

ALMUDENA
LÓPEZ DEL POZO

Consejera delegada de Pymar. Tras un año de negociaciones, López del Pozo celebra la llegada del Plan Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica aprobado por el Gobierno para un sector que mueve más de 70.000 empleos y tiene un impacto superior a los 7.700 millones en el PIB del país

«El PERTE es una oportunidad histórica para el sector naval»

MARÍA HERNÁNDEZ MADRID
Satisfecha y exhausta, así celebró el martes **Almudena López del Pozo** la aprobación definitiva del PERTE (Plan Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica) para la industria naval al que dio luz verde el Consejo de Ministros. Tras un año de reuniones y negociaciones, la consejera delegada de Pymar –la sociedad que agrupa a los principales astilleros privados españoles–, López del Pozo cree que el plan supone una «oportunidad histórica». No en vano, son 1.460 millones de euros destinados a un sector que mueve más de 70.000 empleos en el país y que tiene un impacto superior a los 7.700 millones de euros en la economía nacional.

Pregunta. – ¿Qué supone este PERTE para el sector naval español?
Respuesta. – El PERTE es una oportunidad histórica para que el sector naval gane el futuro. Podemos conseguir transformar la cadena de valor de la industria naval a través de su digitalización, la mejora de la sostenibilidad medioambiental y la diversificación hacia las energías renovables. Es una manera más ambiciosa de encarar el futuro.

P. – Después de una pandemia y en plena invasión de Ucrania, ¿cómo

llega el sector naval a este momento?

R. – Nuestro sector es exportador, compite en una industria global y es referencia en muchos nichos mediante la construcción de buques con alto valor añadido. La pandemia ha afectado en todo el mundo, sobre todo en términos de limitaciones logísticas que han retrasado la llegada de algunos equipos o de técnicos que tienen que participar en algunas labores, pero es cierto que en comparación con las cifras de caídas que hubo en la contratación europea y en la contratación mundial, nos mantuvimos bastante bien. Respecto a lo que está pasando en Ucrania, estamos viendo sólo la punta del iceberg. Ya veníamos sintiendo las repercusiones en las cadenas de suministros, la escasez de materias primas y el alza de los precios, así como limitaciones en el transporte, y todo esto se puede ver agudizado ahora. Pero en sentido contrario, también hay armadores que iban a construir en otras partes de Europa, como Turquía, que recurre mucho al acero de Ucrania, y ahora se podrían plantear hacerlo en países como España. Digamos que habrá un reequilibrio, pero cualquiera con el que hables estos días coincidirá en que las perspectivas económicas serán duras para todos.

P. – ¿Cómo puede competir la industria naval española frente a otros países que, por ejemplo, ofrecen costes más bajos?

R. – Hasta ahora hemos venido compitiendo por nuestra calidad constructiva. Asia nos ha ido pisando los talones y para poder competir en ese mercado global y diferenciarnos debemos avanzar desde el punto de vista digital y de tecnología también en los procesos, no sólo en los productos que hacemos. Los procesos tienen que ser cada vez más digitales y sostenibles, también en la industria auxiliar. Se trata de extender esos estándares a toda la cadena de valor.

P. – ¿Cómo van a distribuirse los fondos vinculados al PERTE?

R. – Esto viene determinado por el Ministerio de Industria. El sector deberá presentar proyectos en colaboración con toda la cadena de valor y con Navantia y será el Ministerio el que determine el reparto. Se trata de un proceso de concurrencia competitiva y por tanto, los mejores proyectos tendrán acceso a los fondos en los términos que prevé la normativa europea.

P. – ¿De qué tipo de proyectos hablamos?

R. – No puedo dar detalles sobre este punto por una cuestión de confidencialidad, pero en el ámbito de la digitalización se pueden destacar algunos ejemplos como el desarrollo de gemelos digitales de planta que optimicen los procesos constructivos de los astilleros; en el ámbito de la sostenibilidad medioambiental, la implantación de procesos de economía circular en los astilleros que sean capaces de

lograr una política de residuos cero a través del reciclaje y la reutilización, y en el ámbito de la diversificación, la adaptación de las infraestructuras de las instalaciones constructivas para nuevos sectores, como el de la eólica marina flotante.

P. – Desde Pymar subrayan la necesidad de la colaboración público-privada en el sector. ¿Cómo se articula esa colaboración y qué papel jugará el privado en esta nueva etapa?

R. – Lo que hemos hecho en los últimos años en el sector naval es un ejemplo de colaboración público-privada. El PERTE es más de lo mismo: los astilleros y empresas auxiliares tendrán que hacer sus inversiones y su parte del trabajo y el sector público acompañará en esa tarea como lo ha hecho en los últimos años.

P. – Uno de los objetivos del plan es la diversificación de las actividades. Cuando pensamos en astilleros y en el sector naval, pensamos en la construcción y reparación de barcos, pero ¿cuáles serían esas otras actividades en las que hay oportunidades de negocio?

R. – Tenemos un país con más de 7.000 kilómetros de costa, contamos con desarrolladores líderes internacionales, astilleros, estructuras, amarres, fondos, tecnología nacional en diseño de plataformas, tenemos una buena logística y un *know-how* del mercado *on-shore* y todo eso es aplicable al *off-shore*. Navantia ya lo está haciendo y hay astilleros privados que se plantean ampliar su ámbito de actuación y que están viendo en las energías renovables una buena oportunidad para diversificar su actividad.

P. – Me gustaría que me hablase de esta vía de oportunidad que son las renovables. ¿Qué supone este campo para la industria naval española?

R. – Es una manera de diversificar más nuestra actividad. Construimos buques de primer nivel y una opción es poder participar del desarrollo que se espera de las energías renovables, no sólo para consumo interno, sino también para exportación. Empiezan a ser un mercado muy atractivo para muchos de los astilleros.



ALBERTO DI LOLLI

«Debemos avanzar en los procesos para competir en el mercado global»