadeus registró pérdidas de 505,3 millones de euros en 2020 por el impacto del Covid, en contraste con las ganancias de más de 1.113 millones de euros de 2019, según informó a la CNMV.

Fe de Erratas
EL CORTE INGLÉS Informa

El catálogo de Tecnología de El Corte Inglés con vigencia del 25 de Febrero al 10 de Marzo de 2021 tiene el siguiente error: En la página 3, la descripción del aire acondicionado split 1x1 Inverter DAIKIN SENSIRA TKC23B no es correcta, el equipo contiene las siguientes características: sistema de purificación del aire interior gracias a su doble sistema de filtrado. Disculpen las molestias.

Reino Unido busca 100.000 millones para 'resetear' su economía este año

TRAS COVID Y BREXIT/ Pasado mañana, el Gobierno presenta los Presupuestos, que todos piden que sean los de "la recuperación" y que prolonguen la ayuda estatal, que ya suma 280.000 millones de libras.

Miguel Ángel Patiño. Madrid
El ministro de Finanzas británico, Rishi Sunak, tiene por delante esta semana lo que posiblemente van a ser los días más complicados desde que lleva en el cargo. Pasado mañana está previsto que presente los Presupuestos del Gobierno británico para el nuevo ejercicio. Serán sus segundos Presupuestos, pero esta vez están marcados por el Brexit y por el Covid.

Desde numerosos frentes, se está exigiendo al Gobierno de Boris Johnson que haga de los Presupuestos la gran herramienta para el relanzamiento económico del país, tras el duro impacto de la pandemia y un tortuoso comienzo del Brexit.

La separación de Reino Unido de la Unión Europea, efectiva desde el pasado día 1 de enero, está siendo más complicada y con más impacto negativo del que se podía prever.

Los Presupuestos deberán servir para *resetear* al completo la economía tras la "mayor crisis sufrida en 300 años por Reino Unido", según las palabras del propio Sunak. En más de una ocasión Sunak ha comparado la crisis económica del Covid con la que sufrió Reino Unido en el año 1709, cuando una ola de frío polar invadió el país.

Plan de estímulos

Distintas agrupaciones empresariales están pidiendo al Gobierno un plan de estímulos fiscales y de ayudas que como mínimo debería llegar a los 100.000 millones de libras (115.000 millones de euros) en los Presupuestos.

Reino Unido ya lleva acumulados 280.000 millones de libras (324.000 millones de euros) en gasto público para paliar el impacto de la pandemia, vía ayudas directas, créditos, subvenciones laborales y recortes de impuestos. Esto ha llevado el endeudamiento del país a su nivel más alto desde la Segunda Guerra Mundial.

La Resolution Foundation, una agrupación que reúne a expertos financieros y de otras disciplinas de todo tipo de colores políticos, salió la pasada semana a escena diciendo que Sunak debería ex-



Boris Johnson se enfrenta esta semana a la presentación de los Presupuestos, claves para salir de la crisis.

tender el apoyo de emergencia para empresas y trabajadores y anunciar una nueva ronda de medidas de estímulo para aliviar el desempleo, impulsar la inversión verde y ayudar a los empresarios.

Para la Resolution Foundation, los 100.000 millones de libras adicionales que necesita la economía de apoyo esta-

tal en Reino Unido es asumible.

Comparación con EEUU

Sería una mínima parte del megaplan de estímulos que quiere implantar el nuevo presidente de Estados Unidos, Joe Biden. Los expertos recriminan a Boris Johnson que "mientras que el debate

de Estados Unidos se ha centrado en cómo aumentar el plan de estímulo de 1,9 billones de dólares del presidente Biden, el debate de Reino Unido se ha estancado en resolver cómo retirar el apoyo".

La pandemia ha durado más de lo previsto y a la extensión de la crisis económica, más allá del pasado ejercicio,

se han sumado los contratiempos que están surgiendo con el Brexit, al que le parece salir una gotera cada día.

Cuando no son las exportaciones las que caen, son las importaciones las que se encarecen. Hay colectivos, como los pescadores escoceses, en pie de guerra. Numerosas empresas que antes tenían

Crece la presión empresarial y política a favor de que sigan las ayudas estatales

Reino Unido ya ha destinado 280.000 millones a paliar la crisis, pero necesita más estímulos

gran comercio eléctrico entre Reino Unido y la Unión Europea han dejado esas transacciones por las nuevas barreras burocráticas. Los expertos ahora instan a Sunak a que combine la extensión del apoyo existente con un nuevo plan de estímulos.

La Resolution Foundation recomienda destinar 27.000 millones de libras a un nuevo paquete de apoyo laboral y de formación a desempleados que han perdido el empleo durante la pandemia. También recomienda extender la ayuda extra de 20 libras semanales para los desempleados y asalariados con menores ingresos.

Por otra parte, insta a poner en marcha de forma urgente un programa de inversión en energías verdes de hasta 18.000 millones de libras y a lanzar otro plan de 30.000 millones de libras para extender el apoyo de emergencia existente a empresas.

Adicionalmente, recomienda un plan de 9.000 millones de libras para impulsar el comercio minorista. Según esta asociación las propuestas de reactivación de la economía no deberían bajar del 5% del PIB británico. Sería mucho más barato que el 9% que supone el plan de Biden en EEUU.

En algún momento, a futuro, es cierto que se necesitará aumentar los impuestos en el país a todos los niveles, para pagar el apoyo del Gobierno a la economía. Pero lo urgente ahora es salir del agujero, mucho mayor del que se preveía en el peor de los escenarios.

30.000 millones más

En el futuro, "se necesitarán alrededor de 30.000 millones de libras para equilibrar el presupuesto actual y crear un nuevo colchón fiscal que permita afrontar futuras recesiones", explican los expertos.

Mientras tanto, crece la tensión dentro de las filas del Partido Conservador, que es el que apoya a Boris Johnson. Algunos miembros han empezado a alertar de que estos Presupuestos van a marcar la agenda electoral, y pueden ser decisivos para revalidar o no el próximo mandato.

El 21 de junio, fecha clave para volver a la normalidad económica

Miguel Ángel Patiño. Madrid
El pasado lunes, el Gobierno de Boris Johnson anunció el calendario de desescalada del severo confinamiento sufrido por Reino Unido desde Navidad. Es el único país que ha establecido un calendario tan detallado. Habrá cuatro fases, pero la clave será el 21 de junio. Marca la vuelta a la normalidad en todos los sentidos, incluido el económico. Será el pistoletazo de salida para relanzar la economía del país.

El 8 de marzo reabrirán los colegios y se permitirá el deporte extraescolar al aire libre. Dos personas de ho-

gares diferentes podrán reunirse en espacios públicos exteriores. Las residencias de ancianos permitirán sólo un visitante.

Desde el 29 de marzo, seis personas de hasta seis hogares distintos, o dos hogares de cualquier tamaño, podrán reunirse al aire libre, en espacios públicos o jardines privados. Se reabrirán las instalaciones deportivas al aire libre, como

Reino Unido, a diferencia de otros países, ha fijado un calendario de vuelta a la actividad

campos de golf y canchas de baloncesto, y se permitirá el deporte en equipo organizado al descubierto.

A partir del 12 de abril se reabrirán los comercios no esenciales, peluquerías, salones de belleza, bibliotecas y museos, así como recintos al aire libre, incluidas terrazas de restaurantes y bares. Se permitirá la asistencia de 30 personas a los funerales y de 15 a bodas y velatorios y se reabrirán los camping y locales vacacionales.

A partir del 17 de mayo, hasta 30 personas de diferentes hogares podrán congregarse en espacios exteriores. Si todo va bien, po-

drían empezar a autorizarse los viajes internacionales y vacaciones en el extranjero. Se permitirá la entrada de 1.000 personas, o la mitad de la capacidad (lo que sea inferior) en los recintos deportivos cerrados, y en los abiertos el límite será de 4.000. En los grandes estadios, el máximo será de 10.000 personas o la mitad de la capacidad.

Desde el 21 de junio se levantarán todas las restricciones de contacto social y se reabrirán todos los sectores de la economía aún cerrados, como las discotecas. Se permitirán eventos multitudinarios.

Puertos del Estado ingresó más de 36 millones del Puerto coruñés solo en intereses del crédito

La Autoridad Portuaria tiene que abonar la primera cuota del préstamo de 200 millones este verano pero lleva desde 2011 pagando | Las liquidaciones desde A Coruña suponen el 39% de los ingresos financieros del ente estatal

Ana Rodríguez

A Coruña | 27·02·21 | 04:02



PUBLICIDAD



Vista general de la dársena de punta Langosteira. | // CARLOS PARDELLAS

Puertos del Estado no está dispuesto a condonar ni un euro del crédito de 200 millones que le concedió a la Autoridad Portuaria coruñesa para poder finalizar la macroinfraestructura de punta Langosteira, concebida para retirar los tráficos peligrosos del centro de la ciudad. El pago de las cuotas del préstamo tiene que comenzar este verano pero el organismo estatal ya ha hecho caja con los intereses en los últimos años. A falta de la publicación de las cuentas del pasado ejercicio, entre 2011 y 2019, el Puerto coruñés ya pagó casi 37 millones solo en intereses de crédito, cuyo tipo de interés medio está en el 1,75%, cuando en el otro pendiente de abonar, el del Banco Europeo de Inversiones (BEI), es del 0,17%.

El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, sentenció el jueves sin paliativos en la Cadena SER que solo hay una vía para la deuda: una moratoria hasta 2035 que tiene que ir acompañada de ingresos por la “rentabilización” de los muelles: “Hay que vender activos, evidentemente, para minorar la deuda”. “Es un puerto que tuvimos que rescatar pero sobre la base de que tiene que pagar todas sus deudas”, dijo en referencia al crédito concedido en 2011 a cambio de someterse al control financiero del Estado. Toledo señala que, si no intervienen, “A Coruña está al borde de la bancarrota”.

Estos más de 36 millones de euros son el grueso de los ingresos financieros totales de Puertos del Estado. En el mismo periodo entre 2011 y 2019, el ente recabó 95,3 millones de euros, por lo que la inyección que recibe de los intereses del préstamo del Puerto de A Coruña supone casi un 39% del total.

Puertos del Estado anunció la moratoria del crédito tras la cumbre en el Palacio de María Pita convocada por la alcaldesa, Inés Rey. Los representantes del Gobierno de Pedro Sánchez dieron portazo a la condonación de la deuda y no pusieron fecha al tren del puerto exterior, para el que reiteraron el compromiso de los últimos meses de buscar fondos europeos. Cuestionan, sin embargo, la viabilidad del ferrocarril y exigen un estudio para justificar la inversión por la bajada de tráfico, sobrevenida por el cierre de las centrales térmicas ordenada por el Ejecutivo central cuando la construcción del puerto se pactó en 2004 y recibió el primer barco en 2012.

Según lo anunciado, las diferentes administraciones se dan seis meses para la elaboración de un nuevo protocolo en el que el Estado espera que se use la venta de los activos del Puerto —los muelles que se pretenden poner a disposición de los vecinos— para sufragar el préstamo estatal, independientemente de que sean el resto de Administraciones (Xunta, Concello y Diputación) las que aporten el dinero o acaben en manos privadas tras la enajenación del suelo.

Vista previa en el Tribunal de Cuentas

Tras varios retrasos por la pandemia y la nevada histórica en Madrid, el lunes se celebra la vista previa en el Tribunal de Cuentas dentro del proceso para decidir sobre la supuesta responsabilidad contable del expresidente de la Autoridad Portuaria, Enrique Losada, y un funcionario por irregularidades en la gestión del puerto exterior. La Fiscalía del Tribunal de Cuentas decidió adherirse a la demanda y considera que deben ser condenados a pagar 544.000 euros más intereses por los pagos que, a juicio de la investigación realizada por el órgano fiscalizador, se abonaron de manera irregular a una contrata. En total, son unos 690.000 euros por los posibles “perjuicios ocasionados a los caudales públicos”. El presidente del Puerto manifestó, el pasado junio, que es “terriblemente injusto” que se le señale en esta cuestión cuando el centro de la instrucción fue un contrato que se firmó antes de que él asumiese la presidencia. “Es un tema de perogrullo”, declaró, sin “ninguna duda” de cuál será el desenlace. Las supuestas irregularidades fueron descubiertas durante la fiscalización de las obras de punta Langosteira entre 2012 y 2014. Para ser considerados responsables, tiene que demostrarse que hubo “dolo, culpa o negligencia graves”.

El puerto de Santander acoge un gran cargamento de carbonato sódico con destino Brasil

Solvay gestiona en el puerto de Santander un gran cargamento de carbonato sódico con destino a tres puertos de Brasil.

Jueves, 25/02/2021



El cargamento de carbonato sódico suma un total de 35.625 toneladas.

El puerto de Santander está acogiendo esta misma semana una gran **operativa de carbonato sódico**.

En concreto, Solvay está cargando el buque *'Poplar Arrow'* con **35.625 toneladas de carbonato sódico con destino Brasil** y procedente de la fábrica de la compañía en el municipio cántabro de Torrelavega.

Este barco, que realizará tres escalas para la descarga del buque a su llegada a Brasil, concretamente en las instalaciones portuarias de Salvador, Recife e Imbituba, es el barco de carbonato sódico **más grande cargado hasta el momento desde el puerto de Santander**.

Con más detalle, en el recinto se estarán 17.500 toneladas de producto a granel y 18.125 toneladas de producto embalado que han sido transportadas hasta los muelles en un total de **750 camiones para transportar el producto embalado y otros 650 camiones** con carbonato sódico denso a granel en una operativa que lleva a cabo Noatum, que actúa desde hace varios años como agente de Solvay en el recinto portuario santanderino.

Solvay ha querido aprovechar que envía un **barco cada dos meses** a Recife e Imbituba en Brasil para añadir otros destinos cercanos en ese país de modo que el flete sea más competitivo.

De igual manera, la compañía también aprovecha la **cercanía de su planta de Torrelavega con el puerto de Santander** como una grand ventaja competitiva.

El Puerto de Barcelona cerró 2020 con un beneficio de 17 millones de euros

Supone un 63% menos que en 2019

SÍGUENOS EN FACEBOOK



Puerto de Barcelona

El Puerto de Barcelona ha cerrado 2020 con un beneficio de 17 millones de euros, un 63% menos que en 2019 como consecuencia del parón provocado por la Covid-19 y las acciones de la institución para apoyar a las empresas que forman parte de la comunidad portuaria para paliar los efectos de la pandemia.

La factura de la pandemia ha sido de 34 millones de euros por la reducción de los ingresos del Puerto por la caída del tráfico y las medidas aplicadas para suavizar el golpe de la pandemia a las empresas, por lo que los resultados económicos de 2020 no son comparables a los de años anteriores a causa de la pandemia, aunque no obstante hay que destacar la resiliencia del puerto y sus empresas.

La mejora del tráfico desde finales de 2020 que se ha consolidado en los primeros compases de este año, permite pensar a los responsables portuarios que 2021 puede ser «un año de palanca para la recuperación», por lo que se está trabajando la creación de protocolos con el fin de recuperar la actividad de cruceros con el avance de la vacunación.

CONTRACCIÓN DE LA FACTURACIÓN

Por su parte, los ingresos del Puerto se contrajeron un 20% interanual, hasta 139 millones de euros, alcanzando cifras de 14 años atrás. El mayor descenso de la facturación proviene del uso del puerto, con una bajada del 25%, especialmente por el cese de la actividad de cruceros, mientras que los ingresos por concesiones se redujeron un 12%, hasta 64 millones por las medidas de ayudas a empresas.



Observability & Beyond

Anuncio Master the unknown unknowns, because software needs...

Dynatrace

[Download now](#)

PUBLICIDAD

El Puerto cerró el año con un ebitda de 70 millones de euros, un 30% menos, un resultado de explotación de 14 millones, lo que supone un 65% menos y un resultado financiero de 2,5 millones o lo que es lo mismo, un 36% más bajo.

Asimismo, el 'cash flow' se redujo hasta 66 millones, las inversiones hasta 27 millones, con un 56% menos; la deuda a largo plazo hasta 161 millones y la tesorería hasta 179 millones, bajando un 8%.

Las inversiones del Puerto para 2021 supondrán 50 millones de euros. Entre los proyectos que se realizarán este año están el inicio de las obras de los nuevos accesos ferroviarios, la ampliación del muelle adosado, la remodelación del área pesquera y la prolongación del espigón de Sant Sebastià, entre otros.

CARRETERA • Repite resultados en el 4º trimestre, con un descenso en el global del año en toneladas del 4,8%

La carretera cierra 2020 en niveles pre-COVID

MIGUEL JIMÉNEZ
MADRID

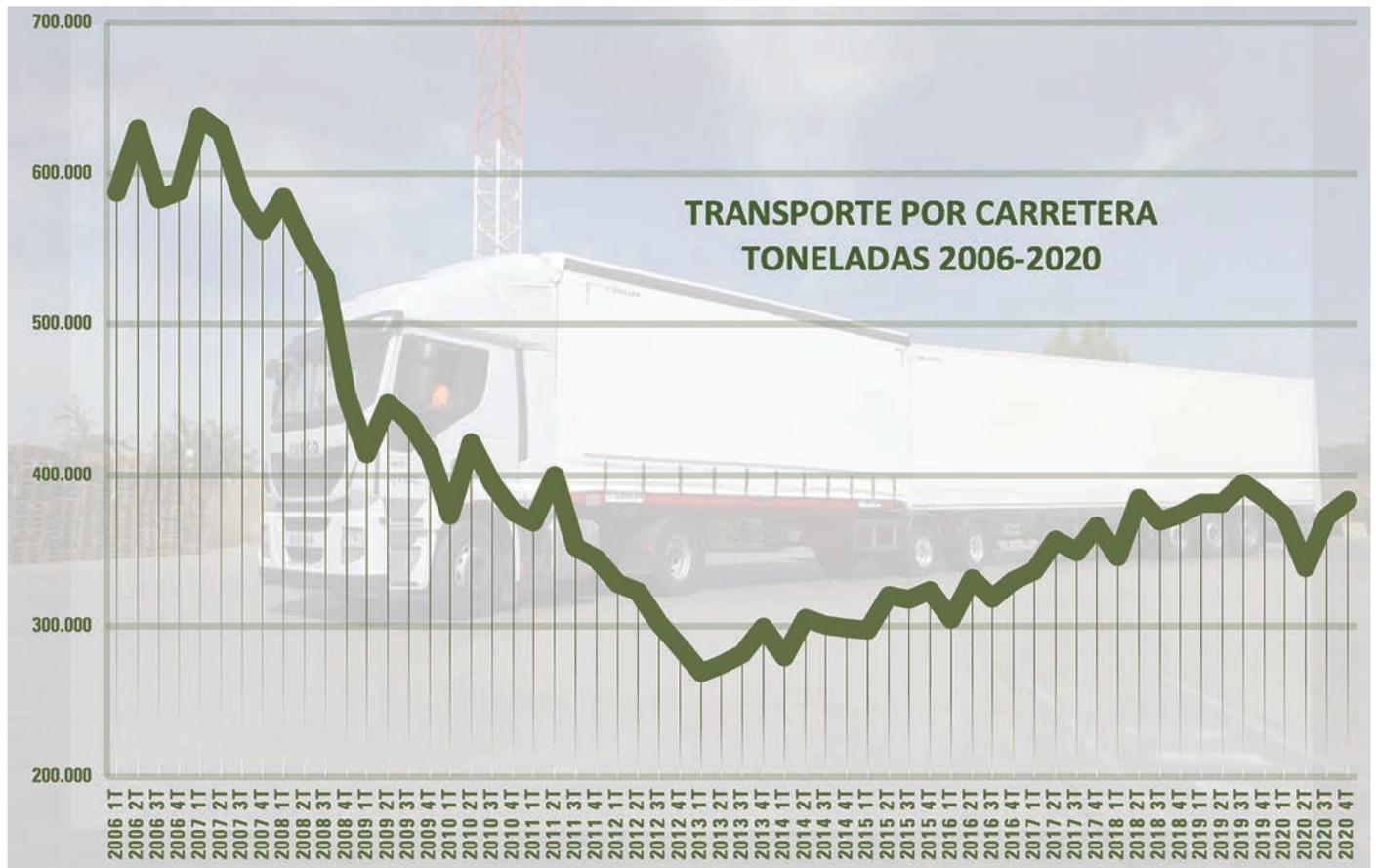
El Ministerio de Transportes publicó el viernes los datos de transporte de mercancías por carretera correspondientes al cuarto trimestre de 2020 y, por tanto, al cierre del ejercicio, que ponen de manifiesto que este modo está siendo el menos afectado en volúmenes en el marco de la crisis derivada de la pandemia.

En primer lugar, lo más relevante es que el sector cerró el año en niveles pre-COVID, es decir, el total transportado por el conjunto del sector en el cuarto trimestre del año apenas supuso un retroceso del 0,2% con respecto a igual periodo de 2019, con un total de 383,71 millones de toneladas, muy por encima, por cierto, de los 338,6 millones del peor trimestre del año, en concreto el segundo, que coincidió con el estado de alarma.

El mejor dato se dio en el tráfico intramunicipal, donde incluso en el cuarto trimestre hubo un crecimiento del 2,66%.

Por su parte, el peor dato tuvo lugar en el transporte internacional, con una caída del 1,47% francamente desigual entre la import y la export, pues si bien en la importación apenas hubo alteración en el cuarto trimestre (-0,68%), en la exportación el retroceso se situó por encima del 3%.

Bien es cierto que si nos detenemos en el ámbito del servicio público, los datos en el cuarto trimestre fueron algo peores, con un retroceso del 1,7% hasta los 325,95 millones de t.



Fuente: Ministerio de Transportes. Gráfica elaboración: Diario del Puerto.

El total transportado por el conjunto del sector en el cuarto trimestre del año apenas supuso un retroceso del 0,2% con respecto a igual periodo de 2019

Hay que destacar en este ámbito un descenso muy similar en el transporte nacional (-1,75%), mientras que en el transporte internacional la caída fue del -1,3%.

En cuanto al volumen de toneladas kilómetro transportadas, en el ámbito del servicio

público lo que se produjo en el cuarto trimestre fue un relevante crecimiento de la actividad del +2%, caracterizada por el fuerte incremento del transporte internacional (+5,49%), frente al retroceso del transporte intramunicipal del -10,38%.

Total

Con estos resultados, y en segundo lugar, lo más relevante es que, en volúmenes, el transporte por carretera fue el modo menos afectado en España por la crisis económica derivada del COVID-19, al limitarse la caída en toneladas totales en el con-

Con un descenso del tráfico nacional en 2020 del 4,7%, el mayor impacto se dio en el tráfico intramunicipal (-7,5%), mientras que el tráfico internacional descendió un -6,12%

junto del sector y del año al 4,8%, con 1.468 millones de toneladas transportadas.

Con un descenso del tráfico nacional del 4,7%, el mayor impacto se dio en el tráfico intramunicipal (-7,5%), mientras que el tráfico internacional descendió un -6,12%.

El tráfico de exportación cayó un -6,2% y el tráfico de importación un -7,38%.

Servicio público

Estas cifras son prácticamente las mismas en el ámbito del servicio público, también con un retroceso en las toneladas totales del -4,8%, una caída del tráfico intramunicipal del -8,15% y un descenso del tráfico internacional del -5,49%.

Con respecto a las toneladas kilómetro transportadas, el descenso en el conjunto de 2020 fue más moderado, situándose en el -2%.

Los precios caen un 1,15%

Los precios en el transporte de mercancías por carretera cerraron 2020 a la baja y, además, acelerando en el descenso.

En concreto, en el cuarto trimestre y con respecto al trimestre anterior, en el conjunto del sector se produjo un retroceso del -2,46%, eso sí, con una gran disparidad entre la media y la larga distancia.

Mientras que en los trayectos de entre 100 y 200 kilómetros los precios cayeron un 3,56%, en los trayectos de entre 200 y 300 kilómetros los precios subieron un 2,12%, cerrando también en positivo los de más de 300 km (+0,20%). En los trayectos de menos de 100 kilómetros apenas hubo variación.

Con respecto a la evolución de los precios entre el cierre de 2019 y el cierre de 2020, la caída en el conjunto del año fue del -1,15%. Cerraron en positivo los trayectos de menos de 50 kilómetros (+1,97%), entre 50 y 100 (+0,94%) y de entre 200 y 300 kilómetros (+2,7%), mientras que el resultado fue negativo entre 100 y 200 kilómetros (-1,92%) y los trayectos de más de 300 kilómetros (-0,27%).

El juez bloquea en Abengoa el asalto de los minoritarios

SUSPENDE LA JUNTA/ El magistrado Navarro impone su autoridad para parar “la confrontación” accionarial y proteger a los acreedores, entre ellos Hacienda.

Miguel Ángel Patiño. Madrid
El consejo de Abengoa informó ayer a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) de que el Tribunal de Instancia Mercantil de Sevilla (Sección 3ª) ha acordado la declaración de concurso de la sociedad. Según el comunicado, “la sociedad concursada conservará las facultades de administración y disposición sobre su patrimonio”, pero todo queda sometido “a la intervención de la administración concursal, mediante su autorización o conformidad”.

Lo primero que ha hecho el juez encargado del caso, Miguel Ángel Navarro, ha sido “la suspensión cautelar de la junta general” prevista para el próximo día 4 de marzo. Se desconvoca *sine die*, “hasta que pueda ser, en su caso, convocada y celebrada con la asistencia y participación debida de la administración concursal que resulte designada”.

Varapalo

En la práctica, el juez toma el poder en Abengoa frente a la ofensiva de algunos minoritarios. La decisión del juez es un contratiempo para los minoritarios encabezados por Clemente Fernández, expresidente de Amper. Éstos intentaban hacerse con el control del consejo, sustituyendo al actual, y desde ahí, manejar



Clemente Fernández intentaba alcanzar la presidencia el día 4.

todo el proceso de refinanciación del grupo. La intención era que, una vez controlado el consejo de Abengoa SA, que es la empresa que ha entrado en concurso, controlar también el de la filial Abenewco I, que es la que concentra todos los activos valiosos del grupo.

Aunque Abengoa SA no se salve, lo relevante es tener el poder en Abenewco I, que no ha entrado en concurso y podría abordar un nuevo proceso de reestructuración en solitario y por su cuenta.

Minoritario rebelde

Clemente Fernández abandera una facción de minoritarios rebeldes que se desgajó del grupo que inicialmente se rebeló contra el anterior con-

El juez baraja una administración concursal “dual” por la gran deuda del grupo con Hacienda

sejo, alegando que el plan de reestructuración del grupo que se había diseñado –el tercero en cinco años– era lesivo para los intereses de los pequeños ahorradores.

El grupo inicial de minoritarios logró cesar al anterior consejo y nombrar uno nuevo, ahora de solo dos personas: Juan Pablo López-Bravo (presidente) y Margarida De la Riva Smith. Este nuevo consejo terminó validando el plan estratégico que había di-

señado el anterior consejo, provocando a su vez la revuelta dentro de los propios minoritarios por parte de Clemente Fernández. Junto con otros accionistas, éste provocó la convocatoria de la junta del día 4 de marzo. A Clemente Fernández le apoyan José Joaquín Martínez Sieso, expresidente de la Comunidad de Cantabria por el PP, y el empresario José Alfonso Murat Moreno. Uno de los puntos del orden del día 4 era precisamente nombrarles consejeros, sustituyendo a Juan Pablo López-Bravo y Margarida De la Riva Smith.

El magistrado ha confirmado “el estado de insolvencia” del grupo. El concurso de acreedores se tramitará como ordinario porque “reviste especial complejidad”, dice en su auto. El juez, que destaca el clima de “confrontación” entre accionistas, alega que hay una “pluralidad de afectados” tanto privados como públicos y cita la “deuda notable” de Abengoa con la Agencia Tributaria, por lo que anuncia la “eventualidad” de una “administración concursal dual”. Los acreedores tienen un mes para comunicar a la administración concursal qué les debe Abengoa, la mayor crisis empresarial en España.

Páginas 4-5 FdS / Guía para entender la crisis de Abengoa

Fluidra factura 1.488 millones y multiplica por 11 las ganancias

Eric Galián. Barcelona

Fluidra ha logrado los mejores resultados de su historia en el año del Covid-19. La multinacional de soluciones para piscinas alcanzó una facturación de 1.488 millones de euros en 2020, un 8,8% más que en el ejercicio anterior, gracias al auge experimentado por el sector. El confinamiento y el mayor tiempo que las familias han pasado en casa ayudó a disparar las reformas del hogar y la demanda de piscinas residenciales.

Según los datos comunicados a la CNMV, la firma registró un beneficio bruto de explotación (ebitda) de 302,1 millones, un 47,1% más que los 205,3 millones de 2019. Esta cifra está por encima del 12% de crecimiento anual que la compañía había fijado en su plan estratégico para el período 2018-2022. El buen comportamiento del ebitda se debió, según la empresa, a la mejora del margen con iniciativas de *lean manufacturing VI*, que incluye el rediseño de productos para reducir sus costes. También influyó unas sinergias de costes de 37 millones.

En los dos últimos años, los beneficios de Fluidra se habían visto lastrados por los elevados gastos de la fusión con la estadounidense Zodiac. Amortizados ya la mayor parte de estos importes, la compañía multiplicó por once las ganancias en 2020, hasta 96 millones (+1.058%), lo que representa el 6,5% de las ventas.



Eloi Planes, presidente ejecutivo de Fluidra.

Por regiones geográficas, por primera vez el negocio en América del Norte, con 486 millones (+14,2%), superó al del sur de Europa, con 459 millones (+3,6%), en línea con la hoja de ruta de la multinacional de enfocar su crecimiento en Estados Unidos, donde se concentra el 50% del mercado mundial de piscinas.

El negocio de piscina residencial, que supone el 72% de las ventas de Fluidra, se disparó un 12,6%, hasta 1.073 millones. El de comercial, afectado por las restricciones, cayó un 8,9%, hasta 90 millones. La deuda neta bajó un 23% y se situó en 1,8 veces ebitda.

Sobre los retos para 2021, Xavier Tintoré, director financiero de Fluidra, dijo que la empresa quiere seguir con su “política de adquisiciones e incrementar el dividendo”.

Tubacex baja ventas y vuelve a pérdidas

Marián Fuentes. Bilbao

La pandemia ha frenado en seco la incipiente recuperación de Tubacex tras la dura crisis estructural de todo el sector tubero, muy dependiente del petróleo y el gas, en transición desde hace años hacia las energías limpias.

La empresa alavesa redujo un 22% sus ventas en 2020, hasta 479,6 millones de euros. El ebitda cayó un 43% y se colocó en 38,1 millones, y el resultado se tiñó de rojo, con pérdidas de 25,3 millones. Así, la paralización de la actividad derivada del Covid ha sumergido de nuevo en números rojos a la tubera, que en los dos

años precedentes ganó 11,1 millones (2019) y 17,4 millones (2018); y que no registraba pérdidas desde 2017.

El grupo, que esta semana ha vivido duras protestas en sus 2 plantas alavesas tras el anuncio de 150 despidos, asegura que las pérdidas se concentran en esas factorías de Llodio y Amurrio, que suman 18 millones.

Según Tubacex, las “dificiles decisiones” de ajuste laboral son necesarias por el Covid y por la crisis estructural previa. En verano anunció una reducción de plantilla en todo el mundo del 20%, que afecta a 600 trabajadores.

Tubos Reunidos tiñe de rojo sus resultados

M.F. Bilbao

La crisis del coronavirus no ha permitido a Tubos Reunidos levantar cabeza. Tras un buen inicio de 2020, la pandemia impactó drásticamente en la actividad y lastró sus resultados. El grupo cree que en 2021 seguirá este efecto.

Las ventas de Tubos Reunidos cayeron un 15% en 2020 y quedaron en 241,7 millones de euros, afectadas por el retraso de muchos proyectos de clientes petroleros, gasistas, e industriales. Las pérdidas se dispararon hasta 101,3 millones, muy por encima de los 41,5 millones de 2019. Este resultado incluye un deterioro

extraordinario de activos por importe de 100 millones, explica la empresa, que no da detalles.

La tubera renovó en mayo el acuerdo de reestructuración de su deuda, logró una financiación extraordinaria de 15 millones y consiguió aplazar el cumplimiento de sus ratios financieros. Hace unos días, pidió apoyo público temporal al fondo de rescate de la Sepi, por un importe de 112,8 millones de euros, a fin de afrontar “el incierto ejercicio 2021”. En el actual contexto, TR pone el foco en preservar la tesorería, con ajustes temporales de empleo y de gasto.

Biosearch triplica el beneficio con el Covid

B.T. Madrid

Biosearch, la empresa española de biotecnología, cerró 2020 con un beneficio neto de 1,54 millones de euros, lo que supone triplicar las ganancias del año anterior.

En un ejercicio fuertemente marcado por la crisis sanitaria, Biosearch facturó 25,8 millones de euros, un 13,3% más que en el anterior, y registró un ebitda de 3,4 millones de euros, un 48,3% superior.

“El incremento de las ventas de los productos de la gama de extractos, destinados a fortalecer el sistema inmunitario, se ha visto compensado por la pérdida de ventas de

ciertos proyectos retrasados a causa de la pandemia”, explicó la compañía en un comunicado. Biosearch consiguió mejorar en todas las áreas del negocio, con lo que considera 2020 un ejercicio “indudablemente exitoso”.

La empresa, con una plantilla media anual de 140 empleados, tiene un marcado carácter internacional. El mercado europeo pesa alrededor del 72% en las ventas totales, y España, un 20%.

Hace sólo unos días, Biosearch fue objeto de una oferta pública de adquisición (opa) por parte del grupo alimentario irlandés Kerry.

La crisis provoca una sangría de resultados en los fabricantes vascos de tubos de acero

Tubos Reunidos eleva sus pérdidas del pasado año hasta los 101,3 millones de euros y Tubacex cerró con 25,3 millones de «números rojos»

M. ALVAREZ

BILBAO. La acción combinada de la pandemia, el hundimiento del mercado del petróleo y los aranceles impuestos por la Administración de EE UU a las importaciones de acero han generado una auténtica sangría en los fabricantes de tubos sin soldadura Tubacex y Tubos Reunidos. Ambas compañías, ubicadas en Álava, representan la totalidad de la producción nacional de este tipo de productos de acero y su actividad es eminentemente exportadora. Según los datos comunicados ayer por ambas firmas, Tubos Reunidos perdió el pasado año 101,3 millones de euros y Tubacex, 25,3 millones.

Tubos Reunidos arrastra una prolongada crisis desde hacer varios años –en 2019 ya había perdido 41,5 millones–, que se ha agravado en el último ejercicio como consecuencia del parón que han sufrido las inversiones en los sectores ligados a la energía y el petróleo para los que trabaja la empresa. Sus ventas alcanzaron los 241,7 millones de euros con un descenso del 15% sobre el ejercicio de 2019. La compañía, que ha solicitado el rescate del Estado para poder implementar su nuevo plan estratégico, ha optado por realizar una ‘limpieza’ de su balance con unas minusvalías en sus activos por valor de 100 millones de euros. Cifra que se ajusta al resultado final del ejercicio, que en su vertiente operativa ha podido utilizar el colchón de los ERTE.

La empresa ha mostrado su confianza en que el nuevo plan, centrado en ampliar sus mercados y en avanzar hacia productos de mayor valor añadido en detrimento del volumen de ventas, per-



Trabajadores de Tubacex, a la entrada de la fábrica de la compañía en Llodio. SANDRA ESPINOSA

LAS CLAVES

TUBOS REUNIDOS

Ha solicitado el rescate del Estado para poder implementar su nuevo plan estratégico

TUBACEX

Las plantas de Llodio y Amurrio sufren una huelga indefinida contra los 150 despidos planteados

mita una recuperación a partir de este año. Entre los elementos que marcan su nueva estrategia está la de buscar una menor exposición al mercado estadounidense, donde se mantienen de momento los aranceles, al que destinaba algo más del 40% de sus ventas totales. En la actualidad esas ventas se sitúan en torno al 25%. Pese a ello reconocen que comienzan 2021 «con una cartera de pedidos débil».

Por su parte, las ventas de Tu-

bacex cayeron casi el 22% el pasado año, para situarse en 480 millones de euros. Fruto de ese brusco descenso la empresa cerró el ejercicio con unas pérdidas de 25,3 millones de euros, frente al beneficio de 11,1 millones contabilizado en 2019.

Dotación extraordinaria

El parón en la actividad y el hundimiento del precio del petróleo a lo largo del pasado año, sector al que va dirigida una parte de la producción de esta empresa, rompieron la tendencia positiva que se había registrado en la compañía en los primeros meses del año. El resultado negativo, según la firma, estuvo condicionado también por una dotación extraordinaria de 20,3 millones de euros cuyas características concretas la compañía no ha explicado. Con ello, el resultado operativo en el ejercicio fue moderadamente negativo y su óbita se situó en 38,1 millones de euros, lo que supone un descenso del 43,2% en comparación con el ejercicio anterior.

En su comunicación de resultados, la empresa incide en el proceso de ajuste de plantilla que inició a finales del pasado año y que pasaba por una reducción del 20% de los empleados del grupo, unas 600 personas. «Esta reestructuración se encuentra ya muy avanzada –indica el consejero delegado, Jesús Esmoris– y está pendiente únicamente del ajuste de las plantas españolas». La compañía busca un ahorro anual y recurrente de 30 millones de euros en sus costes laborales, operación que forma parte también de un plan para reforzar la estructura financiera y nuevos esfuerzos en el área comercial.

En la actualidad, las dos plantas del grupo en Euskadi, ubicadas en Llodio y Amurrio, se encuentran prácticamente paralizadas a consecuencia de la huelga indefinida convocada por los sindicatos. El paro se ha realizado como medida de presión en el proceso de negociaciones del ERE que ha presentado la compañía y que persigue la salida de 150 trabajadores de ambas instalaciones.

El Superior vasco anula el despido de una taquillera a causa de la pandemia

E. C.

BILBAO. Nueva sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco sobre la prohibición de despedir por causas económicas ligadas al Covid, que sigue el polémico criterio de la Sala de lo Social de declarar nulos los ceses en vez de improcedentes. Esta vez se trata de una taquillera en una empresa de instalaciones deportivas, que había encadenado varios contratos temporales. Al estallar la pandemia, la compañía dice que no puede hacer un ERTE porque es una subcontrata del Ayuntamiento y comunica la finalización del contrato. La trabajadora demanda y en Primera Instancia la jueza declara improcedente el despido. Pero llega el recurso al TSJ y los magistrados lo anulan.

El tribunal que lo dicta –Juan Carlos Iturri, Florentino Egarras y Maite Alejandro– es diferente al de la primera sentencia, en la que fue ponente la presidenta de la Sala de lo Social, Garbiñe Biurrun, pero sigue el criterio adoptado por el pleno. El fallo no es unánime sino que cuenta con el voto particular en contra de Alejandro, que disiente y considera que el despido debe ser calificado de improcedente y no nulo. Coincide con los pronunciamientos de otros TSJ –cita a Madrid y Andalucía–.

Ambas partes desarrollan de modo amplio su argumentación, lo que revela el intenso debate jurídico que hay. Los dos magistrados que defienden la nulidad sostienen que si el Gobierno aprobó esa prohibición de despedir fue para asegurar el mantenimiento del empleo. Alejandro defiende que ya hay «jurisprudencia consolidada» que indica que un despido sin causa debe ser calificado de improcedente, no nulo.

Mercedes recuperará en junio hasta 400 eventuales al consolidar su producción

El número de incorporaciones coincide con los contratos no renovados en enero y trabajarán en la planta al menos hasta el 1 de octubre

JUAN C. BERDONCES

VITORIA. El horizonte repleto de incertidumbres que había hecho escasas semanas en la planta de Mercedes-Benz en Vitoria, la principal industria vasca que da empleo directo a más de 4.500 trabajadores, parece ahora más despejado. La producción se consolidó en las 140.000 furgonetas anunciadas a finales de enero, tras una revisión al alza del programa operativo, y se presenta un escenario «ambicioso» según trasladó ayer la dirección de la compañía a los representantes sindiales.

De hecho, la fábrica recuperará su producción normal a partir de junio y al menos hasta octubre, después de que en enero decidiera aplicar un turno 'lento' en el que se está trabajando a un menor ritmo. Debido a este cambio salen a diario de la cadena de montaje alrededor de 120 unidades menos de los modelos Vito y Clase V, en torno a 580 en total —entre los turnos de mañana, tarde y noche— cuando lo habitual desde hace años venía siendo 700 vehículos.

Y la consecuencia directa de la recuperación del turno a la velocidad habitual de producción será la incorporación de entre 350 y 400 eventuales para esos cuatro meses por lo menos. Se trata de un número similar al de los contratos que no fueron renovados entre diciembre y ene-

ro, cuando expiraba su fecha de conclusión. Entonces, la multinacional con sede en Vitoria tomó esa decisión «por la necesidad de ajustar la capacidad operativa ante la caída de producción».

El año 2020 se cerraba con un descenso en la cifra de furgonetas que al final fue del 14% en comparación con 2019. Pero ahora la tendencia es al alza y los 140.000 vehículos previstos son 8.500 más que la estimación de principios de año. El director de Mercedes en Vitoria, Emilio Titos, reconocía en una entrevista concedida a este periódico hace dos semanas que el «propósito» de la factoría era recuperar esos eventuales. «Trabajamos para construir empleo, no para destruirlo. Con un crecimiento sostenido en el tiempo puede haber incrementos en la plantilla como

así los ha habido», aseguraba.

Si a partir de octubre la producción se mantiene estable o incluso al alza, la continuidad de parte de los eventuales podría prolongarse más tiempo. Todo dependerá también de la capacidad operativa necesaria para ajustarla al ritmo de fabricación en las líneas de montaje.

Negociación del convenio

«Los actuales problemas de suministro de algunos componentes críticos y la altísima inestabilidad y volatilidad de los mercados de automoción» siguen condicionando la actividad en Mercedes, reconocieron ayer portavoces oficiales a los miembros del comité. Pero por el momento la producción no se verá alterada por la falta de semiconductores, como si está sucediendo en las plantas de Renault en Va-

ladolid y Palencia o en la del nuevo grupo Stellantis en Zaragoza (antigua planta de Opel).

Otro asunto de máxima relevancia en la factoría vitoriana es la negociación del convenio. Los sindicatos no se han puesto de acuerdo a la hora de elaborar una plataforma unitaria que presentar a la empresa una vez que Mercedes ya ha planteado la suya. Así, una mayoría sindical compuesta por ELA, LAB, CC OO y ESK sí han llegado a un acuerdo para trasladar su propuesta, mientras que la central mayoritaria, UGT, llevará la suya a la próxima reunión. Ekinza y la Plataforma Independiente de Mercedes (PIM), por su parte, denuncian haber sido «excluidos» de la elaboración de una plataforma conjunta «por no haber querido firmar el reglamento del comité».



Trabajadores de la planta de Mercedes en Vitoria abandonan la fábrica tras el turno de mañana. JESÚS ANDRADE

La vitamina D y la bilastina impulsan los beneficios de Faes Farma hasta el 14,6%

FARMACÉUTICA

Faes Farma obtuvo un beneficio neto consolidado de 73,4 millones de euros en 2020, lo que supone un aumento del 14,6% respecto al año anterior. El grupo farmacéutico vizcaíno finalizó el ejercicio con una cifra de negocio de 380,2 millones de euros, que es un 6,4% superior a la de 2019.

El beneficio bruto de explotación (Ebitda) de la compañía se situó en 107,1 millones, lo que arroja un crecimiento interanual del 17,1%. Esta cifra supone un margen del 28,2% sobre ventas,

por encima del 25,6% del 2019.

Por áreas, la de Medicamentos España sigue siendo el principal negocio del grupo, con una gran importancia en términos de rentabilidad. Su volumen de ventas creció el año pasado un 5,4%, frente al 0,6% del sector.

El producto con mejor comportamiento fue el Hidroferol —vitamina D—, del que Faes vendió un 14,8% más. También sobresale Bilaxten, marca propia de bilastina, con unas ventas de 24,8 millones de euros, un 4,4% más que en 2019. La molécula bilastina, con una cuota de mercado del 34,5%, lidera en el mercado doméstico de antihistamínicos y sus licencias son la principal fuente de beneficios del grupo con 81 millones de euros.

El crecimiento del negocio de Solarpack se traduce en 10,4 millones de ganancias

RENOVABLES

La empresa vizcaína de energía fotovoltaica creció el año pasado de una forma espectacular: sus ingresos se dispararon un 77%, hasta los 159,2 millones de euros, y el Ebitda creció aún más, un 132%, hasta los 65,4 millones. No obstante, los beneficios descendieron un 14,4% frente a los de 2019 y se quedaron en 10,4 millones de euros. Solarpack prevé continuar con la expansión en 2021 y alcanzar 1 GW en operación y construcción.

La pandemia se come el 80% de los beneficios de Iberpapel en un año «excepcional»

PAPELERA

Iberpapel registró un beneficio neto de 4,24 millones de euros en 2020, lo que supone un descenso del 80% respecto al logrado un año antes, en un ejercicio «excepcional». La firma guipuzcoana achacó la caída a la coyuntura socioeconómica, que ha afectado a la demanda de papel y energía, y a la parada de producción en la planta de celulosa de Hernani el verano pasado, con motivo de los trabajos de ampliación y reforma de las instalaciones.

El beneficio de Vidrala creció un 11,3% hasta los 159,5 millones en 2020

E. C.

VITORIA. Vidrala obtuvo un beneficio neto de 159,5 millones de euros en 2020, lo que representa un aumento del 11,3% respecto al resultado registrado en 2019. Según informó ayer a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), el resultado bruto de explotación (Ebitda) del fabricante alavés de vidrio creció un 1,9% el año pasado y alcanzó los 279,8 millones de euros.

Ese Ebitda representa un margen sobre las ventas del 28,3%, que refleja una expansión de aproximadamente 110 puntos básicos sobre el año anterior. Por su parte, las ventas de la compañía sumaron 988,4 millones de euros, lo cual supuso un descenso del 2,2%.

Gracias a esta coyuntura favorable, la deuda de Vidrala disminuyó un 30% durante el año pasado hasta situarse en 233,5 millones de euros, equivalente al 80% del Ebitda.

Más dividendos

Respecto a los desembolsos previstos para este año, el consejo de administración ha propuesto un reparto de resultados que representa un incremento del 5% en el dividendo anual, considerando que las nuevas acciones asignadas gratuitamente tendrán pleno derecho de percepción.

El primer reparto a cuenta fue satisfecho el pasado 15 de febrero por un importe de 84,30 céntimos de euro por acción, mientras que el segundo, en forma de dividendo complementario, ascenderá a 32,09 céntimos y se pagará en julio.

La labor de proximidad de Rural Kutxa mitiga el impacto del coronavirus

BANCA

La banca no pasa por su mejor momento. A pesar de eso, Rural Kutxa logró cerrar 2020 con unos beneficios de 81,4 millones de euros. Suponen una caída del 4,5% con respecto a 2019, pero la entidad los considera «un buen resultado». En opinión de la compañía, los datos refrendan su apuesta por la «proximidad» y el compromiso con la región en la que tiene presencia. Rural Kutxa destinará casi todo su beneficio a incrementar sus reservas.

LOGÍSTICA · Estrena imagen y web corporativa para reunir a sus 10 empresas y 4 participadas que dan servicio global desde 10 países

El grupo familiar VASCO celebra 50 años de expansión internacional con imagen renovada

DP BILBAO

El grupo familiar VASCO celebra 50 años de vida, de una actividad y expansión caracterizada siempre por la búsqueda de oportunidades empresariales por todo el mundo, según la estrategia liderada por su fundador, Kepa Azarloza. Esta visión internacional ha permitido al grupo posicionarse en 10 países en los ámbitos del transporte, la logística, la consultoría y la innovación.

Según su CEO, Jon Azarloza, "con esta nueva imagen, VASCO evoluciona junto con sus empresas en el sector de la logística". Las diez empresas que forman VASCO, con un crecimiento sostenido en su facturación y 200 trabajadores, "acompañan a los clientes en su proceso de transformación digital y en la innovación de sus procesos logísticos", explica Azarloza, quien precisa que la empresa trabaja desde hace cinco décadas "en las áreas más delicadas y complejas del transporte marítimo, aéreo y terrestre".

"Crear esta marca global-dice es el resultado de muchos años de trabajo y esfuerzo para una multinacional familiar como la nuestra". Con motivo de este aniversario, VASCO ha renovado su marca, adoptándola al mercado internacional para ser el mejor apoyo para sus empresas. "VAS-

VASCO es un grupo de origen familiar fundado en 1970 en Bilbao, dedicado al transporte, la logística, la consultoría y la innovación, con una visión internacional

CO se pronuncia y lee fácilmente en muchos idiomas, siendo la V del nuevo logo la representación de la identidad de la marca y los caminos que representa un proyecto logístico", explica.

Innovación y experiencia

Por su parte, "Imagination at transport & logistics", el nuevo "claim", "nace del concepto de creación y servicios innovadores que ofrece el talento de sus empresas y sus personas, que son la auténtica identidad de la marca", afirma. VASCO renueva así su compromiso con un modelo de transporte y logística que priorice el bienestar de las personas y el cuidado del medio ambiente con criterios de sostenibilidad. La integridad y la excelencia forman parte del valor económico que VASCO quiere aportar a la sociedad, en el en el marco de un Código Ético propio y también desde su Fundación Derandain.

Las 10 empresas del grupo

Las empresas de VASCO abarcan casi todas las actividades logísticas: agentes marítimos, líneas regulares, tránsitos, proyectos y fletamentos, transporte internacional terrestre, operadores logísticos, almacenaje y distribución, cisternas y aduanas.

Las empresas que integran el grupo son: Vasco Catalana Consignaciones (agenciamiento marítimo de compañías de transporte marítimo); Intermodal Forwarding (transporte internacional de mercancías por tierra, mar y aire);



Kepa Azarloza, fundador de VASCO, dialoga con sus hijos (dcha. a izq.) Jon, CEO; Xabier, director general In Side Logistics, y Kepa, director Agencia MACS, en los momentos previos a la grabación de un vídeo conmemorativo del 50 aniversario.

Vasco Shipping (representación en exclusiva la naviera china COSCO); In Side Logistics (soluciones logísticas diseñadas ad hoc para cada cliente); Vasco Bohemia (transporte internacional por carretera); Cosvas Atlantic

(desarrollo de negocio de COSCO en Canarias y África Occidental); Iberian Logistics (almacenaje y distribución); Cosvas Mauritania (división en el país africano); VTLAB (brazo tecnológico de Vasco para dar soporte a la trans-

formación digital); y Deal Consulting (soluciones a través de metodologías innovadoras).

Además, participa en Progeco, Romchart, COSCO Shipping Lines (Central Europe) y COSCO Shipping Lines (Spain).

50 años y una nueva identidad corporativa

Para el CEO de VASCO, Jon Azarloza, "la celebración de nuestro medio siglo de actividad ha sido la ocasión perfecta para dar un paso más en nuestro grupo, dar vida a una identidad corporativa que transmita los valores de una multinacional familiar en cualquier lugar del mundo. Nuestra misión tiene diversidad de caminos, y sabemos que la inteligencia logística es uno de ellos. Dar vida al nuevo VASCO es apostar nuevamente por la innovación y la experiencia, tomando de referencia al mundo como mercado".

VASCO
50
years

Logo del 50 aniversario con el nuevo diseño corporativo.

EL DATO

200

Las diez empresas que forman VASCO, con un crecimiento sostenido en su facturación y 200 trabajadores, "acompañan a los clientes en su proceso de transformación digital y en la innovación de sus procesos logísticos", explica su CEO, Jon Azarloza.

