

La economía de la bahía de Cádiz ante la reconversión del sector naval

LUIS BARRIO TATO

Los problemas derivados de la reconversión industrial, y de un modo específico los referentes al sector de construcción naval, tienen una especial incidencia en la bahía de Cádiz que —como se anunciaba en un artículo publicado en «El País» de julio de 1983— «puede ser el segundo Sagunto».

Esta zona, se ha sustentado tradicionalmente sobre los tres pilares de la construcción naval, la pesca y el tráfico marítimo portuario. La pesca atraviesa en estos momentos por unas dificultades de sobra conocidas, a nivel nacional, de modo que cada día se contempla más en serio la instalación de factorías de cultivos marinos como solución de futuro para el sector. El tráfico marítimo-portuario, es una actividad muy a tener en cuenta en base a las posibilidades de aprovechamiento de nuestros recursos naturales de cara a la expansión económica de la zona, aunque lógicamente no tiene el efecto multiplicador de la construcción naval. Esta constituye la médula de la economía de la bahía de Cádiz, teniendo tanta importancia respecto del empleo que de cuatro personas empleadas en la industria provincial una lo está en el sector naval y de cada cuatro ocupadas en transformados metálicos, tres lo están en dicho sector. A continuación presentamos el cuadro número 1, en el que señalamos el número de empleados y potencia instalada de los establecimientos industriales de la bahía con más de cien empleados, que confirma nuestras afirmaciones.

LA ECONOMIA DE LA BAHIA DE CADIZ ANTE LA RECONVERSION
DEL SECTOR NAVAL

CUADRO NUMERO 1
ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES DE LA BAHIA DE
CADIZ DE MAS DE 100 EMPLEADOS

Municipio	Empresa o centro	Num. empleados	Potencia(miles Kw.)
Cádiz	*Astilleros Españoles, S.A.		
	Factoría de Cádiz	3.147	44,0
	*Factoría de Tabacalera, S.A.	1.034	
	*Construcciones Aeronáuticas, S.A.	673	2,3
	*Unión Cervecera, S.A.	231	1,7
	*Navalips, S.A.	103	1,4
San Fernando	*Talleres del Atlántico (recientemente ha cesado en su actividad)	100	0,1
	*Empresa Nacional Bazán	5.288	
Puerto Real	*Fábrica de San Carlos	2.470	6,5
	*Astilleros Españoles, S.A.	3.286	6,0
	Factoría de Puerto Real	2.713	69,3

FUENTE: Registro Industrial 1979

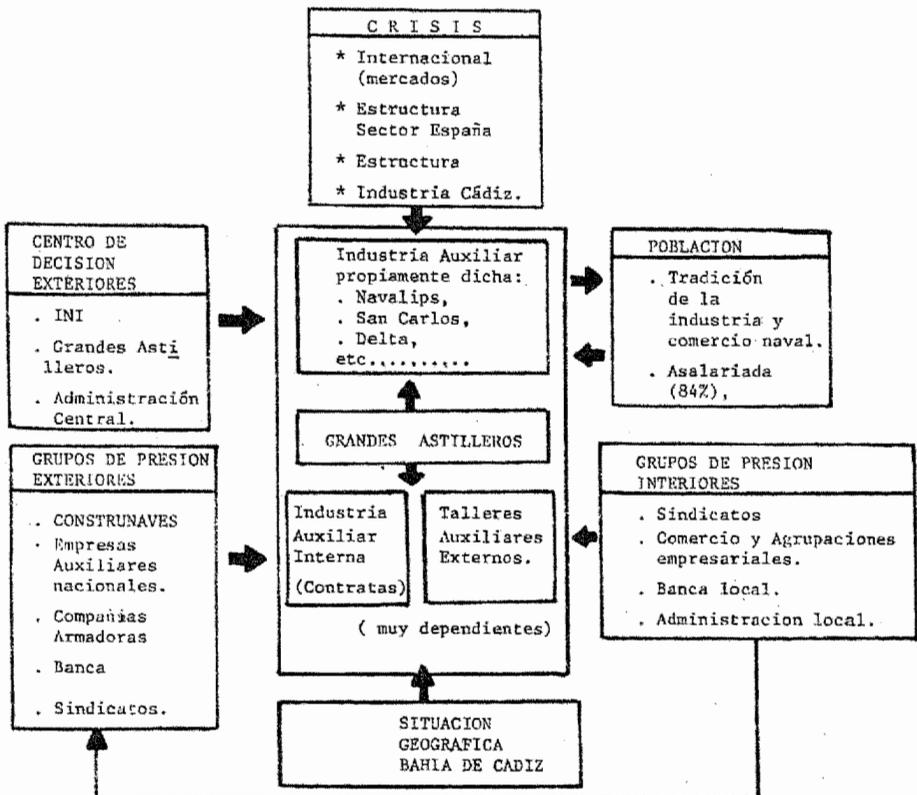
La estructura y dinámica de la industria naval en la bahía de Cádiz tiene su razón de ser, desde el punto de vista de su ubicación, en la magnífica situación geográfica; después hay que contar con la importancia de grupos de presión interiores (sindicatos, comercios, bancos y administración local) que contribuyen claramente a configurar esta estructura. No obstante, las grandes decisiones de la política industrial naval están muy centralizadas y en ellas se valoran más los efectos de una política sectorial que regional. De este modo, podríamos representar esquemáticamente la estructura y dinámica de la industria naval en la bahía según el cuadro número 2.

El peso del sector en la actividad industrial española es tal, que genera una industria auxiliar que permite que por cada trabajador directo aparezcan, como efecto inducido, 2,8 puestos de trabajo indirectos. Los estudios realizados en base a las tablas imput-output de la provincia, permiten estimar que una reducción del nivel de producción de 100 pesetas en el sector naval produce una reducción de más de 35 pesetas en el volumen total de salarios percibidos en la provincia y una reducción del nivel de producción provincial de 158 pesetas.

Sin embargo, aunque la preponderancia de esta actividad en la bahía de Cádiz, se pone claramente de manifiesto en los datos presentados, es preciso reconocer que la crítica situación del sector exige la adopción urgente de medidas. En efecto, como se señala en el Proyec-

LUIS BARRIO TATO

CUADRO NUM. 2



FUENTE: Estudio Económico de La Provincia de Cádiz (Diputación de Cádiz)

to de Bases para la reconversión del Sector de Construcción Naval, la evolución histórica de la demanda interna es claramente regresiva, como se deduce de estas cifras:

AÑOS	74	75	76	77	78	79	80	81	82
% de participación	5,3	3,9	3,9	3,9	4,5	4,7	4,8	3,9	2,7

(El porcentaje de participación está calculado como la relación entre la contratación de Astilleros Nacionales y la demanda mundial).

Es evidente que, además de la variación cualitativa de la demanda mundial (que ha supuesto una disminución del porcentaje de grandes buques, sobre todo petroleros y graneleros), la competencia de nuevos países —como Corea o Taiwán— con mano de obra muy barata, ha

LA ECONOMIA DE LA BAHIA DE CADIZ ANTE LA RECONVERSION
DEL SECTOR NAVAL

supuesto un tremendo impacto en los mercados mundiales. Esto hace que el porcentaje medio de utilización de nuestra industria naval durante 1983 haya sido de aproximadamente un 55% y se estime para 1984 en un 40%.

Desde el punto de vista financiero, la acumulación de pérdidas a lo largo de estos años hacen que la situación del sector se caracterice por una falta total de solvencia, siendo imprescindible el incremento de los recursos propios para que el futuro ofrezca perspectivas de viabilidad. Para una mayor comprensión de la necesidad de capitalización, se presenta el cuadro número 3 sobre la insuficiencia financiera de los grandes Astilleros.

CUADRO NUMERO 3

	1978	1979	1980	1981	1982	1983 ¹
Inmovilizado neto . . .	39.514	43.888	49.257	41.859	40.900	36.649
Fondos propios. . . .	9.520	10.424	14.015	13.917	5.436	5.945
DIFERENCIA	29.994	33.464	35.242	27.942	35.646	30.701

¹Datos estimados y supuestos que se han compensado las pérdidas de 1983 en su totalidad.

FUENTE.—Proyecto de Bases para la Reconversión del Sector de Construcción Naval.

Es evidente que, para conseguir un saneamiento del sector y su adaptación a la situación mundial del mercado han de establecerse una serie de medidas que permitan lograr los objetivos básicos que el mencionado Proyecto mencionaba:

- 1.—Estructura empresarial adecuada, que supone una estructura financiera que permita su normal desenvolvimiento y unos costes competitivos.
- 2.—Promover una competencia libre y transparente entre las empresas, y evitar las posibles discriminaciones en la contratación que pudieran establecerse entre empresas.
- 3.—Conseguir la mayor participación posible en el mercado internacional mediante las medidas de apoyo adecuadas.
- 4.—Conseguir una demanda interior suficiente para un desarrollo armónico de la flota mercante.
- 5.—Promover programas de investigación y desarrollo, al objeto de elevar el nivel tecnológico y reducir costes.

Para lograr estos objetivos, el proyecto prevé una serie de medidas de carácter industrial, comercial y económico, que se resumen en tres clases: medidas de reestructuración empresarial, de carácter financiero y medidas laborales. Haciendo una síntesis de todas ellas podemos señalar el siguiente esquema:

1.—Medidas de reestructuración empresarial.

a) Relativas a la estructura del sector:

—Especial atención a posibles concentraciones y/o integraciones.

—Investigación para lograr el mayor nivel tecnológico.

b) Relativas a la estructura de las empresas.

—Conseguir una estructura de pasivo adecuada.

—Si la recapitalización es difícil, el Estado se hará cargo del coste financiero imputable a la carencia de fondos propios.

2.—Medidas de carácter financiero.

a) Ayudas a la producción

—Prima de actividad: Prima de mantenimiento
 Prima básica
 Prima adicional
 Prima específica.

—Prima de ajuste: Prima de ajuste financiero
 Prima de ajuste laboral.

—Prima de desarrollo tecnológico.

b) Financiación de la demanda interna.

c) Valoración para la estimación de primas y financiación.

d) Control sobre el destino de los fondos públicos.

e) Penalidades por incumplimiento.

3.—Medidas laborales.

- a) Medidas de regulación de empleo.
 - Jubilación.
 - Fondos de Promoción de Empleo.
 - Otras medidas.

- b) Procedimiento para la aplicación de las medidas de regulación de empleo.
- c) Calendario de aplicación de las medidas laborales.
- d) Criterios para la ejecución de las medidas de movilidad geográfica y funcional.
- e) Programas de formación y readaptación profesional.
- f) Política salarial en el sector.
- g) Medidas de recolocación.

A nivel local, se comentan posibles alternativas de tipo más específico, entre las que se incluyen: convertir la factoría de Cádiz en un gran centro de reparaciones navales y transformaciones, el proyecto de centro de desguace en la antigua factoría de Matagorda, el desarrollo de la fábrica de contenedores instalada en El Puerto de Santa María, la creación de Talleres de módulos y tuberías, el servicio de reparaciones en viajes...

Para canalizar los esfuerzos dirigidos hacia estas soluciones alternativas, existen las siguientes entidades:

- SOPREA (Sociedad para la promoción y reconversión de la economía de Andalucía).
- IPIA (Instituto para la Promoción Industrial de Andalucía).
- GRAN AREA DE EXPANSION DE ANDALUCIA.
- SODIAN (Sociedad para el Desarrollo Industrial de Andalucía).
- DIRECCION DE PROMOCION INDUSTRIAL DE LA DIVISION DE CONSTRUCCION NAVAL (INI).

En la bahía de Cádiz, por su peculiar situación de «monocultivo industrial» hay un alto grado de sensibilización a todos los niveles: autoridades, empresarios, trabajadores, comerciantes... Por ello, y con independencia de los medios con que se cuente, la gran esperanza está en el esfuerzo colectivo, que permita aprovechar la mano de obra especializada y su capacidad de adaptación, utilizando todas las dosis

de ilusión e imaginación de la que es capaz un pueblo con tantos siglos de historia como es el pueblo gaditano.

RESUMEN

Los problemas derivados de la reconversión del sector de la construcción naval tienen una especial incidencia en la bahía de Cádiz, que tradicionalmente ha basado su economía en esta actividad. A pesar de la importancia de la industria naval, especialmente en la generación de puestos de trabajo directos e inducidos, el descenso en la demanda, el aumento de la competencia y la descapitalización de los Astilleros, exigen la adopción de medidas. El proyecto de Bases para la Reconversión del Sector de Construcción Naval, establece medidas de reestructuración empresarial, de carácter financiero y medidas laborales que, unidas a los esfuerzos realizados a nivel local, pueden servir para encontrar las soluciones alternativas necesarias.

SUMMARY

The economy of the Bay of Cádiz, faced with Shipyard Sector Reconversion.

—The problems derived from the reconversion of the Shipyard Sector have a very high incidence on the Bay of Cádiz, whose economy has traditionally been based on the shipyard industry.

—In spite of the significance of this industry, particularly as to the exaction of direct and indirect new jobs, the fall in demand, the ever-increasing rate of trade competition and the financial difficulties of the shipyards are calling for new measures.

—The project of «Bases for the Reconversion of the Sector of shipyard Construction» establishes new managerial, financial and labour measures, which together with the efforts made at the local level, may possibly help find the necessary alternative solutions.

RESUMÉ

Les problèmes dérivés de la reconversion du secteur de la construction navale ont une spéciale incidence sur la Baie de Cádiz, qui traditionnellement a fondé son économie sur cette activité. Malgré l'importance de l'industrie navale, spécialement en tant que génératrice de postes de travail directs et induits, la baisse de la demande,

LA ECONOMIA DE LA BAHIA DE CADIZ ANTE LA RECONVERSION
DEL SECTOR NAVAL

l'augmentation de la concurrence et la décapitalisation des chantiers navals, exigent l'adoption de mesures. Le projet de Bases pour la Reconversion du Secteur de la Construction Navale, établit des mesures de réstructuration patronale, du caractère financier et des mesures laborales qui, alliées aux efforts réalisés à niveau local, peuvent servir à trouver les solutions alternatives nécessaires.