

MESA DE LA INDUSTRIA AUXILIAR, Madrid

REUNION DE MADRID 15 DE DICIEMBRE DEL 2008.

En relación, a los **Planes de Competitividad de la Industria Auxiliar**, Subcontratista de los Astilleros, puestos en marcha desde la Mesa de la Industria Auxiliar, creada por la Gerencia del Sector Naval en el año 2004. para paliar el efecto negativo que la privatización de los astilleros del Grupo IZAR ha tenido sobre la misma, me gustaría hacer los siguientes comentarios.

Como todo Plan que se pone en marcha y con varias líneas de actuación hay que decir o reconocer que hay algunas actuaciones que están teniendo un impacto muy positivo sobre las empresas, me refiero a las de la Industria Auxiliar y especialmente a las de la Industria Auxiliar Subcontratista de los astilleros, para la que van destinadas estas actuaciones, me refiero, en concreto, a todas esas acciones de Formación, Mejora de la Gestión y Prevención de Riesgos Laborales, hay que decir que es gracias a estos planes que estas empresas han accedido a los niveles de calidad, gestión y prevención de riesgos que les permiten seguir trabajando en los astilleros, con la obtención de sus correspondientes certificados.

Pero quizá como en todo plan hay aspectos de mejora y sobre estos quería yo incidir y en concreto sobre la poca aceptación o impacto que ha tenido en las empresas los planes de apoyo a la inversión, modernización y reestructuración de las empresas que les pueda permitir ser mas competitivas, modernizar sus medios de producción y sus instalaciones, no ser tan dependientes de los astilleros y mejorar sus tecnologías, objetivos claramente identificados en el nuevo Modelo de Relaciones Astilleros Industria Auxiliar y aprobado recientemente por todos los componentes de la mesa, pues bien al respecto quiero hacer los siguientes comentarios:

1.- El actual sistema implica que las empresas soliciten las ayudas a los programas institucionales (Autonómico, Estatal etc.) que las diferentes Administraciones ponen en marcha anualmente para todos los sectores económicos y productivos, programas que al no ser específicos para estas empresas hace que muchas veces no sea fácil el encaje de las mismas en los programas por sus requisitos.

Además son proyectos en concurso competitivo con los otros presentados por empresas de otros sectores, Entidades, Centros Tecnológicos etc., por lo que el interés como proyecto puede hacer que la evaluación por parte de las Instituciones no sea positiva en función de los impactos sobre el empleo, valor país, tecnología etc. con lo que el proyecto puede no ser aprobado o incluso si se aprueba que no tenga la puntuación necesaria para llegar a los proyectos entre los que se reparte el dinero.

Con estas perspectivas son pocas las empresas que presentan proyectos y se animan a iniciar ese importante tramite burocrático de rellenar papeles e informes que es otro aspecto que desanima a las empresas a pesar de que la GSN ha puesto a disposición de ellas unas consultoras que también les harían el papel de gestorías para estos tramites

Otro aspecto importante son los plazos de los programas, las fechas de apertura y cierre de los mismos y hay que hacer que la inversión y las justificaciones de gasto deben acomodarse a esas fechas, y esto en la mayoría de los casos es muy difícil acomodarlo.

2.- El pretender hacer variaciones sobre esta fórmula planteada, considero que no va a servir para nada y no va a animar a más empresas a presentarse a dichos programas. Ha quedado claro que el proyecto tal y como se plantea no tiene ningún atractivo para las ellas.

Sirva como ejemplo que de las 24 empresas apuntadas, de la Comunidad Autónoma del País Vasco y asociadas a ADIMDE Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi, que han realizado su mini Plan Estratégico solo 1 ha manifestado interés en presentarse a estos programas de ayuda y ha mantenido diferentes reuniones con las Instituciones para presentarse a programas del año próximo.

3.- Si echamos un vistazo a la situación Internacional y la carga de trabajo de nuestros astilleros, tenemos que, aunque se están firmando nuevos contratos, la cartera de pedidos de nuevas construcciones en España no garantiza la carga de trabajo más allá del 2011 que es el año en que podemos empezar a sufrir los efectos de la crisis.

No obstante, a nivel internacional, la actual crisis financiera global, está dejándose sentir ya en los contratos de nuevas construcciones. En las últimas semanas, debido a la falta de financiación se han comenzado a anular operaciones, según apuntan los brokers, esta falta de financiación complicará la materialización de nuevos contratos.

Esta situación afecta directamente ya a algunas empresas de la Industria Auxiliar Fabricante de Equipos que debido a estas anulaciones han visto sus pedidos cancelados, con un descenso importante en su cartera de pedidos aunque confiamos en que el alto grado de internacionalización y el alto valor añadido de sus productos ayuden a paliar esta situación en este subsector.

Incluso el descenso del consumo mundial de materias primas, originado por la desaceleración económica y unido al gran volumen de entregas de buques, que ha aumentado la oferta de transporte, está originando un descenso muy importante de los fletes, desde septiembre de este año en todos los segmentos de flota, (containeros, carga seca, carga líquida, etc.), llegando en algunos casos a tener que amarrar los buques.

4.- Ante estas perspectivas del mercado y teniendo en cuenta la carga de trabajo de los astilleros el primer pensamiento que me viene en mente es tenemos dos años para prepararnos ante la que se nos viene o se nos puede venir encima, y quiero que se entienda esto como un mensaje para prevenir y estar preparados, por si ocurriera. No nos podemos permitir que habiendo pasado, recientemente, lo que hemos pasado nos vuelva a suceder.

Por ello, creo que hay que tomar medidas ya y ponerlas en práctica rápidamente, medidas que permitan a nuestra Industria Auxiliar y muy especialmente a la Subcontratista de los astilleros, situarla en una posición que les permita poder

afrontar momentos o situaciones de crisis con el mínimo efecto y que no nos ocurra lo mismo como ocurrió no hace mucho.

El porque es tan necesario poner en marcha esas medidas, creo que es tan obvio, como necesario para el sector naval. Hoy en día los Astilleros con sus plantillas reducidas dependen de esa Industria Auxiliar Subcontratista para poder llevar a cabo su trabajo, es decir para poder entregar los buques en un tiempo razonable para el mercado y poder ser competitivos en precio. O sea, que claramente estamos proponiendo medidas para una industria subcontratista del astillero que incide directamente en la propia competitividad y rentabilidad del astillero.

Sirva como ejemplo que hoy en día, en La Naval de Sestao con una plantilla de 450 trabajadores entran al día 1.100 trabajadores de la Industria Auxiliar o en Astilleros Zamakona que con una plantilla de 80 Trabajadores entran al día 240 Trabajadores de la Industria Auxiliar en su planta de Santurce, lo mismo o parecido ocurre en Ast. De Murueta y en Ast. Balenciaga y en todos los demás.

5.- Por otra parte, se están dando situaciones actualmente en algunos astilleros de la Península de fallos y demoras en los pagos a la Industria Auxiliar Subcontratista, lo que genera un clima de desconfianza y una inquietud social nada buena para afrontar proyectos de inversión o de diversificación por parte de esa industria.

Por ello, considero que cualquier medida que se vaya a poner en marcha debe garantizar los cobros por los trabajos realizados por la Industria Auxiliar en los astilleros, **para ello y como primera medida, proponemos ampliar las garantías, a esta Industria, del Fondo Patrimonial de Garantías de PYMAR, incluso con aportaciones específicas del Gobierno Central y de los Autonómicos o con la creación de un Subfondo, dentro del fondo de PYMAR, específico para la Industria Auxiliar.**

Y segundo, que para que las empresas presenten Planes de Competitividad con inversiones específicas para modernización, diversificación y mejora de la producción, tal y como comentábamos, y una vez garantizados sus cobros, estas empresas deben disponer de unos fondos específicos para ello que les permita conocer de antemano que apoyos van a recibir por sus inversiones y como y cuando las van a cobrar. Para ello incluso propondría utilizar los Fondos de Reestructuración de los Astilleros, ya que entiendo que esta industria es una prolongación del propio astillero.

En definitiva no podemos esperar de brazos cruzados a que se nos pase esta situación de bonanza, relativa ya, que tenemos en el sector sin hacer nada que nos prevenga de las futuras virulencias o fases decrecientes del mercado y que las medidas que propongamos sean de verdad y realmente atractivas para las empresas a las que van destinadas, de esta manera podremos todos sentirnos que hemos sido útiles y hemos puesto en marcha todos aquellos mecanismos que estaban en nuestras manos.

JAVIER LOPEZ DE LACALLE

Director Gerente

Foro Marítimo Vasco