

## **EL PAPEL DE LA INDUSTRIA AUXILIAR NAVAL EN EL CONJUNTO DE LAS INDUSTRIAS MARÍTIMAS**

Manuel García Gordillo, Director de AEDIMAR

El modelo productivo de la Construcción Naval, ha proseguido en estos últimos ocho años, con la tendencia evolutiva que había iniciado anteriormente, en la que la actividad de los astilleros fundamentó sus perspectivas de éxito en la externalización de costes.

En este periodo, la Industria de Construcción Naval ha llegado a convertirse casi definitivamente en una industria de síntesis, en la que el astillero ha pasado a ser el responsable de organizar y planificar la actividad productiva de una multitud de empresas que desarrollan la actividad constructiva, y que denominamos Industria Auxiliar Naval.

Fueron dos las causas fundamentales que impulsaron esta transformación.

- Por un lado, la cada vez más apremiante necesidad de externalización, se constituyó como única solución para reducir los cuantiosos costes fijos que caracterizaban a los astilleros de hace una década, en los que el valor de las compras de bienes y servicios se situaba sólo en el entorno del 55% de su facturación. En este modelo de fabricación, los periodos de baja actividad productiva, o inactividad transitoria, suponían una importante carga económica, imposible de sortear en muchos de los casos.
- Por otro lado, se incrementó el requerimiento de sistemas cada vez más complejos y mejor integrados en la construcción de buque, que exigían un mayor grado de especialización de los agentes productivos responsables de su diseño, desarrollo e instalación a bordo. La evolución culminó con la demanda de suministros "llave en mano", en los que la Industria Auxiliar realiza desde el diseño, hasta la instalación de un sistema o servicio adaptado al buque en construcción.

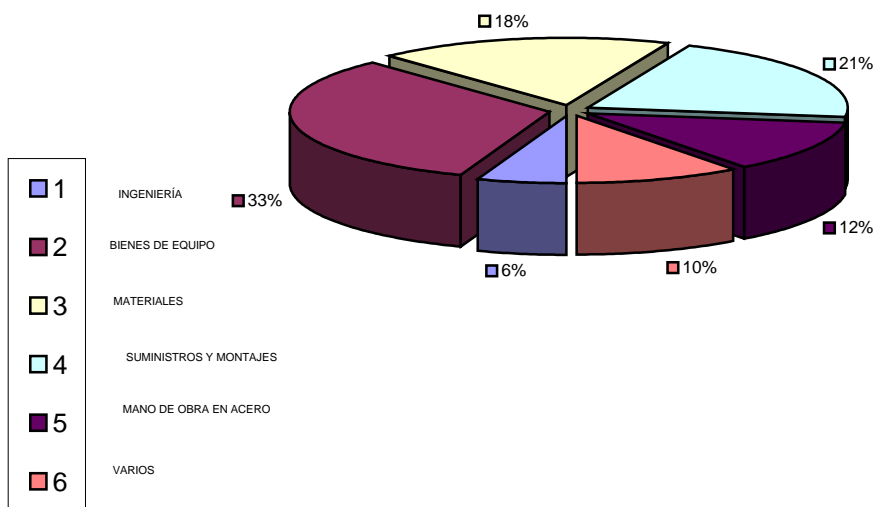
Tras el periodo de transformación, la Industria Auxiliar ha llegado a asentarse en estos ocho años en los niveles actuales de aportación de valor añadido al buque, que sobrepasa el 70% en la mayoría de las construcciones, y a sustentar el 87% de la masa laboral implicada directamente en la Construcción Naval.

El tejido empresarial base de la Industria Auxiliar esta estructurado fundamentalmente en PYMES, con un alto grado de especialización, enfocado al trabajo que han de desarrollar para los Astilleros, que representan la industria tractora de la Construcción Naval. La Industria Auxiliar se caracteriza por tanto, por una elevada dependencia de la actividad de la industria tractora, lo que le ha obligado a diversificar su ámbito de operación, para poder mantener su actividad industrial en los periodos de crisis de contratación por los que han

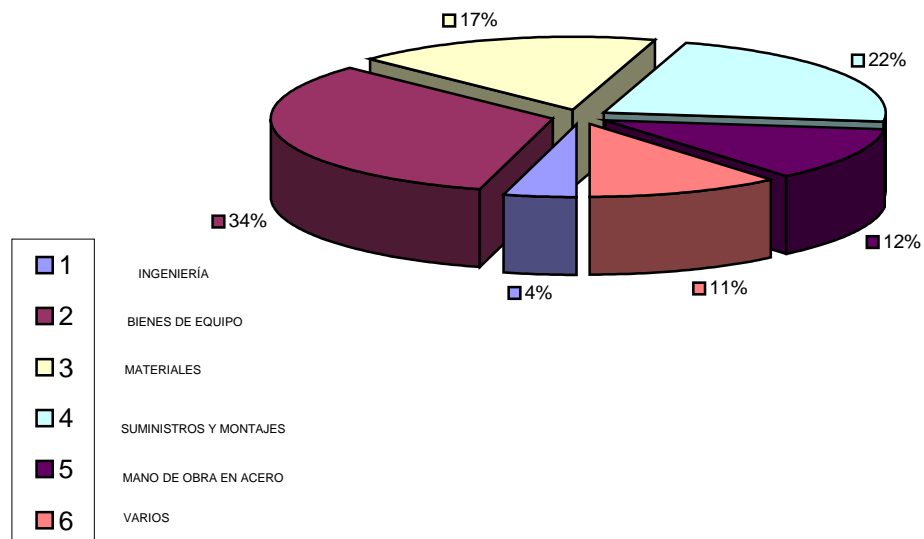
pasado los astilleros, y que actualmente sigue padeciendo el conjunto de las industrias marítimas.

El conjunto de empresas que integran la Industria Auxiliar, podría clasificarse en seis grandes grupos, que intervienen en la construcción del buque en distintas proporciones, respecto a facturación global, y a empleo implicado.

DISTRIBUCIÓN POR SECTORES DE LA FACTURACIÓN DE ASTILLEROS A INDUSTRIA AUXILIAR (AÑO 2003)



DISTRIBUCIÓN DEL EMPLEO EN LA INDUSTRIA AUXILIAR POR SECTORES (AÑO 2003)  
47143 EMPLEOS EN ESPAÑA



La reconversión subyacente a la transformación del modelo productivo en la industria de Construcción Naval, se desarrolló gracias a las subvenciones públicas en la actividad tractora, astilleros, y realizada a expensas de los recursos propios en el caso de la Industria Auxiliar.

Aunque la Industria Auxiliar Marítima no es la responsable de la actividad tractora, sí puede ser considerada como base de la Industria de Construcción Naval, tanto en aportación de valor añadido a la construcción del buque, que sobrepasa el 70%, como en masa laboral implicada, al mantener unos 47.000 puestos de trabajo directos, lo que constituye el 87% del empleo en la Construcción Naval en España.

### **Innovación Tecnológica**

El sector Marítimo en general, se caracteriza por requerir un alto grado de Innovación tecnológica, lo que confiere al desarrollo de su actividad, el aporte de un alto valor añadido. La globalización ha contribuido sin duda a que el alcance y el ritmo de los cambios este adquiriendo en nuestros días unos niveles sin precedentes. Con el fortalecimiento de la innovación, basado en la generación de excelencia en tecnología, el Sector Naval español podrá diferenciarse de los competidores.

La ampliación de la UE a los países de Europa Central y Oriental exigirá a la economía española competir en calidad y diferenciación del producto, como hacen las economías más desarrolladas; y para ello será necesario potenciar la inversión en I+D+i, es decir, en innovación y desarrollo tecnológico, tanto en bienes y servicios, como en procesos, y aumentar así los mediocres niveles de productividad de la industria española.

El fortalecimiento de la innovación permitirá poder acometer una más ambiciosa política de producto, intentando ofrecer al mercado soluciones tecnológicas propias.

A pesar de todo, solo en los últimos años se le ha permitido a la Industria Auxiliar, participar en programas de ayuda pública, como el PROFIT, para potenciar el desarrollo de proyectos de I+D+i, y en programas de ayuda a la formación, que hasta la fecha tenían que estar coordinados por un astillero.

La política de la Administración Pública apuesta con énfasis creciente por los sectores industriales que efectúen inversiones en actividades de I+D+i, con unos objetivos claros y definidos, como pueden ser; impulsar la competitividad de los sectores industriales y de las empresas, tanto motoras como auxiliares; fomentar la cooperación entre los ámbitos científicos y empresarial; o incrementar la utilización de nuevas tecnologías.

Esta política general habría de ser trasladada de forma clara a uno de los sectores industriales más estratégicos, como es el Naval, pero no solo en el ámbito de la construcción, sino en el contexto integral de la industria marítima.

El gran talón de Aquiles de la economía española es el preocupante estancamiento de la tasa de aumento de productividad. Su crecimiento a largo plazo, sólo se puede fundamentar en contar con personas más y mejor formadas, capaces de generar y aplicar nuevas

tecnologías, y en un entorno impositivo que facilite la iniciativa empresarial y la atracción y retención de talento.

El futuro de la Construcción Naval en España, pasa ineludiblemente por una mayor implicación de las Administración Pública en el desarrollo de las actividades de I+D+i en el ámbito de la Construcción Naval a todos los niveles, y especialmente para las industrias responsables del desarrollo de nuevos equipos y sistemas, que son base de la tecnología de los buques construidos.

### **Normativa Internacional**

Las últimas recomendaciones, a nivel internacional o comunitario, como son LeaderSIP 2015, y las recomendaciones del IMO sobre medio ambiente y contaminación, en cuanto a lastre, contaminación atmosférica, carta verde de reciclaje, etc. que en un futuro serán Convenios Internacionales o Directivas Comunitarias, o la ordenación del transporte intermodal, indican que se avecina una verdadera reconversión de la actividad industrial en general, y de la industria marítima en particular.

La Industria Auxiliar necesitará encarecidamente dotar a sus empresas de la capacidad adecuada para actuar en un mercado muy exigente en cuanto a normativas que cambiarán muchos conceptos actuales, así, la carta verde, obligará al uso de materias reciclables en la construcción de los buques y ya no será solo el concepto de coste, el que primara en la elección de las mismas.

Estas normativas medioambientales constituirán un reto tecnológico tal, que debe ser afrontado conjuntamente por todo el conjunto de la industria de Construcción Naval, y por la Administración, colaborando entre todos para llegar a buen fin. Puede haber soluciones inmediatas, pero sólo los planes a largo plazo podrán aportar la efectividad que requiere la situación.

En este sentido AEDIMAR ha asumido la secretaria del comité de Normalización de AENOR de Equipos Marítimos, desde donde espera potenciar, como instrumento básico de comunicación entre las industrias del sector, la normalización, con el objetivo de facilitar el comercio de equipos marinos, y el reconocimiento de los certificados de conformidad entre U.E. y los E.E.UU.

La Comisión Europea en su comunicación COM(2003) 155 final quiere resaltar la importancia del transporte marítimo por su seguridad y sostenibilidad. El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia permitiría paliar los crecientes problemas que sufre el transporte terrestre en Europa, absorbiendo el 50% del aumento de tráfico previsto.

Se establece como una prioridad para la Unión Europea, conseguir la plena integración del transporte marítimo de corta distancia en las cadenas de suministro de puerta a puerta, por lo que se tratarán de reducir los obstáculos de índole legislativa y administrativa.

LeaderSHIP 2015 se recoge en la comunicación COM(2003) 717 final, de la Comisión Europea. En éste documento se trata de definir el futuro de la industria europea de

construcción naval y la reparación de buques, así como las bases para alcanzar los niveles de competitividad necesarios para su desarrollo, que serán:

- Establecer condiciones de competencia equitativas para la construcción naval mundial
- Mejorar la inversión en investigación, desarrollo e innovación.
- Crear sistemas avanzados de financiación y garantía.
- Promover buques más seguros y ecológicos.
- Enfoque europeo de las necesidades de construcción de buques de guerra.
- Proteger los derechos de propiedad intelectual e industrial (DPII).
- Garantizar el acceso a una mano de obra cualificada.
- Construir una estructura industrial sostenible.

El documento constituirá un punto de partida crucial para definir la legislación que instrumentará el apoyo a la construcción Naval en la Unión Europea.

Es necesaria una vez más, la implicación efectiva de la Administración Pública, de forma que se trasponga eficientemente la legislación europea que se crea para potenciar la Industria de Construcción Naval, y que tan eficientemente han aprovechado otros países como Alemania, cuyos astilleros se encuentran actualmente con una utilización de casi el 100%.

El conjunto de la Industria Auxiliar Marítima comparte las bases que, para alcanzar un apreciable aumento de competitividad, se marcan en LeaderSHIP 2015, y asimismo apuesta por el futuro de la Construcción Naval Española a través del impulso de la investigación y el desarrollo tecnológico.