

COMPLEXO INTEGRAL DA RÍA DE FERROL

Limiar.-

Pasaron xa case catro anos dende que o 10 de novembro do ano 2000 a federación do metal da Confederación Intersindical Galega (CIG-METAL), presentaba o Complexo Integral da Ría de Ferrol. Era aquel un documento que pretendía dar solucións, desenvolvendo un proxecto industrial e integral para a Ría de Ferrol, que revitalizase e defendese o sector naval galego, e que nacía froito da análise das posicións mantidas durante o proceso de permanente reconversión do sector naval galego.

Non é o momento, nin é a nosa pretensión, facer unha revisión daquel documento, xa que está aínda vixente. Só pretendemos facer unha pequena análise do acontecido ó longo destes case catro anos, e debido ás decisións erróneas tomadas pola SEPI, facerlle unha pequena actualización.

O Complexo Integral da Ría de Ferrol desenvolvíase partindo de dous puntos básicos. Ese analizamos estes dous puntos, por desgraza aínda seguen estando moi vixentes.

Un punto partía de que CIG-METAL consideraba que a construción naval pública galega xa tiña feito, ó longo dos últimos anos, tódolos sacrificios que tiña que facer, e naqueles momentos non se podían asumir nin pola construción naval Galega, nin pola comarca de Ferrolterra un só sacrificio máis. Parece obvio non facer ningún comentario, xa que as circunstancias para esa afirmación non só non melloraron, senón que máis ben empeoraron.

O outro partía do convencemento que tiña a CIG-METAL de que o grupo estatal de construción naval que propoñía a “Sociedad Estatal de Participaciones Industriales” (SEPI), independentemente das eivas detectadas e expresadas en

documentos anteriores da federación, non busca solucións á crise que estaba a sufrir a construción naval pública galega.

O tempo demostrou que a constitución de Izar, non só non foi a solución para a construción naval galega, senón que tampouco o foi para a construción naval Española.

Avisamos continuamente que a construción naval de Ferrolterra é a única que con carácter público fica en Galicia, polo tanto este sector é de tanta importancia que non se pode realizar ningún novo “experimento” que poña en perigo o sector ou os postos de traballo, tanto directos como indirectos, que del dependen nesta comarca”. Malia iso a SEPI seguiu adiante con ese experimento, modificándoo, readaptándoo continuamente nos últimos catro anos, tendo como resultado final que, nestes momentos, están en perigo tódolos postos de traballo que dependen da construción naval na comarca de Ferrolterra.

Isto último é un punto de vital importancia, xa que nos procesos de reconversión anteriores, perdéronse moitos postos de traballo na industria auxiliar pola perda de actividade. Polo tanto estamos obrigados a recuperar tódolos postos de traballo posible desta industria. E o camiño é obvio, temos que recuperar as actividades perdidas. A modo de apuntamento, recordar que, a construción naval convencional, a construción off-shore e reparacións multiplica por tres as necesidades de persoal nestas industrias auxiliares con respecto á construción naval militar.

Se o Complexo está orientado a recuperar o maior número de postos de traballo posibles para os distintos centros e para a comarca, e recuperar tamén a capacidade que tiña a construción naval pública de Galicia non hai moitos anos, Izar só conseguiu eliminar máis postos de traballo.

Independentemente da situación do sector naval a nivel mundial, europeo e/ou español nestes momentos, ninguén pode discutir que a “solución” de separar a empresa ASTANO do sector naval e dedicala exclusivamente ó sector OFF-

SHORE, non conseguiu para nada os obxectivos buscados, xa que a día de hoxe atópase en peor situación da que estaba antes dos diferentes procesos de reestruturación naval que sufriu, e moito peor dende a creación de Izar, a pesares de conseguir mellorar a súa produtividade, desenvolver e deseñar tódolos artefactos off-shore que se conseguiron contratar e dando incluso, no conxunto dos derradeiros dez anos, resultados de explotación positivos.

A prohibición de que a E. N. Bazán tivese acceso ó mercado civil e ás grandes transformacións non só conseguiu non derivar traballo á construción naval pública, senón que provocou dous planos de adaptación de capacidade e planteis, que só acadaron a redución dos seus cadros de persoal, a diminución da súa capacidade e o aumento da subcontratación, coa conseguente precarización do pouco emprego que deixou, e o que é peor nestes momentos e durante os últimos catro anos, a pesares da modificación do Decreto 442/94 polo cal xa podería acceder ás axudas para a construción naval, nunca existiu vontade política para que accedera á construción naval convencional.

A segregación da antiga división industrial de ASTANO, despois chamada IMENOSA, non só non axudou a buscar a viabilidade do estaleiro (este só era un argumento), senón que naqueles momentos, e despois de pasar por diferentes proxectos, propietarios e intentos de privatización, etc., estaba en verdadeiro perigo a súa pervivencia como empresa. A solución que lle deu a SEPI a traveso de Izar, foi precisamente eliminala como empresa, e foi absorbida pola fábrica de Turbinas, suprimindo a súa actividade de bens de equipo.

Chegados aquí temos que facer unha paréntese e analizar o que pasou nos últimos anos no mercado da construción naval convencional. O transporte marítimo de mercadorías, que supón un 90% do comercio mundial, duplicouse nos últimos 15 anos, pasando de pouco máis de 12.000 Billóns de Tms x Milla a case 25.000 Billóns de Tms x Milla. E a previsión do Banco Mundial e do FMI mantén as mesmas perspectivas, polomenos ata o ano 2015.

A cota de participación da construción naval española na construción naval mundial pasou de ser o 5% na década dos setenta, ó 1,8% na década dos noventa, reducindo a súa participación en 2/3, namentres que a cota de participación de Europa occidental con respecto á construción naval mundial, pasou de ser do 35% na década dos 70, ó 24% na década dos 90, reducindo a súa participación en 1/3. No que respecta á cota de participación da construción naval española na construción naval europea, pasou de ser o 14% na década dos 70 a ser do 7% na década dos 90, reducindo a súa participación á metade.

Estes datos lévannos a afirmar que se España reduciu drasticamente (a metade) a súa cota de participación no mercado de novas construcións mundiais, e Europa occidental só perdeu un tercio da súa cota de mercado, entón a crise da construción naval española débese a políticas comerciais e industriais erróneas, tanto por parte do estado Español, coma dos xestores das empresas do sector.

Por outra banda, hai que salientar o elevado nivel experimentado pola demanda mundial a partires do ano 1998, acadándose cifras superiores ás da produción, e que chegan a ser no último ano da orde das máximas históricas, o que resulta indicativo do elevado nivel de produtividade rexistrado no sector, despois das reducións experimentadas na súa capacidade de produción e de emprego neste tempo.

A estes datos, recollidos no documento da CIG-METAL de 10 de novembro do 2000, temos que engadir o fenómeno máis preocupante de todos, que acontece a partires do ano 2000, ano da creación de Izar. Mentres que se mantén o incremento de contratación en todo o mundo da construción naval, e certos países de Europa aguantan a presión dos estaleiros asiáticos (Alemaña, Polonia, Finlandia) e incluso incrementan a súa contratación con respecto ó ano 2000, España segue reducindo a súa contratación, e Izar que ía a ser a solución do sector naval español, reduce drasticamente a súa contratación, chegando no ano 2003 a non contratar absolutamente nada.

Se o sector da construción naval ten unha demanda superior á produción, non podemos entón falar de crise xeral no sector, senón máis ben, como pasa en calquera outro sector, dunha crise localizada que só afecta a determinadas empresas.

Con respecto á produción off-shore, condicionada obviamente polos prezos do cru, debemos ter en conta o incremento que as extraccións de petróleo off-shore tiveron nos últimos dez anos, máis do 10%, así como a evolución á alza dos prezos do cru, e a solicitude feita por tódolos países industrializados á OPEP de que aumentase a súa produción, incremento que pode significar a apertura e busca de novas zonas de prospección máis lonxe da costa.

A distancia das áreas de prospección das zonas de costa marcará no futuro máis próximo a adaptación dos artefactos extractivos actuais, que terán que absorber tarefas de produción, xerando un incremento da demanda de artefactos flotantes (plataformas semisomexibles, FPSO e FSU) fronte ás plataformas fixas. Convén subliñar tamén as expectativas de mercado que ten a produción de petroleiros multipropósito, que poden ser utilizados como lanzadeiras e realizar as funcións de extracción e/ou produción.

Os especiais requirimentos técnicos, que esixen este tipo de unidades, así como o mínimo efecto, escala e serie, fan previsible unha continua oportunidade de mercado.

Entón é de sentido común, e quizais o máis simple, retomar, na medida do posible, a situación anterior ós feitos relatados, e a partires desta situación, facer un novo deseño industrial que recupere tódalas actividades que historicamente realizaban as devanditas empresas, é dicir ASTANO, E. N. Bazán e IMENOSA, ou na nomenclatura actual Izar Fene e Izar Ferrol.

A partires deste punto, cumpriría direccionar as estratexias comerciais de cara a recuperar o mercado perdido. Convén lembrar neste momento que ningunha destas empresas está participando no mercado civil convencional dende hai mais

de vinte anos. Polo tanto, é prioritario o apoio e o compromiso de tódolos estamentos públicos para favorecer esta estratexia comercial.

Outro dos puntos de actuación, e se cadra, onde a estratexia comercial é máis agresiva, é na liña de actividade de reparacións e grandes transformacións. Subliñar aquí que aínda que no mercado de carenas se tivo unha incidencia normal durante os últimos anos, e no de reparacións mantívose con altos e baixos, no mercado de grandes transformacións se leva vinte anos sen poder ter acceso a ningún tipo de contrato.

Un novo esquema.-

A proposta que propoñemos pasa pola agrupación de toda a capacidade produtiva que actualmente ten a Ría de Ferrol no eido industrial público, formando un COMPLEXO INTEGRAL que estea formado polos centros de: Izar-Fene e Izar Ferrol, recuperando a actividade da antiga IMENOSA.

A soa existencia dun COMPLEXO INTEGRAL obviamente non pode solucionar o problema da construción naval pública, polo tanto debe entenderse este esquema como a mellor maneira de efectivizar unha serie de medidas e actuacións que ó longo deste capítulo propoñeremos. De todas maneiras, faremos a continuación relatorio das vantaxes que ofrece este modelo que defendemos con respecto a outras propostas.

Das catro liñas de negocio que ten o grupo, actualmente tres están localizadas en Ferrol, polo tanto o aproveitamento das sinerxías horizontais e unha utilización adecuada de tódolos servizos e instalacións que teñen as empresas que forman o complexo, é a primeira medida efectiva que se consegue, e isto debido só á súa propia existencia.

Tanto Izar-Fene como Izar-Ferrol, teñen departamentos integrados na liña de negocios denominada “construción naval”, e a existencia do complexo, potenciaría e efectivizaría a cooperación entre as dúas empresas, propiciando a existencia de sinerxías horizontais por proximidade.

Tanto en Fene como en Ferrol, existe a actividade de reparacións, que é a área que máis contratos realiza coas empresas auxiliares. Polo tanto, o complexo posibilitaría un mellor reparto nas actividades destas, e ó mesmo tempo posibilitaría definir actuacións de alianzas e cooperación estables coas empresas auxiliares, que redundarían na diminución da precariedade e da temporalidade nos traballadores e traballadoras das empresas auxiliares.

Propulsión e enerxía turbinas, (fábrica de turbinas) ten unha liña de negocio, “propulsión”, cunha actividade claramente diferenciada dentro do grupo e do complexo, pero xunto coa recuperación da liña de actividade de IMENOSA, permitiría encetar con moitas garantías de éxito, un proceso de diversificación e de conversión da industria militar de cara a novos campos de actuación.

Compoñentes do complexo.-

Izar-Fene

Superficie	755.000 m ²
Cadro de persoal	1.014
Actividade actual	Construción OFF-SHORE
Instalacións	
Gradas	1 de 337 m x 58 m con posibilidades de construír dous buques de pequeno porte simultaneamente. 1 de 337 m x 49 m con posibilidades de construír dous buques de pequeno porte simultaneamente.
Diques	1 de 160 m x 24 m 1 de 260 m x 38 m
Peiraos	2.700 m

Izar-Ferrol

Superficie	990.000 m ²
Cadro de persoal	1.955
Actividade actual	Construción Naval militar
Instalacións	
Gradas	1 de 224 m x 30 m 1 de 250 m x 30 m 1 de 320 m x 53 m con posibilidades de construír dous buques de pequeno porte simultaneamente.
Diques	1 de 133 m x 26 m zona militar 1 de 205 m x 31 m utilización conxunta 1 de 330 m x 50 m
Peiraos	3.230 m

Propulsión e enerxía, turbinas

Superficie	Ferrol	Incluída nos datos de Izar-Ferrol
	Fene	94.887 m ²
Cadro de persoal		479
Actividade actual		Turbinas, Aeroxeradores, traballos auxiliares da construción militar
Instalacións		
	Peiraos	Ferrol Incluídos nos datos de Izar-Ferrol
		Fene 600 m

Carenas Ferrol/Fene

Superficie	Ferrol	Incluída nos datos de Izar-Ferrol
	Fene	Incluída nos datos de Izar-Fene
Cadro de persoal		346
Actividade actual		Reparacións e carenas
Instalacións		
	Peiraos	Ferrol Incluídos nos datos de Izar-Ferrol
		Fene Incluídos nos datos de Izar-Fene

Os datos de cada un dos centros que compoñen o complexo fannos ver claramente que a maioría da súa actividade se complementa, e ó ter adaptadas as súas instalacións ás respectivas actividades, estas tamén se complementan.

COMPLEXO INTEGRAL DA RÍA DE FERROL

Superficie 1.839.887 m²

Cadro de persoal 3.797

Estaleiro 2.969

Carenas 349

Propulsión 479

Actividade actual

Construcción OFF-SHORE

Construcción naval militar

Carenas e reparacións

Turbinas

Aeroxeradores

Instalacións

Gradas 5

Diques 5

Peiraos 6.430 m

O resultado global é o propio dunha industria considerable, aínda que temos que subliñar, dúas eivas importantes:

- Certas instalacións, debido a que non existía intención de pular pola viabilidade das actividades, teñen deficiencias das que falaremos no capítulo de investimentos.
- Os procesos continuos de reestruturación que sufriron tódolos centros do complexo provocou un desaxuste e desequilibrios dos cadros de persoal, que é necesario resolver por medio do **rexuvenecemento de planteis (incorporacións de xoves)** e con programas específicos de formación.

Actividade.-

A conformación do Complexo Industrial da Ría de Ferrol ten como obxectivo prioritario, como xa dixemos anteriormente, a recuperación para a comarca de Ferrolterra de tódalas capacidades productivas que se lle quitaron, ou que se atopan nestes momentos con escasa incidencia productiva, debido ós procesos de reestruturación dos últimos anos.

Xa que logo, e como indicación xeral, o complexo industrial ten que abordar con capacidade de competir todas e cada unha das actividades seguintes:

- Construción de buques mercantes.
- Construción de buques militares.
- Construción de plataformas de extracción de cru.
- Construción de artefactos Off-Shore.
- Reparacións e carenas civís.
- Reparacións e carenas militares.
- Grandes transformacións.
- Fabricacións de bens de equipo.
- Fabricacións de turbinas.
- Fabricacións de aeroxeradores.
- Deseño.

Medidas de potenciación das actividades.-

Con independencia da creación do grupo, a situación en canto ás autorizacións, axudas e limitacións das empresas que forman o complexo non variaron, polo que resulta imprescindible a modificación e/ou derogación de toda a normativa que limite a participación de Izar-Fene ou Izar-Ferrol en calquera das actividades do grupo, nomeadamente a recuperación no deseño da U E de Izar-Fene como empresa construtora de buques.

Debido ó grande espazo de tempo que os dous estaleiros estiveron arredados do mercado da construción civil, procede, xa que logo, unha potenciación de ámbolos dous departamentos comerciais.

Para afrontar competitivamente as actividades de reparacións e grandes transformacións, cómpre adecuar as infraestruturas dos estaleiros, eliminando as deficiencias que teñen actualmente.

A estratexia comercial de reparacións ten que ir encamiñada a presentar ofertas que agrupen tódolos procesos de reparación e carena, de cara a conseguir acordos con compañías determinadas.

A recuperación dos mercados perdidos en bens de equipo, a utilización racional das antigas instalacións de IMENOSA, así como a busca de alianzas estratéxicas con socios tecnolóxicos, é unha labor primordial das direccións da fábrica de Turbinas, que ten que ser tamén a punta de lanza do proceso de diversificación e conversión da industria militar.

Diversificación e ou conversión.-

Non discutimos o bo momento que está a pasar a construción naval militar no estado español, pero os novos métodos de construción, así como o aumento de capacidade produtiva, poden poñer en perigo a capacidade que ten este sector de manter os empregos que actualmente dependen del a medio prazo, xa que a construción da plataforma é o que menos valor engadido deixa, sendo o sistema de combate a parte dun buque militar que representa o máis alto custo.

Xa que nestes momentos non se está capacitado para desenvolver un sistema de combate español que poida ser competitivo para a maior parte dos buques militares que se constrúen, e aínda que nalgún momento chegase a selo, obviamente non sería fabricado polos estaleiros. Polo tanto, nas mellores perspectivas que se poidan dar, non sería posible manter o emprego nos estaleiros.

As experiencias no sector demostran que son os momentos álxidos, como o que estamos a pasar, os que deben de ser aproveitados para diversificar e/ou converter a industria militar en civil, aproveitando a tecnoloxía militar para dobre uso ou uso civil, buscando produtos susceptibles de seren producidos polas instalacións actuais.

Estes novos campos de actuación, a efectos meramente indicativos, poderían ser:

- Descontaminación.
- Ecoloxía e tecnoloxía mariña.
- Explotación de recursos mariños.
- Enerxías renovables.
- Maquinaria industrial.
- Vehículos de transporte marítimo.

Organización empresarial do complexo.-

Como declaración básica de principios temos que empezar dicindo que para a CIG-METAL a titularidade do grupo de construción naval ten que ser pública. Esta posición é indiscutible e innegociable. Asemade, na titularidade do Complexo Integral da Ría de Ferrol tería que ter cabida a Xunta de Galicia.

A estrutura empresarial que se defina para o grupo de construción naval, ten unha importancia relativa, sempre que se respecte a autonomía empresarial territorial. Polo tanto, cómpre aumentar a capacidade e grao de autonomía dos centros e/ou complexos, descentralizando os actuais órganos de xestión para convertelos en órganos de coordinación.

Tendo en conta o exposto no parágrafo anterior, defendemos claramente unha estrutura de grupo territorializado, coa suficiente autonomía para os centros e/ou complexos que permita afrontar diversas estratexias (produtivas, comerciais, de xestión, etc.), como diversos son tamén os complexos e/ou centros que conforman o grupo de construción naval.

É moi importante separar a organización produtiva da coordinación, sobre todo tendo en conta a diversidade de sectores que abrangue o grupo en xeral, e o complexo en particular.

Mentres que se aumenta o grao de autonomía do complexo, cómpre tamén aumentar o grao de autonomía de xestión dos centros, xa que son estes os encargados da produción e dos aspectos comerciais.

Nesta estrutura é primordial a coordinación entre os centros do complexo, xa que de non facerse, sería totalmente imposible aproveitar as sinerxías a que nos referimos en apartados anteriores. Esta laboura de coordinación tería que ser levada a cabo pola dirección do complexo, que sería tamén a encargada de

coordinar, potenciar e definir as actuacións de alianzas e/ou acordos estables coas empresas auxiliares do naval.

As relacións de coordinación coa estrutura de dirección do grupo de construción naval serían responsabilidade da dirección do complexo.

A coordinación entre os diferentes centros da mesma liña de actividade do conxunto do grupo, sería responsabilidade da dirección corporativa do grupo de construción naval.

Investimentos.-

Os investimentos a realizar no complexo son de dous tipos diferentes, xa que tamén son dous os problemas a resolver dende un punto económico. Por unha parte é necesario garantir un saneamento financeiro en base a dotacións patrimoniais, e por outra, hai que dotalo dunha estrutura e de servizos que garantan a súa capacidade competitiva.

Para garantir o saneamento financeiro, é imprescindible dotar de fondos propios ás empresas que forman o complexo, de xeito que o nivel destes fondos sexa igual ó do inmovilizado neto.

Con carácter xeral os investimentos deberán dirixirse para:

- Promover melloras no proceso produtivo.
- Mellora do grao de automatización dos procesos produtivos.
- Mellora e potenciación do uso do sistema de infraestruturas.
- Medidas de apoio ó desenvolvemento tecnolóxico.
- Dotacións para os campos I+D+I.

Pormenorizadamente, necesítanse unhas dotacións específicas para a modernización e adecuación das infraestruturas ás novas necesidades produtivas, como poden ser: dotación de novas grúas, así como aumentar a capacidade de elevación das grúas dos diques e gradas, dotar de tódolos servizos enerxéticos e de auga necesarios a tódolos diques e peiraos.

A actividade de carenas vese condicionada pola escaseza de diques: a dotación para a construción dun dique flotante sería imprescindible para podermos ser competitivos no noso entorno.

Para poder manter a alta cualificación das oficinas técnicas é imprescindible facer investimentos orientados á homologación de programas, e que se facilite o intercambio de programas, deseños e actividades.

A necesidade que ten o complexo da creación de novos produtos pasa por facer investimentos que vaian orientados á investigación e desenvolvemento dos seguintes produtos:

- Programas de novos buques militares.
- Programas de novos buques civís.
- Programas de produtos Off-Shore.
- Programas de novos produtos de enerxía e propulsión.
- Programa de novos produtos de bens de equipo.

Faise necesario tamén facer un especial esforzo no I+D+I de novos productos para favorecer a diversificación e maila conversión.

Outras medidas.-

O mantemento de compromisos pasados é a primeira acción que ten que levar a cabo a SEPI, como poden ser entroutros:

- Cumprimento do plano de futuro de Bazán.
- Cumprimento dos acordos de rexuvenecemento de planteis en ASTANO.

Por outra banda, tres puntos, que xa propuxemos ó longo do documento, e nos que temos que volver a insistir:

- Recuperación de Izar-Fene como empresa construtora de buques.
- Recuperación de Izar-Ferrol como empresa construtora de buques civís.
- Fomentar as alianzas e coordinación con/entre as empresas auxiliares do sector.

Dada a situación do mercado e o escaso papel que xoga a construción naval galega no espazo europeo, con porcentaxes de participación mínimos e diminución na demanda, na produción e na axenda de pedidos, é necesario esixir diante a UE maiores cotas de capacidade para o sector naval español, e máis concretamente para o galego.

Como dixemos no inicio deste documento, a SEPI, non pode esquecer que a crise que está a padecer a bisbarra de Ferrolterra é froito das malas actuacións por parte da propia SEPI, de organismos análogos do pasado ou do propio Estado. Polo tanto cómpre facer, e potenciar, un plano cos diferentes ministerios para aquelas comarcas que sufriron a reestructuración do sector naval español.

Este plano de revitalización de Ferrolterra debería recoller investimentos extraordinarios en infraestructuras, dotacións, turismo, etc., así como por parte da propia SEPI un compromiso de instalación dalgunha empresa de entidade na comarca.

En Galicia, outubro de 2004