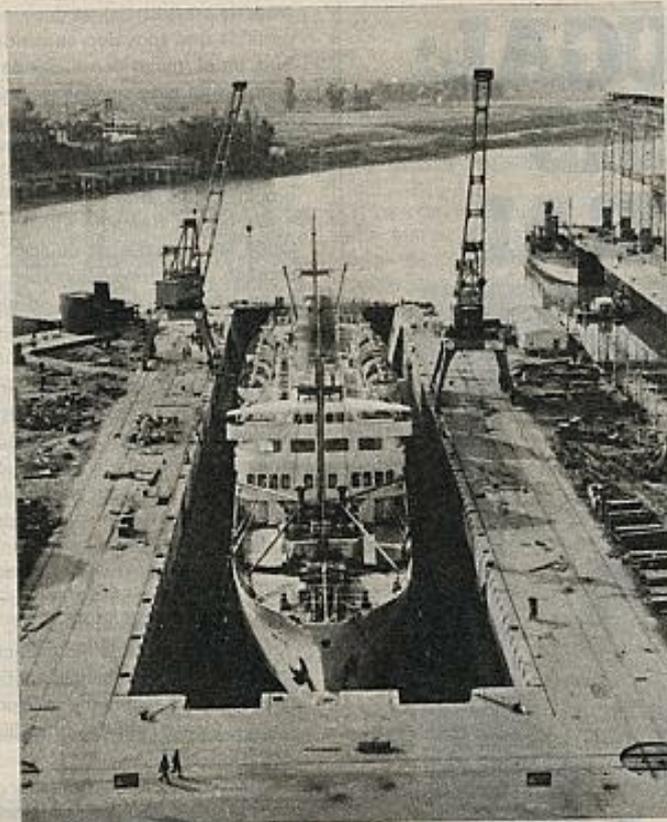


LOS ASTILLEROS EN CRISIS

CARLOS ELORDI



toneladas previsto en un plan de urgencia elaborado por el Ministerio de Industria en mayo de 1976. Han empezado los despidos: por ahora les ha tocado únicamente a las empresas auxiliares —las "contratadas"—, que sirven a los astilleros y a algunas empresas de pequeñas dimensiones —concretamente en Vizcaya y Levante—.

Pero lo grave es lo que puede llegar en los próximos meses, en las próximas semanas. Lo que pueda ocurrir en las tres grandes empresas del sector: Astilleros Españoles (AESA), Astano y Bazán, las tres controladas mayoritariamente por el INI. AESA funciona al 30 por 100 de su capacidad, y aunque la dirección lo niegue oficialmente, existen demasiados indicios de que en breves semanas podría decidir cierres o reducciones de plantilla en alguna de sus factorías. Los gaditanos piensan que les va a tocar a ellos, pues sus instalaciones están especializadas para construir grandes petroleros y buques de carga, para los cuales no existe demanda. En Astano, los rumores indican también el peligro de cierres.

Bazán, dedicada especialmente a la construcción de barcos de guerra, no parece abocada a una crisis a corto plazo.

Tirar la toalla

Las direcciones de las empresas aducen que, junto a reducción de los pedidos, a la exigüidad de su cartera, nadie les da los créditos para financiar los barcos en construcción: a la Banca no le interesa, el crédito oficial ha sido restringido siguiendo las disposiciones de política monetaria. Y las nuevas restricciones acordadas en la Moncloa van a dificultar aún más esta financiación.

Esta es la posición que oficialmente mantienen las grandes empresas —del INI— en sus contactos con los trabajadores. Se dice incluso que algunos directivos quieren utilizar la protesta sindical en curso para obtener estos créditos pendientes. Pero oficiosamente, en comentarios que incluso la prensa ha reproducido, la opinión es muy otra: "No se puede financiar a un sector no competitivo y en crisis, mientras no se reestructure". Y reestructuración significa reducción de plantillas, cierre de instalaciones no rentables.

La Banca privada, cuya presencia en el primer astillero español, AESA, es importante y ha sido decisiva hasta estos últimos tiempos, comparte esta opinión, y no concede los créditos necesari-

LA situación puede estallar en cualquier momento", se dice en Cádiz, en Sevilla, en La Coruña, en El Ferrol, en la ría bilbaína, en Cartagena, en Valencia, en los principales núcleos de la construcción naval. La crisis de los astilleros puede tener consecuencias sociales y políticas imprevisibles, pero graves en cualquier caso. La provincia de Cádiz, con uno de los más altos índices de paro, es el ejemplo extremo: su economía gira alrededor de la construcción naval, más de 30.000

trabajadores viven directa o indirectamente de ella. Y la amenaza de cierres de empresas los ha lanzado a la calle en una espiral de protesta muy difícil de controlar, de parar.

No hay contratos: los procedentes del exterior, que habían sido en estos años la palanca del desarrollo de la industria, se han agotado. Los armadores extranjeros anulan pedidos hechos en los últimos años. La Marina Mercante nacional, atomizada y sin solidez financiera, no puede ni siquiera asumir el millón de



Unidades de la brigada antidisturbios disuelven con botes de humo y balas de goma a los trabajadores de

rios. Las Cajas de Ahorros, que en los tiempos de euforia, del triunfalismo, financiaron la construcción naval, no aportan hoy el apoyo necesario.

Estos son los datos actuales en una apresurada visión. Y a la luz de los mismos es imposible atisbar soluciones, ni siquiera paliativos, a la grave crisis. Habrá cierres, despidos, paro y aumentará la tensión social.

En Cádiz, tras las manifestaciones pacíficas —con participación de más de 100.000 personas—, han surgido los primeros y graves brotes de violencia: 600 trabajadores encerrados —sólo 600, para evitar mayores tensiones—, barricadas en la ciudad —incendiadas por grupos incontrolados—, enfrentamientos con la Policía, detenidos, heridos.

Quienes apoyaron la expansión del sector, quienes se beneficiaron de ella, hoy lo abandonan. Y los trabajadores no están dispuestos a aceptarlo sumisamente.

Decimos que a la luz de los datos actuales no se ve la solución para el problema; pero de lo que se trata precisamente es de cambiar los datos actuales, de introducir nuevos elementos, nuevas decisiones, nuevas intenciones políticas.

Un falso triunfalismo

Hay que repasar la historia y la estructura del sector naval español para llegar a estas conclusiones, que serán siempre complejas, sin el carisma de la solución infalible. Porque el problema es que la industria —o al menos la gran industria, que es

la que ha conocido la mayor expansión en los últimos tiempos— está mal concebida, ha crecido mal, en direcciones incorrectas, sobre bases y presupuestos que se han demostrado falsos.

El triunfalismo de los años sesenta, la demagogia del crecimiento por el crecimiento, junto con la obsesión de la rentabilidad a corto plazo, son los causantes de la situación actual. La construcción naval, "orgullo" de la estructura industrial propiciada por la tecnocracia, punto fuerte de las exportaciones españolas, palanca de la industrialización de Galicia y la Andalucía Oriental, se ha venido abajo como un castillo de naipes: ¿Por qué? Porque nadie previó, o quiso prever, los cambios que se iban a dar en el mercado: la rentabilidad a corto plazo fue lo único que primó.

Cuando en los primeros sesenta el Japón inicia la construcción de grandes petroleros, España decide entrar en la carrera que se desata en el mundo de la construcción naval. Los astilleros españoles no tienen tecnología que ofrecer en este empeño, pero cuentan con una baza decisiva: la mano de obra barata. Se inician las inversiones, se producen las primeras concentraciones de empresas, se empiezan a dar los primeros saltos en la exportación. Pero, siguiendo la política de la época, cuyo principal inspirador es Gregorio López Bravo —primero director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, posteriormente ministro de Industria—, se hace necesario un esfuerzo muy superior.

La Acción Concertada va a ser

la palanca del gran intento: los astilleros firman con la Administración las actas en junio de 1969. El único objeto era aumentar la producción para conquistar mercados exteriores, con esa baza de la mano de obra barata que antes señalábamos. Para ello es preciso concentrar empresas —así nace Astilleros Españoles, con un 50 por 100 de capital del INI y un 27 por 100 del Banco Hispano Americano, del Bilbao, del Urquijo (filial industrial del primero) y del Industrial del Bilbao (filial del segundo).

El segundo paso es la instalación de nuevos e inmensos diques para la construcción de superpetroleros: el de Puerto Real, en Cádiz, situado entre los mayores del mundo; la ampliación de las gradas de Astano y de los diques de la Bazán, en El Ferrol.

No se escatiman apoyos en este empeño: según unas cláusulas secretas —como todas las de la Acción Concertada—, se recibirán apoyos del crédito oficial —tan sólo AESA ha recibido 12.722 millones por esta vía—, se garantizarán desgravaciones fiscales —por valor del 12 por ciento del valor de venta del buque—, primas y créditos a la exportación: en los años 73, 75 y 76, las desgravaciones y primas recibidas por AESA superan los 12.500 millones de pesetas.

Todo se va condicionando a este objetivo global triunfalista: aumentar la producción y las exportaciones, al precio que sea. Se consolida paralelamente una industria auxiliar —que llegará a dar trabajo a cerca de 100.000 personas— de bajísimo nivel tecnológico, protegida, con una pro-

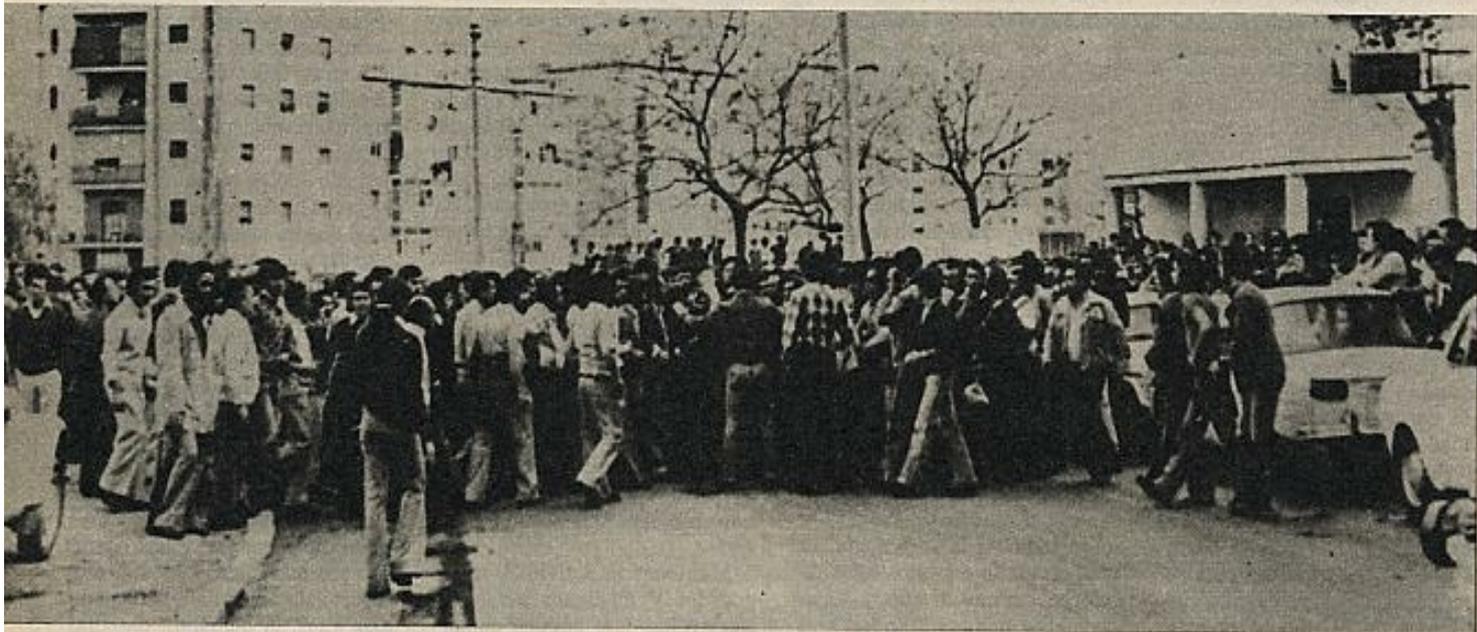
ducción íntegramente garantizada: la diferencia de precios entre los productos de la industria auxiliar española y la internacional es pagada a los constructores por el Estado para que los adquieran a la primera.

Los beneficiarios

Esta industria auxiliar cumple, además, otro objetivo: el de jugar el papel de empresas marginales que permiten bajar los topes salariales y aumentar los precios a las demás. No interesa integrarse en la empresa constructora. Es rentable mantenerlas al margen y proporcionando, además, pingües beneficios a sus propietarios.

La Banca, por su parte, se instala cómodamente en los astilleros, especialmente en AESA, la gran empresa del sector. En primer lugar obtiene una rentabilidad entre el 6 y el 10 por 100 anual de sus acciones. Pero su fuerte presencia en los Consejos de Administración, en AESA y otras empresas, les permite prestar a corto plazo y llevarse los intereses: una mala gestión conduce a AESA a endeudarse cada vez más a corto plazo y la Banca, el Hispano y el Bilbao, se convierten en sus grandes acreedores. En 1973, 74 y 75, AESA paga 5.441 millones de pesetas en concepto de cargas financieras, y una parte sustancial de esta cantidad va a los Bancos.

Hay una tercera vía para el enriquecimiento de la Banca en el negocio de los astilleros: el manejo de sus cuentas, la utilización de su dinero en calidad de depositario. En el ejercicio de 1975, AESA movió más de



Astilleros Españoles, durante una manifestación, no autorizada por el Gobierno Civil, por las calles de Cádiz.

LOS ASTILLEROS

50.000 millones de pesetas, sin calcular las cancelaciones de cuentas que se produjeron en el año.

La Banca y la industria auxiliar son los grandes beneficiarios del "boom" de los astilleros. El INI y el Estado son los que pagan, los que se endeudan, los que se descapitalizan en inversiones impresionantes. Pero, allá por los primerísimos 70, ¿alguien piensa que el saco puede romperse? ¿Alguien prevé que un día la demanda de crudos, base de la demanda de petroleros, puede reducirse?

Si alguien lo piensa, desde luego se lo calla. Porque cuando los expertos mundiales anuncian —en 1971, 1972— que puede haber una crisis del petróleo, que los países árabes pueden encarar drásticamente el oro negro, es cuando se acomete la construcción del dique de Puerto Real, en Cádiz, que sirve para construir buques de hasta un millón de toneladas, el mayor de Europa. El único argumento serio, en esos momentos, era que el canal de Suez seguía cerrado.

La crisis

La guerra del Yon Kippur, en 1973, acaba con la euforia. La restricción del consumo de petróleo disminuye los fletes: hoy hay en el mundo más de 45 millones de toneladas de buques atracados por falta de encargos.

Los pedidos se vienen abajo: empiezan también las cancelaciones. En el 74, en el 75 y hasta en 1976 no hay una reducción sensible de la actividad en los astilleros españoles, porque todavía se sirve a encargos anteriores. Pero en 1977 la situación se viene abajo: no hay actividad. En los diques para superpetroleros se construyen barcos de 15.000, de 20.000 toneladas, con un coste de financiación de la infraestructura que a veces supera los ingresos que se obtienen por la venta de estos buques.

La Banca se retira. Ya no interesa el negocio: ni siquiera financiación los buques en construcción. En mayo del 76, el Ministerio de Industria inicia una salida a la desesperada: apoyar a los armadores nacionales para que éstos encarguen buques hasta un total de un millón de toneladas, claramente insuficiente para mantener la actividad de todos los astilleros. Pero ni siquiera se va a llegar a ella: se calcula que a finales del 77 no se habrán contratado sino 650.000 Tm.

La Marina Mercante española no está en condiciones de asumir el empeño ni, como es lógico, retos mayores. Es un sector atomizado, formado por empresas sin capacidad de autofinanciación y que no pueden, por tanto, arrosar inversiones importantes. No es competitivo, los precios de sus fletes superan a los mundiales. Y por esta razón, y por la falta de buques adecuados para el transporte de determinados productos, la balanza de fletes española es deficitaria: 20.000 millones de pesetas en 1976.

El impresionante desarrollo de los astilleros no se ha visto acompañado de una necesaria reestructuración de la Marina Mercante. La renovación de la flota se ha producido precisamente en el sector de los grandes petroleros y cargueros. Apoyados por el crédito oficial, por la propia Banca, dirigiendo sus compras hacia este tipo de buques: eran los que proporcionaban una mayor rentabilidad a corto plazo. El proteccionismo de la Administración —obsesionada por equilibrar la balanza de fletes únicamente por el camino de los petroleros y grandes graneleros— garantizaba a los armadores un flete fijo para el transporte de petróleo y de granos. Los demás tráfico no contaban. La prohibición —siempre en la línea de proteger a la construcción naval— de importar buques hizo que la Marina Mercante española comprara los que la industria española proporcionaba: los grandes petroleros y graneleros. Y el círculo se cierra.

Hoy, todo este falso montaje, del que sólo unos pocos se han beneficiado —pero mucho—, se viene abajo. España tiene que pagar enormes cantidades de dinero por el transporte de muchos productos porque la Marina Mercante carece de los buques adecuados. El sector está demasiado atomizado como para poder hacer frente a las inversiones que serían necesarias para comprar este tipo de buques. Y, sin embargo, la demanda potencial es muy grande: podría permitir un mantenimiento de la actividad de los astilleros hasta que se produjera una recuperación de la demanda mundial, cuya fecha sitúan los expertos dentro de diez años.

Pero a corto plazo ello no es posible: porque los astilleros españoles, los grandes astilleros, carecen de las instalaciones —y sobre todo de la tecnología, la gran olvidada en estos años de euforia, cuando lo que contaba era hacer buques grandes, con escasa tecnología y mucha mano



Gregorio López Bravo, en su época de ministro de Industria.

de obra... barata— para atender esa demanda potencial a corto plazo.

Es una contradicción incalificable: una herencia más del franquismo. Y si a ello le añadimos que las líneas rentables de producción, las de los astilleros de tipo medio —que producen buques de 10.000 a 25.000 toneladas, que hoy tienen mercado—, se encuentran en graves dificultades por falta de apoyos financieros, comprenderemos aún mejor la irracionalidad de la política que se sigue en el sector.

Buscar la salida

¿Qué hacer? Echar la toalla cuando 150.000 trabajadores —50.000 en los astilleros, 100.000 en la industria auxiliar— dependen de la construcción naval, es un delito social, de consecuencias imprevisibles incluso de orden político: los acontecimientos de Cádiz no son sino una primera muestra de lo que podría ocurrir. De entrada hay que mantener, con los apoyos que sean necesarios, la actual actividad: aunque no produzcan una rentabilidad a corto plazo, paliaría los graves problemas sociales y mantendría al sector en espera de su inevitable reconversión.

Pero en este esfuerzo de apoyo no sólo habría de implicarse el Estado. La Banca privada, que tanto se ha beneficiado del sector; las Cajas de Ahorros —ahora que cuentan con medios legales y que han de atenerse a sus obligaciones con el desarrollo regional— también deberían de participar.

Mantener la actividad en los grandes y medianos astilleros. Desarrollar una política comercial agresiva —la demanda exte-

rior de estos últimos años ha sido esporádica y, en contra de lo que se cree, procedía de los países menos desarrollados, los menos seguros de cara a una planificación exportadora a largo plazo—. Dedicar las instalaciones actuales a la reparación y transformación de buques, un mercado que empieza a ser fuerte, pero por el que hay que luchar. Son las salidas, poco brillantes, desde luego, por las que cabe optar a corto plazo: no son la panacea, pero sí existe una voluntad de practicarlas —la cual, desgraciadamente, no aparece por ninguna parte—, podrían paliar la crisis. Y frente a esa falta de voluntad de las empresas, del capital público mayoritario, no lo olvidemos, la presencia de los trabajadores en los órganos de control puede ser decisiva.

Y al tiempo la reestructuración, con objetivos a medio plazo. Pero no esa reestructuración, cuya única concreción van a ser los despidos que proponen las empresas. Una reestructuración global, que acabe con la falta de competitividad de la industria auxiliar, con sus privilegios: concentrándolas, elevando su nivel tecnológico. Una reestructuración que lógicamente afecta de lleno a la Marina Mercante española, que en un futuro habría de ser objeto de atención preferente por parte de los astilleros: aquí también es necesaria la concentración de empresas que acabe con esa atomización actual, que encarece los fletes y que impide la compra de los buques que la flota española necesita.

Una reestructuración, en fin, de la industria de construcción naval: reconvertir los astilleros según las necesidades de la demanda, nacional y exterior; buscar otras utilidades para las instalaciones actuales, elevar el grado tecnológico, modernizar la producción.

Todo menos echar la toalla. La crisis ha llegado a un extremo en el que no valen las buenas palabras, las promesas fáciles. Pero tampoco el abandono: lo único que esta actitud provoca es la crispación de los trabajadores, que tampoco va a resolver nada. Aunque tal vez sirva como toque de atención. Pero sólo como un toque de atención: hay que evitar que degeneren en algo más grave. Es difícil en pocos meses enmendar los gravísimos fallos de tantos años. Pero es imprescindible intentarlo. Con una esperanza adicional: dentro de diez años, la demanda mundial podría empezar a recuperarse. ■