

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «El sector naval europeo frente a la crisis»

(2011/C 18/07)

Ponente: **Marian KRZAKLEWSKI**

Coponente: **Enrique CALVET CHAMBÓN**

El 16 de julio de 2009, de conformidad con el apartado 2 del artículo 29 de su Reglamento Interno, el Comité Económico y Social Europeo decidió elaborar un dictamen de iniciativa sobre el tema:

«El sector naval europeo frente a la crisis».

La Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales, encargada de preparar los trabajos del Comité en este asunto, aprobó su Dictamen el 9 de abril de 2010.

En su 462º Pleno celebrado los días 28 y 29 de abril de 2010 (sesión del 29 de abril), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado, por 168 votos a favor, 14 en contra y 12 abstenciones, el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El Comité Económico y Social Europeo constata con gran preocupación que el sector de la construcción naval de la UE atraviesa una situación de crisis profunda caracterizada por un completo fracaso en lo que se refiere a nuevos pedidos, grandes problemas de financiación para los pedidos ya existentes, exceso de capacidad de producción en la construcción de buques mercantes, pérdida irreversible de puestos de trabajo y anuncio de nuevos despidos, un número cada vez mayor de suspensiones de pagos y cierres de astilleros y empresas relacionadas con ellos.

1.2 El Comité está convencido de que, como resultado de la crisis, es indispensable una estrategia europea común para el futuro del sector naval de la UE y la coordinación de las acciones de los Estados miembros en este ámbito. Los primeros elementos de esta estrategia deberían definirse y ponerse en marcha a más tardar a mitad de 2010 y deberían abordar las siguientes necesidades más urgentes:

- estímulo de la demanda (véanse los puntos 4.1 y 4.1.1),
- financiación (entre otras medidas, prolongando más allá de 2011 las acciones del «marco comunitario aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval»),
- garantía de medidas en materia de empleo (incluidas las ayudas con motivo del cierre de astilleros),
- reacción ante la situación de desigualdad en las reglas del juego.

Estas acciones deberían contrarrestar los estímulos negativos que podrían dificultar la competitividad.

1.3 En ausencia de un sistema de normas comerciales para el sector de la construcción naval obligatorias en todo el mundo, el Comité considera que hay que exigir a la Comisión medidas más enérgicas y una actuación más directa para proteger este sector estratégico. Ante la falta de un acuerdo internacional a nivel de la OCDE, la UE debe adoptar medidas directas y enérgicas para proteger al sector europeo de la construcción naval ante la competencia desleal.

1.4 Los responsables europeos y nacionales, las empresas del sector y los interlocutores sociales deben adoptar con urgencia medidas para la realización de un proyecto común ⁽¹⁾. Los objetivos políticos son los siguientes:

- mantener una base industrial fuerte y competitiva para este sector de alta tecnología en Europa, que pueda garantizar un nivel elevado de empleo sostenible en el futuro;
- evitar despidos precipitados en un período de deterioro de la coyuntura, preservar puestos de trabajo, y, lo que es igualmente importante, retener la mano de obra altamente cualificada en este sector estratégico;
- otorgar especial importancia a los argumentos ecológicos y de ahorro energético para el transporte marítimo; el sector naval europeo, y, en particular, el subsector del equipamiento de buques, tiene un gran potencial para mejorar la situación en estos dos aspectos;
- garantizar la cohesión en relación con las regiones costeras amenazadas en las que actualmente existe una industria naval;

⁽¹⁾ En la sesión de los representantes de alto nivel en el marco de la iniciativa LeaderSHIP celebrada en Bremerhaven ya se presentó un proyecto de reacción ante la situación de crisis.

- no permitir que la capacidad de producción de los astilleros disminuya por debajo de una masa crítica, ya que ello tendría como consecuencia que en el futuro la UE no estuviese en condiciones de producir buques;
- garantizar el *know-how* europeo en materia de financiación de la construcción naval ⁽²⁾;
- salvaguardar las competencias marítimas europeas (también en materia científica y de enseñanza superior);
- garantizar que el sector posea un importante potencial de crecimiento, innovación y expansión en el ámbito de la I+D;
- manifestar claramente que los costes de la inacción son mucho más elevados que los costes de tomar ahora medidas concretas para apoyar el sector (véase el ejemplo de EE.UU.) ⁽³⁾.

1.5 El Comité insta al Consejo, a la Comisión y al Parlamento a que la UE reconozca como objetivo estratégico y prioritario el mantenimiento de una masa crítica indispensable en el campo de la construcción y la reparación naval en Europa. Esto es fundamental para:

- supervisar los avances en materia ecológica y energética en el ámbito del transporte, así como el aumento de su eficiencia energética;
- no perder una importante contribución tecnológica a la industria europea. Esta contribución influye en otros sectores (economías exteriores). Una vez que se cierra un astillero, ya no vuelve a abrirse;
- aprovechar el potencial de crecimiento futuro (por ejemplo, utilizando la energía eólica), cosa que Europa sólo puede hacer explotando sus capacidades en el ámbito de la construcción naval;
- preservar una capacidad suficiente de reacción ante cualquier circunstancia histórica (en situaciones de crisis, cada unidad de navegación se convierte en un elemento estratégico de combate; también los buques mercantes);

⁽²⁾ Hasta ahora Europa ha dominado los mercados de créditos a la construcción naval. Para salvaguardar y aprovechar este *know-how*, deberá establecerse un sistema de garantías europeo que permita a los astilleros asegurar la financiación de los pedidos actuales y futuros. Europa ha de mantener y seguir desarrollando su función como centro de financiación naval.

⁽³⁾ La consecuencia comercial de la pérdida de masa crítica en EE.UU fue un aumento del 300 % de los costes de construcción de nuevas unidades tras la crisis del sector.

- conservar la mano de obra cualificada y un nivel suficiente de investigación científica avanzada en el sector naval, que de lo contrario se encontraría por completo en manos no europeas en ámbitos como el transporte, el desarrollo sostenible, la defensa del medio ambiente o el alto nivel de innovación tecnológica.

1.6 El Comité advierte de que la pérdida de una masa crítica indispensable en el sector naval provocará la liquidación y el cierre de centros de formación de ingenieros y personal técnico especializado, así como de escuelas de formación profesional para trabajadores especialistas. Señala que la Unión Europea se ve amenazada por la pérdida de masa crítica intelectual a manos de sus competidores comerciales y políticos.

1.7 El Comité considera que, tal y como ha sucedido con otros sectores (por ejemplo, el de la automoción), los Estados miembros deberían realizar esfuerzos comunes para actuar conjuntamente a nivel europeo, con el fin de hacer posible que este sector supere la crisis mediante la aplicación a corto plazo de medidas temporales que tomen en consideración la especificidad del sector.

1.7.1 Estas medidas deberían:

- permitir garantizar nuevos pedidos lo antes posible;
- posibilitar el mantenimiento en medio de una coyuntura débil de vínculos entre los astilleros y las empresas que cooperan con estos últimos y los trabajadores con conocimientos técnicos indispensables, a fin de no perder de manera irreversible el potencial de conocimientos con motivo de una crisis temporal.

1.8 En relación con la política de empleo en este sector, el Comité considera que hay que evitar por todos los medios los despidos en el sector. Debe retenerse a los trabajadores cualificados y competentes, que ya escaseaban en los últimos años. Mientras dure la crisis en el sector, los poderes públicos deben crear marcos europeos comunes para el trabajo a tiempo parcial a fin de garantizar una igualdad de condiciones en Europa y una defensa de los trabajadores, que estén a disposición de todos los trabajadores amenazados.

1.8.1 Dichos marcos deberán garantizar la preservación de los puestos de trabajo y del poder adquisitivo en la medida de lo posible, así como el derecho de todos los trabajadores a acceder a las prestaciones de formación y reciclaje profesional. Son indispensables unos programas de formación y reciclaje de los trabajadores de la construcción naval a fin de mejorar sus competencias individuales y el nivel general de cualificaciones en los astilleros.

Recomendaciones y propuestas específicas del Comité

1.9 Es preciso acelerar las actuaciones a nivel europeo para facilitar la renovación urgente de la flota de modo que se tengan en cuenta los problemas ecológicos. Para ello es importante aprovechar las posibilidades que ofrecen las directrices comunitarias de 2008 sobre las ayudas estatales para la protección del medio ambiente. La Organización Marítima Internacional debería resolver las cuestiones medioambientales a nivel internacional con carácter prioritario. Este proceso ya está en marcha.

1.10 Los Estados miembros y la UE deberán abordar el problema de la financiación a largo plazo del sector de la construcción naval. Para ello hay que crear, conjuntamente con el BEI, un instrumento europeo para la financiación de los astilleros. El sector, los responsables políticos y el BEI deben estudiar la manera de poner a disposición del sector de la construcción naval recursos del BEI destinados a promover las tecnologías ecológicas y el transporte limpio.

1.11 Es necesario un control más estricto de las prácticas empresariales de los armadores, a fin de que no utilicen las subvenciones europeas y nacionales para la adquisición de buques a astilleros de países no pertenecientes a la UE.

1.12 Hay que ayudar y fomentar el desguace y la modernización (*retrofitting*) ecológicos y económicamente aceptables de las unidades antiguas cumpliendo los requisitos europeos en materia de calidad en los astilleros que realizan estas actividades.

1.13 El Comité apoya la iniciativa LeaderSHIP 2015 como marco idóneo para todas las partes interesadas a fin de desarrollar conjuntamente políticas para este sector. Dicho marco también debería ampliarse a otros sectores industriales.

1.13.1 La iniciativa LeaderSHIP 2015 (LS 2015) debe también desarrollar un plan de acción dinámico y valiente centrado en el fortalecimiento del sector naval europeo, en la preservación de los puestos de trabajo que exigen altas cualificaciones y que responda a los retos que afronta el sector de la construcción naval en materia de protección del medio ambiente. Es necesario que todas las partes interesadas, y, en particular, las instituciones de la UE y los Estados miembros apliquen las propuestas desarrolladas en el marco de LS 2015.

1.14 El Comité recomienda a los interlocutores sociales que aprovechen de manera especial durante la crisis las posibilidades de diálogo social a fin de elaborar estrategias comunes para el futuro. El diálogo social es una plataforma para las ideas y soluciones comunes destinadas a afrontar los desafíos actuales y futuros para el sector naval. En este contexto, también deben acordarse y aplicarse normas sociales para los trabajadores del sector naval europeo.

1.14.1 El Comité considera que la aplicación en este sector del principio de responsabilidad social de las empresas (CSR) debería contribuir a su desarrollo sostenible.

1.14.2 El Comité insta a adoptar *medidas concretas* a fin de mantener los vínculos de los trabajadores con el sector durante largos períodos de ausencia de pedidos (*labour pools*, formación subvencionada, etc.).

1.14.3 Hay que estudiar la posibilidad de destinar temporalmente al sector naval una parte de las ayudas «sociales» (FSE ⁽⁴⁾, FEDER, fondo de adaptación a la globalización).

(⁴) Fondo Social Europeo

1.15 El Comité apoya la pronta creación de un consejo sectorial sobre el empleo y las competencias del sector naval, de acuerdo con la nueva estrategia de la Comisión, que prevé la creación de este tipo de órganos.

1.16 Teniendo en cuenta la importancia clave de la producción de buques ecológicos y de bajo consumo energético para la supervivencia del sector, hay que aspirar a que las empresas de construcción naval, los centros de enseñanza y los poderes públicos garanticen programas de formación y de reciclaje profesional que promuevan y desarrollen un conjunto adecuado de conocimientos y competencias que permitan la transición eficaz hacia buques de menores emisiones y de bajo consumo energético. El Comité apoya la idea de «cualificaciones ecológicas» para todos los trabajadores del sector.

1.16.1 En el sector de la construcción naval deberían aprovecharse instrumentos como ECVET, EQARF o EQF a fin de facilitar la movilidad y aumentar la competencia y la productividad.

1.17 Debe exigirse al sector de la construcción naval que amplíe sus objetivos y actividades (medio marino, acuicultura, producción de energía *off-shore*, dimensión ártica, etc.).

1.18 También deberían dirigirse los esfuerzos tecnológicos hacia nuevos ámbitos (incluida la investigación científica) y reforzarse el papel de las plataformas tecnológicas (por ejemplo, la plataforma Waterborne) y la colaboración entre ellas.

1.19 Debe instarse a la Comisión a que preste un mayor apoyo y adopte medidas más urgentes para favorecer la navegación marítima de corta distancia, las autopistas del mar y unos buques adecuados para estos servicios que cumplan los requisitos ecológicos y energéticos europeos.

1.20 El Comité considera que al buscar soluciones para los astilleros europeos no puede dejarse de valorar a los productores de equipamiento para buques, directamente relacionados con ellos. La situación de este sector es mucho mejor que la de la construcción naval (entre otras cosas, porque las empresas pueden trasladar más fácilmente su actividad). Por eso merece la pena examinar las causas de estas situaciones diferentes y extraer conclusiones que puedan tenerse en cuenta a la hora de buscar soluciones eficaces para los astilleros europeos.

El Comité tiene intención de elaborar en el futuro un informe sobre este sector y su influencia en el sector de la construcción naval.

2. Introducción: contexto y objetivos del dictamen

2.1 El sector europeo de la construcción naval ⁽⁵⁾ se ha visto especialmente afectado por la crisis actual, debido a:

— sus exigencias financieras específicas, que son mayores que en otros sectores;

(⁵) La definición de este término se encuentra en el glosario que se incluye al final del dictamen.

- su enorme sensibilidad a los cambios en el comercio mundial, que se encuentra ahora en franco declive en lo que respecta a la demanda de construcción de buques, lo cual en gran medida es el resultado de un crecimiento récord del número de buques mercantes en el mundo, que decididamente supera el crecimiento de la demanda en el transporte marítimo;
- su competencia, que procede fundamentalmente de los Estados que adoptan un planteamiento intervencionista con respecto a la industria de la construcción naval y que consideran que este sector tiene gran importancia estratégica;
- el hecho de que esta crisis haya surgido en un momento en que existe claramente un fortísimo excedente de capital físico en todo el mundo, que sobrepasa considerablemente las necesidades;
- el hecho de que esta crisis se haya producido cuando muchos astilleros europeos están saliendo de un proceso avanzado y a menudo doloroso de reestructuración, modernización y mejoras técnicas; un ejemplo de esto es la situación de los astilleros polacos;
- las características específicas de este sector (enormes inversiones, largos ciclos de producción, prototipos y bienes que nunca se producen en serie, etc.), lo que de diverso modo hace que la construcción naval sea un sector inevitable e intrínsecamente rígido. En tiempos de crisis aguda esto conduce a tomar medidas drásticas, como el cierre de astilleros.

2.2 Hay un peligro real de perder la masa crítica ⁽⁶⁾ necesaria para sostener la capacidad de producción de los astilleros en Europa; este factor debe tenerse en cuenta para evaluar el daño que ello provocaría, no sólo desde un punto de vista económico, social y tecnológico, sino también en términos estratégicos, para el futuro de la Europa que queremos construir.

2.3 Los factores antes mencionados han llevado al Comité a elaborar el presente dictamen, que se centra en las consecuencias específicas de la crisis para el sector de la construcción naval. El dictamen examina la cuestión desde su perspectiva económica y social (con respecto al empleo, a la calidad de los puestos de trabajo, al impacto regional) y desde un ángulo tecnológico y estratégico.

2.4 En el presente dictamen el Comité también lleva a cabo una revisión y una evaluación intermedias de la aplicación de la iniciativa LeaderSHIP 2015 e intenta contestar a las siguientes preguntas: ¿qué puede hacerse para asegurar el éxito y para evitar el fracaso? y ¿cómo puede actualizarse esta iniciativa en respuesta a los nuevos factores surgidos de la crisis económica?

⁽⁶⁾ Volumen mínimo de producción general en los astilleros de los países de la UE necesario para mantener el funcionamiento del sector de la construcción naval en el territorio de la UE.

3. Las consecuencias específicas de la crisis para el sector de la construcción naval

3.1 Dada la naturaleza única del sector de la construcción naval, es importante subrayar que la acumulación de problemas financieros en este sector, resultado tanto de los continuos problemas con la financiación ⁽⁷⁾ como de una fase desfavorable en el ciclo económico y de la retirada de inversores de la financiación de pedidos ya realizados [así como del número cada vez mayor de transacciones de buques «de segunda mano» ⁽⁸⁾], está generando una situación muy arriesgada, especialmente porque esta rama de la industria siempre ha tenido que afrontar mayores problemas de financiación que otros sectores.

3.1.1 El sector de la construcción naval de la UE y, en particular, el subsector de los astilleros que construyen buques de gran tamaño y de tamaño medio, también sufre las consecuencias de la falta de condiciones de competencia equitativas y de una competencia desleal de otras partes del mundo, algo que viene sucediendo desde hace décadas. Este sector carece hasta ahora de un sistema de normas comerciales vinculantes en todo el mundo. Además, no hay que olvidar que la crisis ha puesto de relieve el exceso de capacidad de producción en países que están luchando implacablemente por una financiación pública permanente de la producción nacional.

3.1.2 Habida cuenta de la acumulación sin precedentes de muchas de las circunstancias desfavorables antes citadas, ante el problema que afronta actualmente este sector no puede decirse simplemente que «la historia se repite», sino que se trata más bien de un desafío nuevo de consecuencias posiblemente dramáticas. Hay que destacar que estas dificultades son más bien de carácter financiero que industrial o estructural.

3.1.3 No obstante, la crisis representa una oportunidad para emprender acciones que conduzcan a preservar y garantizar la masa crítica necesaria para mantener tecnologías avanzadas en este sector en peligro de ruina y sin embargo clave para el transporte marítimo. Desgraciadamente, los astilleros europeos corren el riesgo de perder esta masa crítica.

3.2 El sector de la construcción naval muestra una tendencia característica a reaccionar con retraso a la recuperación de la coyuntura. A causa de esta tendencia desfavorable, a menos que el sector reciba apoyo, la herida puede ser mortal, y lo mismo podría suceder si las medidas de apoyo temporales ya en curso se interrumpen demasiado pronto.

3.2.1 En la industria de la construcción naval se produce una situación en la que un período de crecimiento va seguido de un período de declive. Esta tendencia es muy habitual en este sector desde hace décadas y la UE debe anticipar los efectos del ciclo económico en sus políticas sectoriales.

3.3 Al examinar las causas y las consecuencias de la difícil situación del sector hay que citar las circunstancias específicas de países como, por ejemplo, Polonia o Rumanía.

⁽⁷⁾ Problemas de financiación cada vez mayores debido al escaso margen de beneficios (CESA)

⁽⁸⁾ El exceso de buques supera ampliamente al crecimiento de la demanda en el transporte marítimo: si colocáramos todos los buques de nueva construcción uno detrás de otro, se extenderían a lo largo de 60 millas náuticas (véase Bloomberg and Clarkson Research Services).

La dramática situación de Polonia, que se manifiesta actualmente en la desaparición de la producción en los dos grandes astilleros de Gdynia y Szczecin, es el resultado de la acumulación de varias circunstancias fatales y de su falta de anticipación unos años antes. Sucedió lo siguiente: se bloquearon los procesos de mejora y reestructuración del sector debido principalmente a la decisión política de finales de 2002 y principios de 2003, y no se aprovechó entre 2003 y 2008 la buena coyuntura en el mercado europeo y mundial.

3.4 Este es un sector de importancia estratégica *per se*, y también en relación con otros sectores y con el empleo, lo cual es particularmente apreciable y evidente en estos tiempos de crisis. La Comisión ha reconocido este hecho, y esperamos que también lo haga la actual Presidencia de la UE. Por eso es preciso esperar y exigir medidas políticas por su parte. Lamentablemente, hasta ahora no existe un apoyo claro por parte de la mayoría de los Estados miembros donde que cuentan con un sector de construcción naval.

3.5 El impacto social de la crisis en el sector de la construcción naval es muy significativo a nivel regional. El paro creciente en las denominadas «regiones de construcción naval» y la pérdida de una parte importante del PIB regional pueden ser más drásticos que en el caso de las industrias de ámbito nacional, para las que se están proporcionando medidas de apoyo a nivel nacional.

3.6 Cuando se cierra un astillero, por lo general es para siempre. Entonces se pierden irremediamente conocimientos técnicos (*know-how*) o tecnologías avanzadas. En la práctica, todos los productos de la construcción naval son productos experimentales o prototipos, y cada uno de ellos contiene un componente de I+D diferente. Si Europa los pierde, entonces el futuro del transporte ecológico y con bajas emisiones de carbono garantizado por «buques limpios» quedará en otras manos, no seguras. Además, la pérdida de masa crítica podría limitar el acceso a la energía y las materias primas de los océanos, así como a los minerales extraídos *off-shore*.

3.7 El subsector de la reparación naval no se encuentra en crisis, aunque puede empezar a sentir la competencia por parte de los astilleros de construcción que modifican su perfil para convertirse en astilleros de reparaciones. Por otra parte, últimamente se están produciendo casos de adquisición (o arrendamiento) de elementos de infraestructura productiva de los astilleros de construcción por los astilleros de reparaciones y la contratación de grupos de trabajadores cualificados procedentes de los astilleros cerrados.

3.8 El sector de la construcción y reparación naval y los equipamientos y materiales de tecnología avanzada que utiliza desempeñan un papel clave también en la defensa de Europa, en el aumento de la protección y la seguridad, la mejora del medio ambiente y en la transferencia de tecnología a otras áreas de la industria; esto constituye un argumento importante en la búsqueda de soluciones a la actual situación crítica del sector.

3.9 Al describir la situación del sector de la construcción naval, y, en particular, la situación de los astilleros, no puede dejarse de hacer una valoración del sector de producción de equipamiento para buques, directamente relacionado con el primero. Este sector da trabajo en Europa a casi el doble de

trabajadores que el sector de la construcción naval (si excluimos el empleo del sector de la construcción de yates y embarcaciones de recreo, que es 1,5 veces superior al del sector naval tradicional). En cuanto a la participación del sector del equipamiento naval de la UE en la producción mundial de equipamiento tecnológicamente avanzado, ésta es mucho mayor que la del sector de la construcción naval, y asciende al 36 % (frente al 50 % de Asia, que se refiere a productos de clase inferior). Por lo tanto, la situación de este sector es incomparablemente mejor que la de la construcción naval.

3.10 Por lo tanto, merece la pena estudiar las causas de estas distintas situaciones y extraer conclusiones que puedan tomarse en consideración a la hora de buscar soluciones eficaces para los astilleros europeos. Las soluciones aplicadas a este sector y su relación natural con la construcción naval pueden crear una sinergia valiosa que merezca aplicarse en todo el sector de la construcción naval. Al mismo tiempo, no hay que ignorar los pronósticos que auguran un deterioro importante de la situación del sector europeo del equipamiento, en el contexto de una situación de pérdida de masa crítica de los astilleros europeos.

4. Medidas y soluciones propuestas para afrontar la situación actual de crisis del sector

4.1 Urge aumentar la demanda de los productos y servicios que se ofrecen en todo el sector (incluida la reparación). El Comité considera que, con este fin, es importante fomentar la modernización ecológica (*retrofitting*) de buques viejos o no seguros, así como de buques «contaminantes», a través de medidas legislativas e incentivos económicos.

4.1.1 Para superar el problema de la mala situación de mercado en este sector, la UE y los Estados miembros podrían, entre otras cosas, apoyar o financiar la mejora de la flota mercante de la UE en los aspectos ecológico y de ahorro energético, recurriendo a la subcontratación para el equipamiento industrial y de los buques.

4.1.2 Los astilleros europeos deberían concentrarse en construir buques que ofrezcan una ventaja comparativa, esto es, buques especializados de alta calidad y alta tecnología⁽⁹⁾;

4.2 Deberían estudiarse medidas específicas en el contexto de la denominada *flexibilidad* «interna», protegiendo el vínculo entre los trabajadores del sector y sus conocimientos técnicos (*know-how*) en la fase recesiva del ciclo⁽¹⁰⁾. Estas medidas deberían apoyarse con negociaciones entabladas en el marco del diálogo social y mediante la organización de ayudas públicas destinadas a este fin.

⁽⁹⁾ Sin pretender ser exhaustivos, cabe citar: buques de pasaje, cruceros, yates, embarcaciones de recreo, buques auxiliares, buques destinados al transporte de vehículos, de productos químicos, de distintos tipos de gas, buques de altura, rompehielos, buques hotel, buques de protección de pesca, remolcadores de apoyo, plataformas de perforación, parques eólicos de alta mar, buques destinados a fines militares, buques equipados con tecnología de doble uso, modernos buques de carga polivalente, remolcadores y buques destinados a la investigación.

⁽¹⁰⁾ Período en el que se producen los efectos de la crisis y de «caída» en el ciclo económico (número muy limitado de pedidos).

4.2.1 Algunas medidas estructurales de apoyo de ámbito regional podrían revisarse nuevamente y centrarse en este sector. El FEDER ⁽¹⁾ podría ser una fuente de financiación para algunos instrumentos de este tipo.

4.3 Hasta el momento, la lucha por conseguir unas condiciones de competencia equitativas en el competitivo mercado de la construcción y la reparación navales no ha sido seria ni justa. Es preciso garantizar la libre competencia en Europa, pero debe ofrecerse a este sector, que tiene que ajustarse al resto del mundo, el mismo nivel de protección de que disfrutaban sus competidores de fuera de la UE.

4.3.1 Si es importante reconocer la importancia estratégica del sector de la construcción naval, en lo que se refiere a la competencia de terceros países, deberíamos hacerlo, de manera similar a como se hace, por ejemplo, en el sector de la automoción. Sin embargo, en el último acuerdo con Corea ni siquiera se exige el cumplimiento de sus obligaciones previas y más recientes; este no es un planteamiento serio.

4.3.2 Corea debe respetar su compromiso de practicar «precios normales de mercado» y abstenerse de subvencionar astilleros. Esta debería ser la recomendación de la Comisión en la reunión de la OCDE correspondiente a las negociaciones sobre el nuevo acuerdo relativo a la construcción naval.

4.4 La construcción naval vinculada a la defensa también tiene un papel importante que desempeñar en el futuro del sector. En este campo es esencial subrayar las medidas adoptadas por la Agencia Europea de Defensa que deben considerarse como prospectivas. En este contexto, cabe recordar las oportunidades que crean para este subsector las tecnologías de doble uso.

4.5 Es importante desarrollar la capacidad y el potencial de la plataforma tecnológica Waterborne con referencia al sector de la construcción naval en el contexto del Séptimo Programa marco de I+D y su colaboración con otras plataformas tecnológicas, a fin de mantener el desarrollo de una de las armas más importantes de los astilleros, a saber, las medidas de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i).

4.6 Es esencial mantener una masa crítica industrial a nivel europeo si queremos tener buques seguros, «ecológicos» y que ahorren energía, que determinarán el futuro de la protección del medio ambiente en el mar, los costes de todo el transporte y la protección y salvaguardia del transporte europeo en términos de suministro energético (buques de cabotaje, plataformas, alojamientos para trabajadores en las plataformas de perforación, parques eólicos costeros, etc.). Esto está asociado también a la idea de organizar un transporte ecológico (transporte marítimo de corta distancia, autopistas del mar, etc.).

4.6.1 En las directrices comunitarias en materia de ayudas estatales para la protección del medio ambiente (2008/C82/01) se menciona explícitamente la adquisición de buques ecológicos. Estas directrices deben aplicarse con celeridad y sin burocracia innecesaria.

4.7 A la luz de los desafíos actuales, el sistema general de apoyo que proporcionan los programas marco que afectan a los sectores de producción en serie debería adaptarse a las necesidades del sector, desde el ángulo de su utilización para la producción naval haciendo uso de tecnologías avanzadas, lo que, por regla general, afecta a los prototipos o a las series limitadas.

4.8 El marco de financiación europeo de 2003 aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval ⁽²⁾ elaborado por la Comisión Europea son adecuadas, resulta útil y debería prorrogarse después de 2011, a fin de garantizar unas condiciones fiables para la innovación. Los principios renovados deberían corresponder mejor a las necesidades específicas y más recientes del sector y asegurar una mayor estabilidad dentro del mismo.

5. La iniciativa LeaderSHIP 2015 - ¿qué puede hacerse para asegurar que ayude al sector en la crisis actual y evitar que fracase?

5.1 Cuando en 2002-2003 el sector de la construcción naval elaboró la iniciativa LeaderSHIP 2015 (LS 2015) y los responsables políticos de la UE la respaldaron, las perspectivas del sector en Europa parecían bastante poco alentadoras. Se estaba produciendo una disminución de nuevos pedidos, y los precios de construcción de los nuevos buques eran bajos y tendían a seguir bajando, como consecuencia del importante incremento de la capacidad de producción en Asia.

5.1.1 La estrategia LS 2015 está actualmente en su punto intermedio, pero el sector se halla en una situación similar o –dada la crisis mundial– posiblemente incluso peor que en el momento en que se puso en marcha la iniciativa.

5.1.2 Hace seis años, se consideraba que la iniciativa LS 2015 era una estrategia basada en la fe, en la capacidad de producción y en el potencial innovador de las industrias marítimas europeas y en la determinación de luchar por su futuro. Aunque parece que este enfoque sigue siendo válido, la iniciativa debe ajustarse y adaptarse a las condiciones y el momento actuales, en especial extrayendo conclusiones de su periodo de puesta en marcha y aplicación.

5.2 Desde el punto de vista de los interlocutores sociales del sector naval, esta es la valoración relativa a LS 2015:

a) Como logros más importantes se consideran los siguientes:

- cambio de forma de pensar en el sector,
- modificación de la percepción que tienen del sector los responsables de las decisiones y la sociedad,
- un planteamiento coherente desde el punto de vista político,
- carácter europeo de la iniciativa,

⁽¹⁾ Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

⁽²⁾ DO C 317/2003, p. 11

— logro de avances concretos en lo que se refiere a los distintos ámbitos de actuación (innovación, diálogo social, derechos de propiedad intelectual, normas técnicas del proceso de producción).

b) Como carencias más importantes cabe señalar las siguientes:

- no se han seguido algunas recomendaciones concretas (LPF⁽¹³⁾, financiación),
- no se han tenido suficientemente en cuenta ciertas cuestiones (estructura del sector).

5.2.1 Resumiendo su opinión, los interlocutores sociales consideran que **la estrategia a largo plazo debe ser corregida por medidas de reacción a la crisis.**

5.3 En un documento en el que da su parecer sobre los avances de la aplicación del programa LS 2015, de hace dos años, la Comisión establece la siguiente conclusión final: «LeaderSHIP 2015 sigue siendo un marco adecuado para sus políticas relativas al sector de la construcción naval. Debe proseguir y, si es posible, acelerarse, en particular en lo que respecta a la cuestión de la financiación de los buques. También cabe señalar que, en muchos ámbitos, corresponde actuar a la industria (por ejemplo, en lo que respecta a la estructura industrial) o a los Estados miembros». La Comisión declara que «mantiene su compromiso con LeaderSHIP 2015 y seguirá haciendo cuanto esté

en su mano para garantizar que, a nivel de la UE, se establezca y aplique la combinación de políticas más adecuada.»

5.4 A pesar del contenido y de las intenciones de esta evaluación, hemos de dejar muy claro que, más de dos años después de la elaboración de este documento, hay una necesidad urgente (en gran parte debida a las transformaciones del sector provocadas por la crisis) de actualizar el programa e incluir en él instrumentos renovados, aunque el esquema general de las medidas más importantes relativas al sector no haya perdido relevancia.

5.4.1 Parece que el principal problema para que tenga éxito la iniciativa LS 2015 es que las iniciativas previstas se están aplicando con escasa eficacia y que está teniendo una repercusión limitada en algunos Estados miembros, especialmente en los que pertenecen a la UE desde hace poco tiempo.

5.5 Por lo que se refiere al impacto de la iniciativa LS 2015 en el empleo del sector de la construcción naval, las evaluaciones de algunos sectores han sido muy escépticas⁽¹⁴⁾. Se critica la iniciativa por su falta de aplicación concreta. Se subraya que los únicos **cambios logrados a raíz de la aplicación de LS 2015 han sido sobre todo de naturaleza cualitativa y referentes a nuevas cualificaciones para los trabajadores.**

Bruselas, 29 de abril de 2010.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Mario SEPI

⁽¹³⁾ *LeaderSHIP Platform Financing* (Financiación de la Plataforma LeaderSHIP)

⁽¹⁴⁾ Presentación: «Ocena wpływu programu LeaderSHIP 2015 na zatrudnienie w przemyśle okrętowym» (Evaluación del impacto del programa LeaderSHIP 2015 sobre el empleo en el sector de la construcción naval). Autores: Jerzy Bieliński; Renata Płoska, Universidad de Gdansk, Polonia.

ANEXO I

Glosario terminológico:

- **Sector de la construcción naval (incluidas la reparación y la transformación de buques):** se concentra en los navíos más grandes (sobre todo los destinados a la navegación marítima), construidos con fines mercantiles o comerciales, pero también aquellos destinados a un uso militar. Este sector abarca igualmente productos y servicios relacionados con la construcción, la transformación y el mantenimiento de estos barcos (tanto para la navegación marítima como la fluvial) ⁽¹⁾. En la construcción naval pueden distinguirse dos subsectores principales ⁽²⁾:
 - construcción de buques:
 - equipamiento de buques.
- **Construcción de buques:** incluye la construcción, reparación (y transformación) de buques y está enfocada sobre todo a los buques mercantes más grandes destinados a la navegación marítima. También se incluye aquí el subsector de los yates de gran tamaño.
- **Equipamiento de buques:** incluye todos los productos y servicios necesarios para la construcción, transformación y conservación de buques (tanto para la navegación marítima como la fluvial) y las construcciones marinas. Se incluyen aquí los servicios técnicos en el campo de la ingeniería, la instalación y el traslado a la explotación, así como el mantenimiento de buques (incluidas las reparaciones) ⁽³⁾.

Cifras y datos:*Astilleros:*

En Europa existen unos 150 grandes astilleros, de los que alrededor de 40 operan en el mercado mundial de grandes buques mercantes destinados a la navegación marítima. Los astilleros (civiles y militares, que se ocupan de la construcción y reparación de buques) de la Unión Europea dan trabajo directo a unas 120 000 personas. Europa, que posee un 15 % de la cuota de mercado mundial, rivaliza actualmente con los países de Asia Oriental por el liderazgo en cuanto al valor de los buques de uso civil construidos (15000 millones de euros en 2007) ⁽⁴⁾.

Equipamiento de buques:

Se estima que el sector del equipamiento de buques da empleo directo a más de 287 000 personas, y que además garantiza el empleo indirecto de unas 436 000 personas. El volumen de negocios anual de este sector en 2008 se estimó en unos 42000 millones de euros ⁽⁵⁾. Casi el 46 % del equipamiento producido se destina a la exportación. El sector del equipamiento de buques es el tercer sector marino en importancia después del transporte marítimo y la pesca ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/index_es.htm

⁽²⁾ ECORYS, *Study on Competitiveness of the European shipbuilding Industry*, Rotterdam, octubre de 2009.

⁽³⁾ http://www.emec.eu/marine_equipment/index.asp

⁽⁴⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/index_es.htm

⁽⁵⁾ Miembros del Consejo Europeo del Equipamiento Marino (EMEC): Alemania, Croacia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, Suecia, Turquía.

⁽⁶⁾ http://www.emec.eu/marine_equipment/index.asp

ANEXO 2

al Dictamen del Comité Económico y Social Europeo

La siguiente enmienda, que fue apoyada por al menos la cuarta parte de los votos emitidos, fue rechazada en el transcurso del debate:

Punto 1.11

Suprímase:

~~«1.11 Es necesario un control más estricto de las prácticas empresariales de los armadores, a fin de que no utilicen las subvenciones europeas y nacionales para la adquisición de buques a astilleros de países no pertenecientes a la UE.»~~

Resultado de la votación

Votos a favor: 65

Votos en contra: 108

Abstenciones: 18
