

► 14 Febrero, 2021



GOLPE DE TIMÓN innovador del sector naval



Esta industria española aspira a consolidar su gran reconversión tecnológica con el impulso de los fondos europeos





▶ 14 Febrero, 2021

El viraje hacia la revolución tecnológica de la industria naval española

ROBERTO PÉREZ

Casi 40 años después de que España se embarcara en una dura reconversión industrial que golpeó de lleno a los astilleros, el sector de la construcción naval ha logrado encontrar una posición de liderazgo tecnológico en este complicado mercado mundial copado por los asiáticos. En cantidad, China y Corea del Sur dominan el sector. Pero en construcción de embarcaciones con alto componente tecnológico, la referencia está en Europa, y España forma parte del grupo de cabeza junto a Holanda y Alemania, fundamentalmente.

Sostener esa posición de liderazgo innovador es el reto continuo al que se enfrentan los fabricantes españoles. Y afianzar esa posición con una nueva revolución tecnológica es lo que persigue el plan de transformación de la industria naval en el que participan los dos grandes grupos que dominan el sector de los astilleros: el conglomerado empresarial Pymar, que agrupa a los

Los astilleros militares y civiles se unen para acelerar una nueva reconversión que movilizará más de 3.000 millones y prevé crear 1.700 puestos de trabajo

El sector, que genera 70.000 empleos propios e inducidos, exporta el 90% de su producción y es uno de los líderes europeos por su apuesta por la I+D

astilleros civiles; y la empresa pública estatal Navantia, centrada en la rama militar. De este programa también forma parte Siemens. En total, hasta el momento, en este plan se han implicado ya una quinceana de astilleros, 65 empresas relevantes de la industria naval, siete socios tecnológicos y 20 proveedores de conocimiento y universidades.

Este programa de reconversión tecnológica en múltiples frentes se desarrollará de aquí a 2026. Se estructura en seis grandes líneas estratégicas –entre ellas la automatización de procesos y nuevos productos y servicios digitales–, con más de 90 proyectos a desarrollar durante este quinquen-

io. Y todo ello con el objetivo de aumentar la competitividad de la industria entre un 15% y un 20%, crear 1.700 nuevos puestos de trabajo y generar un efecto económico de más de 3.000 millones. Actualmente, de este sector dependen unos 70.000 empleos, entre propios e inducidos.

Desde hace años, la industria naval española se la juega en el selectivo mundo de la tecnología, de la innovación y de la I+D. En tamaño, en dimensión de su tejido de astilleros y mano de obra empleada, nada tiene que ver este sector con lo que era hace 40 o 50 años. Hoy en día, el segmento de la construcción naval más intensivo en mano de obra está

copado por China, seguida de Corea del Sur. Japón ocupa el tercer puesto en ese continente que es, hoy por hoy, la gran factoría naval del mundo.

Pero hablar de astilleros, sin más, no refleja la dispar realidad interna que se da en el sector. China y Corea del Sur, con mano de obra barata, son imbatibles en la parte del mercado dedicada a la construcción de los gigantescos barcos de transporte de mercancías, cuyos procesos de fabricación son muy intensivos en trabajadores y en acero. Junto a ese mercado, en el sector convive un exigente segmento de barcos de alta tecnología dedicados a múltiples ramas de actividad, incluida la militar. Es

ahí donde Europa es fuerte. Y en Europa, España forma parte del grupo de cabeza.

Este segmento industrial –en el que tiene una importancia creciente la sostenibilidad medioambiental– es el que se dedica a construir, por ejemplo, sofisticados buques de investigación oceanográfica, barcos especializados en la puesta en marcha y mantenimiento de plataformas eólicas marinas o embarcaciones de alto rendimiento tecnológico para usos pesqueros, entre ellos los buques de captura y transporte de pescado vivo. Y también en el plano militar destaca la competitividad internacional de la española Navantia, los astilleros públicos que son estratégicos para la Defensa nacional y que se han convertido en suministradores de tecnología y de embarcaciones a las armadas de otros países. Entre sus clientes figura Estados Unidos.

«Estamos en la élite»

«La industria naval española tiene un reconocido prestigio a nivel mundial», destaca José





▶ 14 Febrero, 2021



Francisco Fernández, secretario del consejo de administración de Pymar. «Los armadores más exigentes que existen en el mundo, los que operan en las condiciones más duras, los que demandan los buques más sofisticados, contratan principalmente en Alemania, España, Holanda y Francia», explica. España lleva años entre los tres primeros puestos del ranking europeo del sector. No menos del 90% de su fabricación se exporta, es comprada por armadores de fuera de otros países.

«Estamos en la élite de la construcción naval en el mundo y tenemos que seguir siéndolo, porque si dejamos de estar a la vanguardia, nos quedaremos atrás. El que se retrase en la carrera tecnológica se quedará atrás en el mercado, y eso supone pasarlo muy mal en este sector», indica José Francisco Fernández para destacar la reconversión tecnológica que afronta en este momento la industria naval española: la industria 4.0, la digitalización y la sostenibilidad son las tres áreas esenciales.

«De lo que se trata es de que toda la cadena se digitalice, es decir, tanto la cadena de suministro como la industria auxiliar y los centros de construcción», afirma el secretario del Consejo de Administración de Pymar. Y pone algunos ejemplos de las líneas de innovación en las que están trabajando los astilleros civiles. Es el caso de la digitalización de procesos, como los robots de cortado por ordenador con precisión milimétrica. O los modelos virtuales que permiten, con unas gafas 3D, recorrer digitalmente cualquier espacio del barco que se ha diseñado, acceder desde el ordenador a toda su estructura, a todas sus instalaciones y sistemas, para resolver problemas y optimizar el trabajo técnico, tanto durante el proceso de construcción del buque como una vez terminado. Un desarrollo de alta tecnología similar es el «gemelo digital» que está impulsando Navantia y que, en su caso, está concebido para recoger datos de comportamiento del barco en el mar y analizarlos desde un ordenador central de control.

Estrategia de Navantia

Es un botón de muestra de la vanguardia tecnológica en la que se mueve también la actividad de Navantia, especializada en la construcción naval militar, pero que está diversificando su actividad en el ámbito civil, en el ligado a la energía

eólica marina. «Es un ámbito de actividad muy importante, que va asociado además a la transformación verde» que ha interiorizado Navantia, también en sus procesos de construcción naval militar. Además de trabajar en el desarrollo y construcción de las plataformas en las que se soportan los gigantes aerogeneradores marinos, Navantia «está apostando muy fuerte en la generación de hidrógeno verde, estamos trabajando en este campo con las principales energéticas, para producir hidrógeno verde en alta mar con electricidad eólica marina generada allí mismo», explica Javier Romero Yacobi, director de Estrategia de Navantia.

Esta empresa pública ha disparado su facturación en los últimos años, al calor de los encargos estratégicos realizados por el Ministerio de Defensa, pero también con los contratos adjudicados por otros países. «La actividad de Navantia es estratégica para la soberanía nacional en el campo de la defensa», indica Romero Yacobi, que destaca cómo ha evolucionado la posición de España en este particular: «De comprar los diseños a Estados Unidos y a otros países hemos pasado a exportar nuestros buques militares a estados como Noruega, Australia o incluso EE.UU.».

Facturación y empleo

Desde el año 2000, Navantia ha ingresado 10.000 millones por exportaciones. Y en el quinquenio 2014-2019 dobló su facturación, ayudada también por los contratos asignados por el Ministerio de Defensa español. Esa tendencia de aumento en la cifra de negocio no se quebró en 2020, aunque aún no se han dado a conocer los resultados definitivos del ejercicio. En paralelo a ese despegue en su facturación, Navantia ha reducido sus pérdidas un 51% en el

Exportación de tecnología militar

R. P.

Entre los contratos de fabricación que tiene actualmente Navantia figura la fabricación de fragatas para Arabia Saudí. Es un ejemplo de cómo rentabilizar comercialmente diseños navales de uso militar concebidos y desarrollados en España. Ejemplo de ello fue el buque de la Armada «Juan Carlos I». En su diseño y construcción, el Estado invirtió en Navantia 450 millones de euros, y de ese modelo «hemos vendido a Australia dos unidades y hemos exportado el diseño a Turquía, operaciones que nos han supuesto unos ingresos de casi 2.000 millones de euros», explica el director de Estrategia de Navantia, Javier Romero.

trienio 2017-2019. El último ejercicio del que hay datos definitivos (2019) se saldó con unas pérdidas de 144,26 millones.

El Estado relativiza la casilla final de esa cuenta de resultados porque, se destaca, su actividad tiene un peso económico y estratégico que excede ampliamente a su resultado contable. Además de lo que supone en términos de defensa nacional, ejerce una fuerte actividad tractora de la economía y del empleo allí donde cuenta con centros productivos.

En la provincia de Cádiz, por ejemplo, la actividad de Navantia soporta el 25% del empleo industrial y el 23% del VAB del sector secundario, según destaca el director de Estrategia de esta empresa pública. En Murcia y en La Coruña, uno de cada diez empleos industriales dependen de Navantia. Al empleo propio se le añade el indi-



recto y el inducido. Navantia tiene ahora 4.000 trabajadores, «pero a nuestras instalaciones entran a diario otros 8.000 empleados de industrias auxiliares, y si a eso se le suma el empleo indirecto, la cifra de con-

junto ronda los 26.000 puestos de trabajo ligados a la actividad de Navantia», afirma Javier Romero Yacobi. El objetivo es aumentar esas cifras. De hecho, la actual capacidad productiva de Navantia, si se aprovechara plenamente, permitiría elevar la cifra total de empleo directo e indirecto hasta los 38.000 trabajadores.

Perspectivas

La clave para el sector es seguir siendo competitivo en ese segmento de la industria naval internacional que se centra en barcos de alta tecnología. Así lo considera también el ingeniero naval y profesor de Matemáticas en la Universidad Francisco de Vitoria, Ricardo Visiers. «En España tenemos la preparación técnica para competir en este segmento, contamos con capacidad física para acometer grandes proyectos, y nuestros astilleros se han especializado mucho en construc-

EL COVID NO HA HECHO MELLA, DE MOMENTO

R. P.

La crisis económica del coronavirus no se ha notado, de momento, en la cartera de pedidos que maneja la industria naval española. En este sector, los contratos se planifican a largo plazo, lo que hace que las crisis económicas no se suelen notar de inmediato en la industria naval. Los astilleros civiles españoles cerraron 2020 con una cartera de pedidos en

ejecución de 44 barcos (en 2019 fueron 45), por valor de 1.973 millones de euros, según ha indicado el grupo empresarial Pymar. Desde hace seis años, la cartera anual de los astilleros civiles se mantiene estable entre los 1.900 y los 2.000 millones de euros. Por su parte, Navantia ha afirmado a ABC que la cartera de pedidos que tiene actualmente esta empresa pública ronda los 8.000 millones de euros.

La cartera de pedidos actual de los astilleros españoles ronda los 10.000 millones de euros



▶ 14 Febrero, 2021

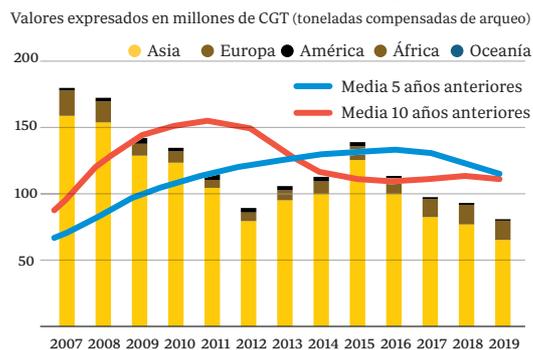


La industria naval factura anualmente en España cerca de 2.000 millones de euros

Cartera a cierre de año del sector español

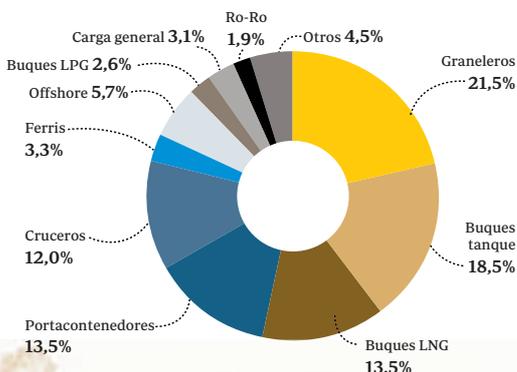


Evolución de la cartera mundial de pedidos

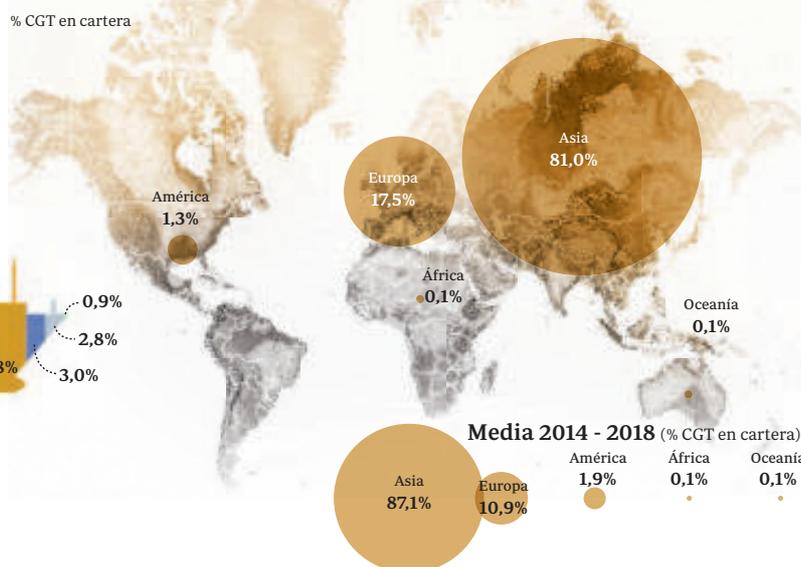


Distribución de la cartera de pedidos a nivel mundial

Porcentajes expresados sobre el total de CGT en cartera a cierre de 2019



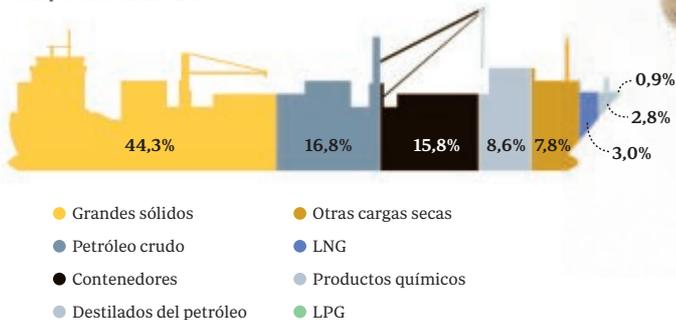
Distribución de la construcción naval mundial en 2019



ciones muy complejas», destaca Visiers, que también considera acertada la vía de la diversificación por la que ha apostado la industria naval española, en campos como la eólica marina. «Buscar esos nichos de especialización es lo correcto», indica, en un momento en el que por costes de mano de obra es imposible competir con China y Corea del Sur.

Distribución del transporte marítimo por tipo de mercancía

Porcentajes expresados sobre el total de las toneladas transportadas durante 2019



Fuente: Pymar

ABC