

**ALMUDENA LÓPEZ DEL POZO** CONSEJERA DELEGADA DE PYMAR

# «La estrategia de éxito del naval es innovación, tecnología y financiación»

Los astilleros privados preparan su diversificación hacia la eólica marina

**M. SÍO DOPESO**

VIGO / LA VOZ

Al margen de las circunstancias internas de cada astillero, la pandemia ha atacado por mar de refilón. Así que el sector naval, como superviviente nato bregado en mil batallas, se prepara para competir con más fuerza por la refida oferta de construcción de nuevos buques que se está moviendo en el mundo. Es algo que el sector gallego sabe hacer muy bien, explica Almudena López del Pozo (Madrid, 1976), consejera delegada de Pymar (la sociedad que agrupa a los 17 pequeños y medianos astilleros privados españoles). La también consejera independiente en Erhardt (TMGA) confía en los fondos europeos para que el sector avance en su transformación y pueda afrontar con garantías un futuro más competitivo.

—¿Cómo están nuestros astilleros tras un año de pandemia? ¿En qué ha afectado esta crisis al sector (negociación de pedidos, caída de la demanda de ciertos segmentos...)?

—En el 2020, el número de buques en cartera solo se redujo un 2 % respecto al 2019. Es un descenso muy inferior al que sufrió la cartera de pedidos en la UE, del 10 %, y la mundial, que fue del 20 %. Creo que son datos muy significativos sobre la salud general de los astilleros del país, si bien, como todos, se han visto afectados por las restricciones de movilidad de empleados y técnicos procedentes de otros países y por retrasos en los plazos de entrega de componentes. A nivel internacional, el segmento más afectado por la pandemia ha sido el de los buques de pasaje. El único que ha experimentado una evolución positiva ha sido el de los buques *offshore*, gracias al auge de la eólica marina. —Los principales socios europeos con industria naval han respaldado a sus astilleros durante la pandemia. ¿Cree que el naval español ha estado y está bien apoyado por parte del Estado?

—Sin duda. El sector naval cuenta con el respaldo de la Administración central y de las comunidades autónomas, y no únicamente en el contexto del covid-19, sino en todos los momentos difíciles que nos han tocado en los últimos años. Se apoya a un sector que apuesta por la innovación, que exporta el 90 % de lo que produce, que genera empleo cualificado en Galicia, Asturias, el País Vasco, Canarias, Canta-



Almudena López del Pozo, consejera delegada de Pymar. PYMAR

bria o Baleares. Entre las enseñanzas que podemos extraer de la pandemia está la relevancia de mantener la soberanía industrial. —Hay astilleros con créditos ICO, otros a la espera de fondos de la SEPI, pero, en general, ¿cuál es el estado de salud financiera de nuestros astilleros?

—La construcción naval es intensiva en capital. Las necesidades de financiación y garantías para la cartera de pedidos de un astillero superan con creces el im-

porte de sus fondos propios. La confianza de los bancos, la participación de ICO, de Cesce y las garantías que emite el Fondo Garantías Navales de Pymar, en el que participan astilleros, Xunta de Galicia, Gobierno Vasco y el Ministerio de Industria, desempeñan un papel fundamental en el ámbito financiero de la construcción naval. La salud financiera de los astilleros, en general, es buena.

—¿Y cuál es la estrategia de éxito

## «En el plan estratégico en marcha participan ocho astilleros gallegos»

El sector está trabajando en un plan estratégico (PERTE) para transformar el naval que ha sido apoyado por el Senado para que el Gobierno lo apruebe este año. —¿Cuál es el papel de Pymar en él? ¿Cómo afecta a Galicia? —Pymar lidera junto con Navantia y Siemens el denominado Programa de Transformación de la Cadena de Valor del Sector Naval. Es una ambiciosa propuesta de PERTE para la digitalización, formación, transición ecológica y la diversificación de la actividad naval, en la que participan más

de 100 empresas entre las que se encuentran 8 astilleros gallegos, 6 empresas gallegas de la cadena de suministro, 5 universidades y centros tecnológicos gallegos. Es un programa abierto y dinámico al que pueden seguir sumándose las empresas que estén interesadas. Creo que el naval, también el gallego, puede mejorar su futuro en el contexto del PERTE. Estamos trabajando con el ministerio para que se haga realidad y recabando el apoyo de las comunidades autónomas que participan en Pymar.

a seguir en el corto plazo por los astilleros españoles en un sector tan competido a nivel global?

—Construimos, reparamos y transformamos buques de alto valor añadido, tecnológicamente complejos, que incorporan un elevado componente innovador y sistemas que contribuyen a una explotación sostenible. Por eso son demandados por los armadores internacionales más exigentes para operar en áreas de alto valor ecológico. La estrategia de éxito a corto plazo es innovación, tecnología y financiación.

—¿Qué debe hacer el sector con los fondos Next Generation? ¿Hacia dónde debe enfocar su futuro a medio plazo?

—Los fondos Next Generation son una magnífica oportunidad en una coyuntura única para optimizar y transformar la cadena de valor del sector. Es el momento de valorar la diversificación productiva hacia actividades que complementen y potencien la construcción naval, y sobre las que se espera un gran crecimiento, como la eólica marina. También podría explorarse la posibilidad de complementar la actividad naval con un modelo colaborativo de construcción modular que aproveche el amplio tejido productivo para dar respuesta al crecimiento esperado de la demanda de infraestructuras para energías renovables. Se abre un mundo lleno de posibilidades en el que nuestro sector naval está bien posicionado de partida.

—Hay astilleros que se han quedado por el camino y sus instalaciones ya no serán para la actividad naval, como es el caso de La Naval de Sestao. Hay otros astilleros en peligro, sobre los que sobrevuelan intereses urbanísticos. ¿Hay riesgo de que se pierda la capacidad instalada?

—Ese riesgo puede existir y entre todos hay que luchar por mantenerla. Esa capacidad instalada no solo es imprescindible para continuar con la actividad de construcción y reparación naval privada, sino que es también una oportunidad para atender la demanda de otras actividades, como la eólica marina y nuevas energías renovables. De esta forma se podría aprovechar más eficientemente la infraestructura actual, la competente industria auxiliar y la cualificada mano de obra que participa en la cadena de valor del sector naval. Por cierto, esta iniciativa de diversificación está contemplada como línea de actuación en el PERTE.

«En el “tax lease” teníamos a la UE enfrente, con los Next Generation la tenemos al lado»

Existe la opinión generalizada de que siendo un sector estratégico como es, la construcción naval no tiene la fuerza de otros, como es el caso de la automoción. Sirva como muestra la diferente repercusión que han tenido los cierres de la fábrica de coches de Nissan, en Barcelona, y del astillero La Naval de Sestao. Almudena López considera, sin embargo, que el sector ha dado buenas muestras de su poderío en los momentos clave.

—¿Por qué la construcción naval, como sector estratégico, no tiene la fuerza de la automoción?

—Para evitar que me ciegue la pasión, voy a referirme a un hecho objetivo al que no le falta épica. Sabemos que el sector estuvo a punto de desaparecer con la crisis del antiguo *tax lease*. No lo hizo gracias al mejor ejemplo de colaboración público privada de la industria de los últimos años: Administraciones central y autonómicas, astilleros agrupados en Pymar, sindicatos y medios de comunicación conseguimos que, a día de hoy, tengamos un nuevo sistema de *tax lease* con el que ya se han contratado más de 75 buques. En aquella ocasión teníamos enfrente a la Comisión Europea. Ahora, con los fondos Next Generation, la tenemos al lado. Estamos ante otra gran ocasión para que, sumando esfuerzos, demostremos la fuerza del naval. Admiramos la importancia que como sector estratégico tiene la industria del automóvil, pero remitiéndome a los hechos, creo que nuestro sector naval también la tiene.

—Hay astilleros españoles y gallegos construyendo buques punteros de pasaje, de investigación, pesqueros... Se están ganando contratos únicos: Freire acaba de conseguir que EE.UU. construya por primera vez fuera del país un oceanográfico. ¿No habría que poner en valor todo eso en clave de sector naval marca España?

—Hay muchos astilleros de construcción y de reparación haciendo las cosas de forma excelente y tiene un mérito enorme, porque este es un negocio durísimo. En el complejo 2020, España volvió a liderar varios mercados europeos de alta complejidad tecnológica. Fue el país de la UE con mayor volumen de contratación de buques para el segmento *offshore* de eólica marina, de buques oceanográficos y el segundo país con mayor volumen de contratación de buques para la industria pesquera. En Pymar estamos orgullosos de los éxitos que consiguen los astilleros e intentamos ponerlo en valor a diario.