

Almudena López del Pozo. // Cedita

**PYMAR**

**ALMUDENA LÓPEZ DEL POZO**

■ Consejera delegada de Pymar

## “El Perte supone la apertura de una nueva etapa para el naval”

“Estamos muy satisfechos de que dos magníficos astilleros hayan apostado por Hijos de J. Barreras”

**LARA GRAÑA**

VIGO

La aprobación del Perte (Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica) del naval movilizará, según el Gobierno, cerca de 1.500 millones de euros. La sociedad que agrupa al grueso de los astilleros privados de España, Pymar, ha sido un pilar en su diseño. Almudena López del Pozo es su consejera delegada.

— **¿Cuáles son los elementos principales que vertebran el Perte del naval?**

— El Perte se vertebra en torno a proyectos colaborativos de la cadena de valor del sector naval, en base a tres ejes principales: la diversificación de la actividad hacia otros mercados, como el de las energías renovables marinas; la digitalización, y la sostenibilidad medioambiental, acompañado de un plan de formación y capacitación.

— **¿Por qué cree que será tan disruptivo para el sector?**

— Por dos motivos. El primero, porque nos apunta una manera de trabajar diferente, colaborativa e integradora. Para que los participantes en los proyectos puedan acceder a la financiación pública, deberán trabajar en colaboración. Exigirá la coordinación de astilleros privados, astilleros públicos, empresas auxiliares, ingenierías, suministradores, socios tecnológicos, universidades y un largo etcétera. Las comunidades autónomas, la Xunta en el caso de Galicia, también podrá desempeñar un papel relevante con la puesta en marcha de medidas complementarias y facilitadoras, como los incentivos regionales. Si conseguimos que este espíritu de permanezca más allá del Perte, seremos un sector más fuerte y competitivo. En segundo lugar porque los ejes sobre los que se trabaja son los que nos permitirán hacernos con el futuro.

— **El Gobierno movilizará algo más de 300 millones. ¿La estimación de**

**aportación del sector privado, hasta superar los 1.400, cree que radica en nuevas instalaciones, maquinaria, formación...?**

— El Ministerio de Industria impulsará y reforzará, a través de diversos mecanismos, los proyectos que presente el sector. Este apoyo público será imprescindible para que éstos puedan llevarse a cabo y acompañará al esfuerzo que hagan las empresas en actuaciones innovadoras dirigidas a la sostenibilidad, diversificación y digitalización. Pero más allá de las cifras, me gustaría destacar la importancia de la parte cualitativa del Perte. Es la apertura de una nueva etapa en el sector naval.

— **Navantia es un pilar de desarrollo para este Perte. A su juicio, ¿tiene capacidad y conocimiento del sector privado como para ejercer de líder?**

— Sin duda. Navantia ha recorrido más camino que nosotros en algunos ámbitos de los contemplados en el Perte, por ejemplo, en digitalización y diversificación, y además tiene una enorme capacidad tractora sobre la industria auxiliar que compartimos con ella. Es una magnífica oportunidad para aprender de aquello en lo que Navantia es puntera y seguro que también ocurrirá al revés. Antes de que los míos me tiren al mar, me gustaría aclarar que el hecho de que Navantia lidere no significa que se beneficie más que a los astilleros privados.

— **¿Cómo se va a capilarizar el Perte entre los astilleros privados y las auxiliares y proveedoras?**

— En la medida en la que se exi-

ge que los proyectos se realicen de manera colaborativa, será imprescindible la involucración de la cadena de valor. La industria auxiliar y los proveedores son eslabones fundamentales de la industria en el sector, y habrán de serlo en el Perte. El 40% de las empresas participantes en cada proyecto tractor deben ser pymes.

— **El clúster gallego Aclunaga ha apuntado que la dotación presupuestaria es insuficiente y que las medidas no son nuevas.**

— En la parte de astilleros privados, la dotación presupuestaria es acorde

a los proyectos en los que tienen interés las empresas. Como no puede ser de otra manera, las medidas son las autorizadas por la normativa de ayudas de estado. Exactamente las mismas que presiden los Pertes de los pocos sectores que, como nosotros, van a tener la suerte de contar con un Plan Estratégico.

— **¿En qué posición encara el naval español el actual contexto? Post-COVID, subida de materias primas, inflación...**

— Toda la industria, y no me refiero solo la naval, se encuentra ante un escenario muy complicado. Estábamos sufriendo las tensiones de la cadena de suministros derivadas de la pandemia, tanto en el ámbito logístico como en el de suministro de equipos. Ahora hay que sumarle los efectos, que aún no alcanzamos a calibrar, del condenable ataque de Rusia a Ucrania, y un escenario de inflación y de escasez de materias primas. Las empresas de síntesis, exportadoras y

que compiten a nivel mundial, como los astilleros, y que tienen que ofertar precio y plazo a los armadores, no lo tienen fácil. Confío plenamente en que podremos afrontar los actuales desafíos con la capacidad de trabajo y resistencia que nos caracteriza y que, en el medio plazo, sepamos aprovechar, desde el punto de vista industrial, el desarrollo de las energías renovables, imprescindible para la autonomía energética de Europa.

— **El sector defiende de forma recurrente la necesidad de falta de mano de obra cualificada. Pero, ¿cómo atar a trabajadores cuando es un negocio tan cíclico?**

— Quizás podamos encontrar en la diversificación hacia las energías renovables marinas de los astilleros e industria auxiliar que la contemplan, una manera de mantener a la mano de obra cualificada vinculada con el sector y no perder su talento.

— **China ha botado ya su primer crucero. ¿Qué hacer para afrontar el riesgo de que el segmento de cruceros se derive de forma paulatina a Asia?**

— Lo mismo que hacemos para retener los segmentos en los que somos líderes a nivel europeo y mundial. Mantener la calidad constructiva y continuar construyendo buques de alto valor añadido, con elevado componente innovador y que incorporen tecnología y los sistemas más sostenibles desde el punto de vista medioambiental.

— **Hijos de J. Barreras es el mayor astillero privado de España, está a punto de encarar una nueva etapa.**

— Será una magnífica noticia para Vigo, para Galicia y para el conjunto del sector naval español, que Barreras continúe construyendo buques. Estamos muy satisfechos de que dos magníficos astilleros, integrantes de Pymar [por Armón y Gondán], hayan apostado con valentía por la adquisición de la unidad productiva. Creo que es una buena señal de las ganas que tenemos en el sector de pelear por el futuro.

“

SUS FRASES

“El hecho de que Navantia lidere no significa que se le beneficie más que a los astilleros privados”

“El 40% de las empresas que participen en cada proyecto tractor deberán ser pymes”