

La industria naval de Galicia

Pasado, presente y futuro

Alfonso García Ascaso*

La industria naval de Galicia se encuentra en una encrucijada: o se toman medidas rápidamente en sus cuatro niveles o podría tener lugar el parón definitivo de una industria vital para Galicia y para España.

Palabras clave: reconversión industrial, industria auxiliar, análisis socio-económico, comercio exterior, construcción naval.

Clasificación JEL: R10, L62.

1. Antecedentes

Galicia sufrió en la década de los ochenta, la llamada primera reconversión del sector naval. Perdió 7.000 puestos de trabajo directos en gran parte en sus grandes astilleros de titularidad pública y más de 20.000 indirectos, éstos correspondientes a las empresas subcontratistas, y auxiliares, proveedores, servicios, etcétera. Se consideraba entonces el sector naval como una industria más propia de países emergentes como Brasil, Yugoslavia, Polonia, Corea del Sur, México, etcétera, con salarios mucho más bajos, y que sería imposible competir con sus ofertas. La Comarca de Ferrol fue la más perjudicada y no sirvieron de mucho las alternativas que se pusieron en marcha para paliar sus efectos.

Después de 20 años, Corea del Sur se ha consolidado como uno de los principales productores a nivel mundial, con cuantiosas inversiones en base a préstamos de

los bancos y Estados europeos y americanos, que han evitado la quiebra técnica del país en más de una ocasión. Aparte de eso, los primeros puestos en el *ranking* siguen ocupados por Japón, Alemania, Francia, Dinamarca, Italia y también por China, que crece a un ritmo del 10 por 100 anual y que en unos 15 años, será la segunda o, incluso según opiniones autorizadas, la primera economía mundial.

El presente

La estructura de la construcción naval en Galicia no ha cambiado mucho en los últimos 20 años. En la llamada zona norte, siguen estando los grandes astilleros de titularidad pública en Ferrol y Fene, líderes de su sector, junto con otros pequeños dedicados a la construcción de pesqueros, embarcaciones auxiliares y embarcaciones de recreo de pequeño porte. En la zona sur, se encuentra el núcleo más importante en España en medianos astilleros, siete, en la zona de Vigo y un gran número de pequeños astilleros dedicados a la construcción de



GALICIA

* Doctor Ingeniero Naval. Catedrático de Universidad. Decano en Galicia del Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos.

buques pesqueros, embarcaciones auxiliares, y en una forma creciente, a las embarcaciones de recreo, estos últimos liderados por el Grupo Rodman.

Se acaba de poner en marcha la segunda reconversión en la que de nuevo, se están aplicando medidas al sector público que no garantizan su futuro, sino más bien lo contrario. Desaparecen otros 1.400 puestos de trabajo directos (ya hace seis años desaparecieron en Bazán Ferrol, otros 2.500 más el goteo habido en las dos décadas) y los correspondientes indirectos (en la relación estimada por las estadísticas de 3 a 1). Entonces, de 15.000 puestos directos existentes en la comarca de Ferrol en 1983, vamos a pasar a unos 3.000. Y además, se concentran los esfuerzos en la construcción naval militar y sólo se permitirá un 20 por 100 de construcción civil. A este respecto, debemos añadir que en la construcción civil, por cada trabajador de un astillero empleado en la construcción de un buque, se necesitan tres en la industria auxiliar (subcontratistas, proveedores, servicios, etcétera). En la industria militar, por el contrario, por cada dos trabajadores del astillero, sólo se necesita uno de la industria auxiliar. Esto reduce drásticamente la necesidad y el empleo de recursos humanos y materiales en una comarca. Cuando se pierde de esta forma la «masa crítica», quizá se pone en peligro la misma supervivencia de lo que queda del sector.



G A L I C I A

2. La importancia de la industria naval en el tejido socio-económico de Galicia antes y en la actualidad

En la década de los 70, con los grandes contratos efectuados por la hoy desaparecida Astano (11 buques para la Gulf Oil Corporation y 4 para la Texaco Oil Company, con un importe aproximado de

unos 420 millones de dólares de los de entonces), la construcción naval se convirtió en el primer sector exportador de Galicia y sumado a los de los demás astilleros españoles, en el segundo sector exportador de todo el país. Ferrol era conocido en el mundo; se estableció el record mundial de botaduras de grandes buques en grada, mayores de 300.000 TPM, cosa que no se había hecho hasta entonces en ningún sitio, y lo que hoy llamamos innovación tecnológica, ya convirtió a Ferrol en referencia mundial en aquella época. Más de 400 expertos de todo el mundo asistieron a la botadura del buque *Arteaga* que se efectuó con todo éxito en la primavera de 1972. A partir de este hecho histórico para la construcción naval mundial, Ferrol siguió siendo durante 10 años referencia singular, señal de que su capacidad técnica y en definitiva, sus productos, eran apreciados por los clientes de todo el mundo. Ya entonces, ¿no se había conseguido competir sin duda con preparación y gran esfuerzo tecnológico en lo que ahora se conoce como fenómeno de la globalización?

Posteriormente, debido a todo lo que hemos indicado con anterioridad y a partir del año 1983, el sector naval en Galicia fue decreciendo dentro de los sectores exportadores y en 2004, llegó al sexto lugar, como se aprecia en el Cuadro 1.

Sin embargo, si consideramos el saldo neto (export-import) el naval ocupa todavía hoy el tercer puesto, con saldo positivo, después de la automoción y las prendas de vestir, pues en su conjunto, Galicia tiene un déficit comercial de 490 millones de euros en 2004 y 287 millones de euros en 2003, debido a que la mayoría de los sectores son deficitarios en el balance exportación-importación.

No hay que olvidar la importancia de las cifras que representan la exportación de productos de cualquier región indus-

CUADRO 1 PRINCIPALES EXPORTADORES DE GALICIA (Cifras en millones de euros)		
Sector	2003	2004
Automoción.....	4.596	4.583
Prendas y complementos de vestir	1.091	1.473
Pesca, crustáceos, moluscos	782	812
Conservas	289	297
Rocas ornamentales.....	312	296
Naval	356	294
Combustibles minerales	182	226
Madera	187	232
Máquinas, material, aparatos eléctricos....	185	204
Calderas, máquinas, material mecánico ...	162	166

Fuente: ICEX.

trial, ya que una empresa exportadora es más flexible, más moderna, más innovadora, optimiza mejor su organización, gestión, recursos y capacidad, que una que no exporta. La primera compite; la segunda, todavía no, y normalmente parte ya con desventaja sobre la otra.

Por otra parte, los astilleros (grandes, medianos y pequeños) están totalmente vinculados y forman parte influyente de las sociedades en las que se desenvuelven. Comarcas enteras (las más representativas en Galicia son Ferrol y Vigo) son dependientes en su economía y pulso social, de los avatares y coyuntura del sector naval y en caso de crisis es muy difícil contrarrestar sus consecuencias, sin que previamente se haya diseñado un plan alternativo de gran alcance. Un astillero crea empleo. Sin embargo, el uso creciente de nuevas tecnologías puede conducir a comarcas enteras a una situación en espiral, depresiva, muy compleja de solucionar con eficacia, para invertir el signo de su evolución.

En otro orden de cosas, el coste de un buque es el 70 por 100 debido a materiales, equipos y servicios externos, y un 30 por 100 debido a la mano de obra. Esto significa, que para cumplimentar un pedido por un astillero, hay que movilizar actividades de proveedores, servicios y equipos que dan trabajo a multitud de trabajadores y que representan un valor de más de dos tercios del valor del bu-

que. Al ser *un sector de síntesis*, y utilizando un concepto muy simple, en el astillero se construye el continente (casco del buque) y se monta el contenido (equipos y materiales de toda índole). Ahí radica el porqué se movilizan en la construcción naval mercante y *offshore*, tres trabajadores de la industria auxiliar/complementaria por cada trabajador de la construcción naval. Eso, sin contar el flujo monetario que se «derrama» por hoteles, comercios, restaurantes, tiendas, etcétera, por todas las personas que temporalmente tienen estancias más o menos largas para supervisar, montar, probar, etcétera, los equipos de un buque o plataforma en construcción, lo que es un aliciente poderoso y de atracción para cualquier comarca.

Todo esto no se refleja en la cuenta de resultados del astillero. Pero debe contar en el balance socio-económico de una región, de un país moderno, que se relaciona con otros y mantiene flujos monetarios e iniciativas comerciales en un escenario global.

Como dato real, reflejamos lo ocurrido en la comarca de Ferrol. En su máximo período de actividad, cuando los contratos Gulf y Texaco estaban vigentes, la ciudad pasó de 76.600 habitantes (1965) a 91.800 habitantes (1982). A partir de ahí, fue decreciendo hasta la cifra actual de alrededor de 76.500 habitantes (2004), pasando de ser la tercera a la séptima ciudad de Galicia (la última de las grandes urbes) Y en este año 2005, seguirá bajando, según los datos disponibles. Es la única ciudad, entre las siete existentes, que ha disminuido su población y ha bajado a los niveles de 1960-1965, cuando en esa época a otras ciudades les llevaba una delantera de más de 20.000 habitantes en los censos oficiales.

Con los datos que hemos expuesto sobre las repercusiones en la evolución del



GALICIA

empleo y del censo demográfico, la dependencia de comarcas enteras, las sinergias en la industria y la capacidad exportadora del sector, no debe haber grandes dudas de que estas características, entre otras, *definen lo que es un sector estratégico. Y el sector naval lo es para España y para Galicia.*

En este supuesto, todo país *debe defender sus sectores estratégicos*. Como las grandes multinacionales, que compiten en los mercados, el crecimiento sostenible las sigue haciendo presentes cada vez con más fuerza en los mercados. *Las limitaciones restringen la competitividad y si son autolimitaciones mucho más*, porque significa que en el fondo no se cree en el futuro del sector, y que no se considera *como tal sector estratégico*. Después de 20 años, lo que queda de nuestro sector naval es la séptima parte de lo que había en los 70. Pero todavía no es competitivo, a pesar de las drásticas medidas tomadas hasta la fecha. El porqué y lo que es más importante, su competitividad futura será objeto de análisis en el siguiente epígrafe que trata de la segunda «reconversión» naval a la que estamos asistiendo.



G A L I C I A

3. Consecuencias de la llamada segunda reconversión naval

Esta segunda reconversión, que no es tal, está afectando a Galicia en el segmento de astilleros públicos. *Va a influir en forma muy importante en el capítulo exportador de la construcción naval gallega*. Veamos cómo.

Las exportaciones de buques y artefactos en los últimos diez años han venido representadas en una magnitud relevante por tres capítulos:

— Plataformas y artefactos *offshore* construidas por Astano, Astillero de Fene,

íntegramente dedicadas a la exportación. Astano llegó a ser líder de este sector a nivel mundial, facturando más de 120 millones de euros/año, trabajando a plena actividad.

— Buques militares para países extranjeros. Se han construido por la antigua Bazán de Ferrol, 1 portaviones/portahelicópteros para Thailandia y en el momento presente, está construyéndose una serie de 5 fragatas para Noruega.

— Buques de tamaño medio como ferries, portacontenedores, buques factoría, gaseros, quimiqueros, transportes de coches, etcétera, realizados por los medianos astilleros de Vigo.

En el capítulo de otros buques, su importancia exportadora, es mucho menor y la construcción se dedica principalmente a abastecer el mercado nacional.

Estas exportaciones han mantenido al sector naval de Galicia en los últimos 10 años entre el segundo y cuarto puesto de los sectores productivos gallegos en el capítulo exportador de la Comunidad Autónoma, pero ya nunca se logró el primer puesto obtenido en la década de los 70, con el esplendor de la extinta Astano.

Lo que ocurre actualmente es que el primer capítulo de nuestras exportaciones ha desaparecido y lo que es peor, no podrá ni siquiera intentar recuperar el *ranking* al abandonarse el *offshore*. El segundo capítulo vive de lo que ya fue contratado, pero es verdaderamente difícil repetir el éxito de las fragatas noruegas, aunque estemos todavía de líderes. Corea del Sur, con los acuerdos que está firmando con empresas estadounidenses, tendrá en el mercado en 5 ó 6 años, buques de tan alto valor tecnológico como los nuestros y seguramente un 15 ó 20 por 100 más baratos. Y la construcción civil está limitada al 20 por 100 de la facturación. Y tanto en lo militar como en lo civil, hay que contar con Puerto Real, el

gran astillero de Andalucía, rival directo de nuestros astilleros gallegos y con una gran capacidad de construcción.

Por último, el tercer capítulo sigue sufriendo la competencia de los restantes países productores europeos como Alemania, Francia y Dinamarca, que no han renunciado a su construcción naval y por eso se tendrá que hacer un gran esfuerzo y necesitarse de un apoyo mayor de construcción que el ha recibido hasta ahora, para simplemente mantenerse en los mercados.

Por otra parte, no se han tenido en cuenta las propuestas contenidas en el documento firmado por todas las fuerzas sociales, económicas y profesionales de la comarca de Ferrol, como la Cámara de Comercio, la Autoridad Portuaria, asociaciones empresariales, colegios profesionales, etcétera, que se aprobó en *Iniciativa 24*, donde se exponía como única solución real de futuro para la comarca, la constitución de un conglomerado industrial que aunase en una sola empresa, la experiencia contrastada adquirida en la construcción naval militar, en la civil, en el offshore y en las reparaciones y transformaciones. Esta desestimación va a suponer con alta probabilidad, una importante caída del empleo y del volumen de actividad socio-económica de la zona.

4. El reto del futuro. Vías de actuación

Como hemos indicado, en la década de los años setenta, *Galicia tenía un gran peso en la construcción naval*. En los ochenta, disminuyó mucho su papel pero volvió a impulsarse en los años noventa. Actualmente se ha perdido el dinamismo. Veamos algunas razones e iniciativas posibles y viables al respecto:

a) *Los astilleros públicos de Ferrol-Fene*

En este apartado, se han limitado sensiblemente las opciones. Ha quedado la construcción militar, un 20 por 100 de facturación para la construcción civil y las reparaciones. ¿Qué medidas se pueden adoptar?

En *primer lugar*, realizar por el Estado a corto y medio plazo *las inversiones para convertir a la Ría de Ferrol en un Centro Europeo de Referencia de transformaciones y reparaciones*, aprovechando las sinergias de la planta de gas (Reganosa) y del puerto exterior y de la autopista de Ferrol-As Pontes-Villalba, que entrarán en operación en el transcurso de los años 2007 y 2008. *Varias de las medidas a tomar están contenidas en el documento de Iniciativa 24* anteriormente mencionado.

En *segundo lugar*, el *Centro de Innovación Tecnológica para las Industrias Marítimas*. Este centro se anunció hace más de dos años y su constitución está parada, sin haberse nombrado aún los miembros y representantes de las instituciones en el patronato de la Fundación que según se decía, iba a regir el funcionamiento del mismo. Es fundamental ponerlo en marcha de una vez, para que sea el motor tecnológico tanto para los astilleros como para la industria complementaria. *Sin realizar estas dos facetas, inversiones y centro de innovación naval*, no se puede hablar seriamente de un futuro sostenible para la zona.



GALICIA

b) *Los astilleros privados de Vigo*

En este caso, se debe fomentar por la administración *una política de concentración de empresas, implantación de centrales de compras, aplicación de ingeniería concurrente común, de sistemas de*

calidad homologados, etcétera, a través de ayudas económicas y fiscales sin descartar futuras operaciones de nueva localización de instalaciones más competitivas y racionales. Aquí hará falta poner en marcha un plan de ayudas a inversiones productivas y otro de ayudas a la renovación de la flota mercante, así como, ayudas a los armadores españoles para construir sus barcos en astilleros nacionales y en particular, en los gallegos.

Si no se toman estas medidas o similares, es muy probable que los astilleros de Vigo entren en crisis en los próximos cuatro años. *La atomización limita la competitividad.*

c) Los pequeños astilleros



G A L I C I A

Los pequeños astilleros en Galicia son más de 60, excluyendo los formados por artesanos y antiguos herreros y carpinterías de ribera. Muchos de ellos atraviesan dificultades y, sin embargo, otros nuevos han surgido, como consecuencia de la demanda creciente de un determinado segmento de mercado.

Este segmento *no es otro que el de embarcaciones de recreo*, desde las más pequeñas de cinco metros de eslora, hasta los grandes megayates de cincuenta metros de eslora y mayores. El astillero que lidera en Galicia esta actividad es el Grupo Rodman, situado a ambos márgenes de la ría de Vigo, que tiene ya un buen prestigio internacional. Se observa que, debido a que el sector pesquero puede atravesar en los próximos años un descenso en sus pedidos, como consecuencia de la disminución o incluso desaparición de ayudas a la construcción de nuevas unidades, algunos astilleros dedicados a este tipo de construcción se han pasado al segmento de los yates y megayates, estando cumplimentando sus primeros encargos.

1. En este sentido, creemos que Galicia *puede seguir perfectamente el ejemplo de Holanda*. Este país, hace 25 años estaba en crisis y cerraron muchos de sus astilleros, como el único considerado como grande y bastantes medianos y pequeños. Sin embargo, el gobierno, a fin de evitar la total desaparición del sector, *apoyó, un Plan específico de reconversión auténtica de astilleros*, dedicados a buques de pesca y a otros buques mercantes de mediano y pequeño porte, hacia las embarcaciones de recreo, aglutinando el sector de diseño e interiorismo, con los fabricantes y los posibles clientes, sociedades de servicios, astilleros, industria auxiliar, etcétera, de forma que en 15 años Holanda *se convirtió en líder mundial del segmento de grandes yates y grandes embarcaciones de lujo*. La Administración holandesa *tuteló, impulsó y promocionó el Plan*, empezando *por un análisis profundo de la situación existente* y de la estimación de lo que pudiera significar esta actividad en el medio y en el largo plazo.

En consecuencia, proponemos *que se destinen ayudas* para:

- *Realizar un estudio profundo de la situación de los pequeños astilleros*, sus potencialidades, sus posibles mercados y sus necesidades de reconversión hacia el segmento de embarcaciones de recreo, especialmente el de megayates y buques de más de 30 metros de eslora, el Turismo y el Deporte náuticos.

- *A continuación, definir e implantar un plan específico de ayudas a cinco años*, para inversiones productivas, formación a todos los niveles, acciones de captación de mercados, iniciativas para mejora de la situación empresarial, impulsión de proyectos de I+D+I de mejora e innovación tecnológica en diseño, producción y seguridad, financiación de pedidos, creación de centrales de compra, ingeniería común y concurrente, etcétera.

2. Para los pequeños astilleros que no se acojan a estos planes, se establecería un *plan de mejora de actividad* que contemple los recursos de I+D+i, materiales, humanos y financieros que fuesen adecuados para su mejora. La ayudas estarían ligadas a parámetros de productividad y competitividad. De lo contrario, tendrían que desaparecer.

Todo esto debe realizarse a nuestro entender, por la Xunta de Galicia, como motor y piloto del Plan con las necesarias ayudas y colaboraciones de las restantes instituciones de la Comunidad Autónoma del gobierno central, aunque este tipo de actuaciones se encuentran limitadas por las normas de la UE.

d) La industria complementaria o auxiliar

Es la que crea siempre más empleo (tres a uno respecto a la industria principal o matriz, los astilleros) como indicamos anteriormente. Por tanto, hay que contemplarla desde el principio.

Asimismo, existe un *Plan para la industria complementaria*, elaborado por el COINGA, que ha sido entregado a políticos, asociaciones empresariales, SEPI y autoridades para su posible análisis y consideración.

e) El Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos en Galicia. COINGA

En Galicia desde hace 2 años, existe la Delegación del Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos con un Decano y una Junta de Gobierno Territorial que entre otras funciones y contenidos, tiene el de actuar como consultora y asesora de cualquier entidad, institución, organismo o empresa de la Comunidad Autóno-

ma, que se relacione o esté vinculada con actividades marítimas. El COINGA lo forman en estos momentos, 280 colegiados ingenieros navales y oceánicos, 20 aspirantes a colegiados y más de 40 asociados estudiantes de la Escuela Politécnica de Ferrol de Ingeniería Naval y Oceánica e Ingeniería Industrial. Tiene una sede en Ferrol.

En cuanto al tema que nos ocupa, el COINGA ha realizado ya en Galicia las siguientes acciones:

- *Propuestas contenidas y asumidas en el documento «Iniciativa 24»*, firmado por todos los participantes y entregado a Autoridades y entidades.

- *Propuestas sobre el funcionamiento del Centro de Innovación Tecnológica para las industrias marítimas*, en las que se refleja expresamente su voluntad de participación activa con sus profesionales expertos en muchos campos de la actividad marítima.

- *Plan de actuación sobre la industria complementaria*, entregado a Autoridades, políticos y entidades de toda índole y donde solicita participar en su gestión y desarrollo.

- *Declaraciones institucionales*, entregadas a los medios de comunicación.

- *Declaraciones del Decano territorial y del Decano Nacional* al respecto.

En cuanto a los pequeños astilleros y su diversificación, el Colegio propone realizar un estudio sobre diversificación de estos astilleros hacia el segmento de embarcaciones de recreo, tal como hemos explicado en el punto anterior, estudio que necesita financiación de poderes públicos y/o privados y en cuya consecución, ya está dando los primeros pasos. Sería una sólida base para la implantación posterior de un *Plan específico*. Para lo cual toda ayuda es necesaria, pues los medios humanos y profesionales que hay que poner en juego serían aportados por el COINGA.



GALICIA

5. Conclusiones

Estamos ante un momento decisivo para el futuro de la construcción naval en Galicia. Sólo con una voluntad política y un esfuerzo conjunto del gobierno del Estado, del de la Xunta de Galicia, junto con el de las restantes instituciones, y organizaciones económicas, financieras, empresariales y sociales de esta tierra nuestra, se podrán alcanzar los objetivos y metas que

nos propongamos y que aquí hemos enumerado en cuanto a la construcción naval de Galicia como futuro foco de referencia. En esa línea, los profesionales del COINGA y por extensión de todo el Colegio de ingenieros navales y oceánicos de España, estarían siempre dispuestos a participar activamente para contribuir con sus esfuerzos y capacidades, al logro final del futuro que se merece nuestra construcción naval y oceánica.



GALICIA