

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «El sector europeo del mantenimiento, la reparación y la transformación naval: un sector resistente, competitivo en el mercado mundial y comprometido con las políticas de la UE en materia de desarrollo sostenible» (Dictamen de iniciativa)**

(2014/C 170/06)

Ponente: **Marian KRZAKLEWSKI**

Coponente: **Enrique CALVET CHAMBÓN**

El 14 de febrero de 2013, el Comité Económico y Social Europeo decidió, de conformidad con el artículo 29, apartado 2, del Reglamento interno, emitir un dictamen de iniciativa sobre el tema

*El sector europeo del mantenimiento, la reparación y la transformación naval: un sector resistente, competitivo en el mercado mundial y comprometido con las políticas de la UE en materia de desarrollo sostenible.*

La Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales (CCMI), encargada de preparar los trabajos del Comité en este asunto, aprobó su dictamen el 21 de noviembre de 2013 (ponente: Marian KRZAKLEWSKI, coponente: Enrique CALVET CHAMBÓN).

En su 494<sup>o</sup> pleno de los días 10 y 11 de diciembre de 2013 (sesión del 10 de diciembre), el Comité Económico y Social Europeo aprobó por 163 votos a favor, 3 en contra y 4 abstenciones el presente dictamen.

## 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El sector del mantenimiento, la reparación y la transformación naval (cuyas siglas en inglés son SMRC) tiene una dimensión estratégica para Europa y su desarrollo sostenible, ya que desempeña un papel clave en áreas como la protección del medio ambiente, el transporte, la seguridad y la eficiencia energética.

1.2 El CESE considera que, habida cuenta de su avanzado conocimiento técnico y especializado, la actual red de astilleros SMRC de la UE está bien preparada y es capaz de satisfacer la creciente demanda con respecto al desarrollo sostenible, la tecnología, la innovación, las cualificaciones de los trabajadores y el equipamiento de los astilleros.

1.3 El Comité considera que están surgiendo oportunidades para el sector a pesar del difícil clima económico. Estas oportunidades están relacionadas con el aumento de la flota mundial y una proporción cada vez mayor de buques más antiguos y, en particular, con la creciente demanda para la transformación y modernización, debido a los requisitos medioambientales, energéticos y climáticos. A corto plazo, esto incluye una demanda creciente de buques eficientes desde el punto de vista energético, el funcionamiento y desarrollo de instalaciones de energía eólica *offshore* y la extracción de recursos naturales del mar.

1.4 A medio y largo plazo, la apertura de rutas marítimas en el mar Ártico y la minería en alta mar representan nuevas oportunidades para el sector.

1.5 El Comité señala que, a pesar de estas oportunidades prometedoras, debido a la crisis actual, los armadores y astilleros SMRC todavía afrontan estrangulamientos financieros –como, por ejemplo, en el acceso al crédito– y, por consiguiente, condiciones económicas difíciles para las empresas. Mantener la masa crítica representa otro desafío para el sector.

1.6 Para afrontar este problema, el subsector SMRC debe colaborar estrechamente con la cadena de valor marítima para mejorar su perfil y obtener apoyo de la UE, los Estados miembros y las regiones, teniendo en cuenta la existencia de una competencia cada vez mayor por parte de terceros países.

1.6.1 El Comité considera que las siguientes medidas serán beneficiosas y útiles para el sector:

— un papel más amplio y más activo del BEI en el sector, en el marco de los objetivos del BEI para apoyar la política industrial de la UE: esto afecta asimismo a las pymes del sector SMRC, donde el BEI y el FEI tienen un importante margen indirecto de actuación;

- la organización de talleres con la participación del BEI, la Comisión Europea y las partes interesadas del sector (estos talleres se proponen en el marco de la iniciativa LeaderSHIP 2020), y de medidas para explorar las oportunidades de financiación del BEI;
- la posible utilización de la iniciativa de bonos para la financiación de proyectos de Europa 2020 en ámbitos relacionados con el transporte y la energía; la asignación de financiación regional (incluida la financiación relacionada con la «especialización inteligente») al sector marítimo; la decisión de la Comisión, que debe tomarse antes de finales de 2013, sobre la ampliación del marco de las ayudas estatales autorizadas para el sector naval hasta que se propongan y entren en vigor las nuevas normas relativas al marco general de I+D+i y a las ayudas regionales, normas que tomadas en conjunto deberían desempeñar en el futuro la función del marco reglamentario actual; deberían adoptarse medidas para garantizar que la expiración de este marco y su sustitución por nuevas normas no produzcan más estrangulamientos financieros y deberían realizarse todos los esfuerzos posibles para compensar al sector SMRC por el daño económico que ello puede causar.
- dar prioridad a la financiación de la UE para la I+D+i en el marco de Horizonte 2020 (que será la continuación de la plataforma tecnológica Waterborne) destinada a proyectos marítimos específicos con elementos de demostración y potencial de innovación (incluidas las asociaciones público-privadas con fines de investigación).

1.7 El CESE señala que, aunque las cualificaciones actuales de los trabajadores de este sector en la UE son suficientes, deben ser constantemente evaluadas y actualizadas; estos esfuerzos deben ser apoyados, con carácter prioritario, por ejemplo, en el marco de la iniciativa LeaderSHIP 2020. En este sector existe un riesgo real de pérdida de masa crítica, especialmente debido al envejecimiento de la mano de obra cualificada.

1.8 En opinión del CESE, la atracción de nuevos trabajadores, así como de trabajadores jóvenes, al sector debe ser una preocupación principal, junto con medidas encaminadas a mejorar la imagen del sector. Esto debería ir acompañado de ayuda financiera para las escuelas y universidades que impartan especialidades correspondientes al sector SMRC.

1.9 El Comité considera que la Comisión y los interlocutores sociales y otras partes interesadas (aplicando, por ejemplo, el concepto de consejo sectorial sobre las distintas competencias) deben desarrollar un plan para la adaptación continua de las cualificaciones a los nuevos cometidos del sector SMRC, incluyendo, entre otros, instalaciones *off-shore* (plataformas, parques eólicos, etc.), puertos, nuevas unidades técnicas flotantes, instalaciones y buques para el abastecimiento de gas natural licuado (GNL), etc. Ello requiere la supervisión de las cualificaciones, el progreso permanente de la formación y el fomento de la movilidad dentro de Europa.

1.10 Un amplio conjunto de principios y normas (protección del medio ambiente, seguridad, puertos, disposiciones sobre transporte, montaje, reciclado) afecta de manera importante al funcionamiento del sector y a la demanda de sus servicios. Por este motivo, el CESE considera que el SMRC y la industria de la construcción de nuevos buques deben realizar consultas frecuentes y sistemáticas con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para garantizar que los buques sean más ecológicos, más seguros y se puedan controlar con eficacia.

1.11 El CESE considera que el conjunto de nuevas normas y requisitos relacionados con las tecnologías avanzadas no debe considerarse como perjudicial o problemático para el sector, sino como una oportunidad para el mismo. En este contexto, y a fin de conseguir mejores resultados, los astilleros SMRC y de construcción de nuevos buques y el sector de la fabricación de acero deben trabajar más unidos. El Comité propone que la DG MOVE tenga en cuenta al sector SMRC en el desarrollo de su política estratégica (incluida la cuestión del transporte marítimo de corta distancia).

El CESE considera que, con arreglo a unas previsiones a medio plazo (tres años) que indican una fuerte demanda de reciclado de buques efectuado en Europa, el sector SMRC tiene instalaciones para llevar a cabo estos proyectos. También dispone del capital humano necesario para cumplir los requisitos con vistas a un reciclado de buques que no sea perjudicial para el ser humano o el medio ambiente. Al mismo tiempo, en este sector se tiene en cuenta el hecho de que esta es una actividad nueva y diferente, con aspectos de carácter sensible que requieren un enfoque cuidadoso. El Comité opina que el reciclado de buques será una actividad de importancia cada vez más estratégica en la industria europea.

1.12 En opinión de Comité, las actividades clave a corto plazo que requieren apoyo público para financiar las transformaciones efectuadas en el sector SMRC de la UE son la instalación de torres de limpieza y sistemas de tratamiento de agua de lastre (que pueden afectar a un máximo de 65 000 buques en todo el mundo de acuerdo con el Registro de Lloyd), y las transformaciones asociadas a la eficiencia energética (incluida la instalación de motores alimentados por gas natural licuado, la instalación de equipos para el abastecimiento de GNL en el mar y los sistemas de recuperación de calor, así como la modernización de unidades para *slow steaming* o navegación lenta, etc.).

1.13 El Comité tiene el firme convencimiento de que el sector SMRC reviste una gran importancia para las flotas de la Marinas de Guerra europeas respectivas, y que esta cuestión debería incluirse en otros dictámenes del Comité sobre el sector de los armamentos.

1.14 El CESE considera que la puesta en práctica de las normas de la OMI, en particular del Convenio sobre la gestión del agua de lastre, tiene una importancia clave para el sector. Por lo tanto, este convenio debe aplicarse de manera adecuada y eficiente, con expectativas claras.

## 2. Introducción

*El sector europeo del mantenimiento, la reparación y la transformación naval (SMRC)*

2.1 La construcción naval incluye a todas las empresas que participan en la construcción, el mantenimiento, la transformación y la reparación de todo tipo de buques y otras estructuras marítimas relevantes. El nombre abreviado utilizado en inglés para los astilleros de mantenimiento, reparación y transformación es SMRC. Las encuestas de clasificación también se incluyen en este ámbito de actividad. Existen astilleros de este tipo en dieciséis países de la UE, y emplean entre 50 000 y 55 000 personas (cifra media del periodo 2007-2011).

2.2 El sector SMRC es un segmento específico de la industria de construcción naval. Este sector está aumentando su importancia con la expansión de la flota mundial y del transporte marítimo (y la navegación interior), así como con el desarrollo de tecnologías navales y mayores exigencias para este modo de transporte relacionadas con el desarrollo sostenible.

2.3 La UE disfruta actualmente de una posición privilegiada en este sector. Su cuota actual en el mercado mundial es de un 35 %, lo que muestra la importancia estratégica de este sector para Europa. Es necesario preservar esta posición, e incluso reforzarla, a fin de garantizar un alto nivel de seguridad en el transporte marítimo y unas normas medioambientales y de eficiencia energética estrictas.

*Perfil del sector SMRC*

2.4 El sector SMRC se diferencia del sector de la construcción de nuevos buques en numerosos aspectos. El sector SMRC puede dividirse en los siguientes subsectores: reparación, mantenimiento y modernización, así como transformación de buques.

2.5 El mantenimiento y la reparación es por lo general una operación de corta duración. El barco está varado en dique seco la mayor parte del tiempo, y por lo general permanece allí entre diez y doce días.

2.6 La programación de las reparaciones es relativamente sencilla y los astilleros pueden influir en la decisión del propietario de los buques sobre la elección de las instalaciones. Las reparaciones no programadas, que se efectúan tras una avería de sistema, mecánica o estructural, han de realizarse forzosamente en los astilleros más cercanos. En estos casos es difícil influir en la decisión del armador.

2.7 Según el informe de la OCDE de 2008 <sup>(1)</sup>, la elección del astillero de reparación adecuado ha pasado a ser sumamente importante para los propietarios de los buques, que a menudo deben decidir entre una opción de bajo coste, económicamente atractiva, y la necesidad de garantizar la fiabilidad y sofisticación tecnológica. Los factores más importantes a la hora de decidir dónde se reparará un buque son por lo general: el coste, la duración de las reparaciones (incluidos los costes de desvío) y, en menor medida, el tipo de tecnología utilizada.

<sup>(1)</sup> «Informe sobre la interacción entre las industrias de la reparación y transformación naval y de la construcción naval», C/WP6(2008) 6c.

2.8 Con el fin de lograr economías de escala, las actividades de nueva construcción y de reparación naval se están interconectando en distintos lugares del mundo. Los países líderes en la industria de la construcción naval normalmente separan las actividades de nueva construcción y SMRC para lograr una mayor concentración de la mano de obra y aumentar la productividad.

En algunos países de la UE (como, por ejemplo, Polonia, Alemania y los Países Bajos) y en India existen vínculos funcionales y empresariales entre los astilleros de construcción de nuevos buques y SMRC. Este modelo parece funcionar eficazmente en estos países mediante el uso de departamentos e instalaciones comunes (así como de otras unidades organizativas <sup>(2)</sup>) para ambos tipos de astilleros, aprovechando al mismo tiempo la diversificación de la cartera de productos y pedidos y reduciendo al mínimo los riesgos derivados de la desaceleración económica.

## 2.9 Realidad de mercado del sector

2.10 En las últimas décadas las publicaciones especializadas han venido utilizando la expresión «siempre joven» para describir el desarrollo del sector SMRC. El fuerte crecimiento de la flota mundial, de 660 millones de TPM en 1990 hasta 1 468 millones de TPM en 2011, genera un crecimiento paralelo de oportunidades para el sector SMRC. La facturación anual de este sector en todo el mundo se cifraba en unos 12 000 millones de dólares de EE.UU. a finales de 2010 <sup>(3)</sup>.

2.11 La facturación del sector europeo de la reparación naval ascendió a 3 160 millones de euros en 2010 (y alcanzó una cifra récord en 2008 con 4 000 millones de euros). En el anexo 1 se desglosa la facturación de los astilleros de reparación naval en distintos países europeos entre 2006 y 2010.

2.12 El sector SMRC europeo estaba en una situación bastante buena antes de la crisis. Desde 2010 los armadores han recortado los gastos o pospuesto los pedidos para intentar reducir los costes. En el segundo semestre de 2010 se lograron compensar las pérdidas, como demuestra el hecho de que los plazos de espera para las reparaciones volvieron a aumentar (de una a tres semanas).

2.13 Hay astilleros SMRC en todo el mundo. Aunque los astilleros asiáticos hacen reparaciones navales a más bajo coste (debido a sus bajos costes de mano de obra), muchos armadores eligen astilleros más caros porque estos astilleros pueden ofrecer unos plazos de finalización más cortos (evitando así costes de desvío) y conocimientos técnicos más sofisticados.

## Transformación y modernización en astilleros SMRC

2.14 El proceso de transformación y modernización es más similar en algunos aspectos a la construcción de nuevos buques que a los trabajos de reparación y mantenimiento. La transformación de buques lleva por lo general más tiempo que las reparaciones convencionales. Las actividades de que consta la transformación de un barco pueden describirse como un proceso de producción.

2.15 Según Sea Europe <sup>(4)</sup>, la transformación naval está más próxima a las actividades de los astilleros de construcción de nuevos buques en lo que se refiere a escalas de tiempo, aunque la transformación exige un enfoque totalmente distinto que implica flexibilidad. Esta flexibilidad garantiza que pueda modificarse el plan de trabajo en función de las exigencias del cliente y la naturaleza específica del buque elegido para su transformación.

2.16 Poco antes de la crisis, el mercado existente para los astilleros dedicados a la transformación de buques era muy bueno. No obstante, los pedidos empezaron a caer en 2009, y la mayor caída se registró a principios de 2010. En esa época, la mayoría de registros de pedidos para trabajos de transformación estaban vacíos. La situación experimentó cierta mejora en el segundo semestre de 2010, pero actualmente muchos armadores están limitando los pedidos de transformación debido a retos financieros.

2.17 Recientemente, las reparaciones, la transformación y la modernización de buques auxiliares e instalaciones flotantes *off-shore* (incluidas las plataformas de perforación) han desempeñado un papel cada vez más importante. Dado el elevado coste de los buques (y de las instalaciones flotantes *off-shore*) de nueva construcción y los largos plazos de espera para su entrega (de hasta cuatro años), los armadores están optando por transformar las unidades *off-shore* y las instalaciones flotantes existentes. En Europa, no obstante, hay una gran tentación de utilizar astilleros baratos para llevar a cabo estas transformaciones.

<sup>(2)</sup> Véase nota a pie de página 1.

<sup>(3)</sup> Informe anual de la CESA (Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos) 2010-2011.

<sup>(4)</sup> Desde 2012, la Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos (CESA) y el Consejo Europeo de Equipamiento Marino (EMEC) han formado una Asociación Europea de Buques y Equipamiento Marítimo denominada SEA Europe.

### 3. Análisis de la competitividad del sector SMRC europeo

3.1 Recientemente se llevó a cabo un estudio y análisis de la competitividad del sector SMRC en la UE, dentro del programa de investigación Eco Refitec<sup>(5)</sup>, en el marco del Séptimo Programa Marco de Investigación. Los resultados de este estudio figuran en el anexo 2.

### 4. Normas europeas e internacionales que afectan al sector SMRC (material de base<sup>(6)</sup> <sup>(7)</sup> <sup>(8)</sup>)

4.1 En el ámbito internacional, no se han celebrado hasta ahora (por ejemplo, bajo los auspicios de la OMC) debates sobre los acuerdos multilaterales en materia de competitividad, que podrían afectar al sector SMRC. Las posibilidades de llegar a un acuerdo de este tipo a corto plazo son bastante escasas.

4.2 A nivel bilateral, la UE ha negociado acuerdos de comercio, que han tenido una repercusión indirecta en la competencia con EE.UU., Canadá, Japón y Corea del Sur, pero su influencia en el sector SMRC es más bien insignificante.

A nivel europeo, la legislación de la UE incluye el «marco relativo a las ayudas estatales a la construcción naval». En virtud de este marco, la Comisión puede autorizar ayuda regional y para la innovación destinada a los astilleros o, en el caso de los créditos a la exportación, ayudas a los armadores. En lo que se refiere al sector SMRC, el marco afecta a la ayuda a la reparación naval y a la transformación en el caso de la ayuda regional y la ayuda a la innovación, y a la ayuda a la transformación naval exclusivamente en el caso de los créditos a la exportación.

4.2.1 El actual marco está en vigor desde el 1 de enero de 2012 y tiene una vigencia de dos años. La Comisión prevé que, transcurrido ese periodo, será posible integrar el marco relativo a la construcción naval en la futura versión de las directrices de la UE relativas a las ayudas estatales a la investigación y la innovación, así como a las ayudas regionales, porque actualmente se están revisando tanto el marco general de la UE como el marco más específico de la nueva construcción naval.

### 4.3 Normas vigentes ratificadas por los miembros de la OMI que están creando nuevas oportunidades para el sector SMRC

#### 4.4 Convenio sobre la gestión del agua de lastre

4.4.1 El Convenio sobre la gestión del agua de lastre resuelve el problema del traslado de especies marinas invasoras entre las distintas zonas marinas mediante la descarga de agua de lastre transportada por barcos. La entrada en vigor del Convenio está prevista para principios de 2014.

4.4.2 Su impacto sobre el sector SMRC será muy importante, ya que muchos barcos necesitarán modernizarse y/o transformarse, lo que puede afectar a un máximo de 65 000 unidades en el mundo según el Registro de Lloyd.

4.4.3 Otros posibles efectos de este convenio para los astilleros SMRC son, principalmente, los riesgos derivados de la manipulación de sustancias químicas nuevas y de su almacenamiento y el aumento de los requisitos legales para su uso.

#### 4.5 Convenio MARPOL (anexo VI): prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

4.5.1 Este convenio, que entró en vigor en 2013, tiene como objetivo reducir las emisiones de gases contaminantes procedentes de los buques, en particular de SOx y NOx.

---

<sup>(5)</sup> *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards* — Proyecto cofinanciado por la Comisión Europea dentro del Séptimo Programa Marco (2007-2013).

<sup>(6)</sup> Véase nota 4.

<sup>(7)</sup> Véase nota 3.

<sup>(8)</sup> Véase nota 1.

4.5.2 Con el fin de evitar restricciones innecesarias impuestas a la industria marítima, el anexo VI del Convenio establece que la reducción de emisiones puede lograrse mediante el uso de combustibles alternativos, o mediante la adopción de una tecnología de limpieza de gases.

4.5.3 El Convenio crea oportunidades para los astilleros SMRC, ya que las tecnologías para reducir las emisiones tendrán que ser instaladas a bordo de buques que forman parte de las flotas ya existentes. Entre los posibles riesgos para los astilleros que instalan dispositivos ecológicos se encuentran una dependencia creciente con respecto a los proveedores de equipos y la necesidad de determinadas inversiones en los astilleros.

#### 4.6 Convenio sobre el reciclaje de buques

4.6.1 Este convenio tiene por objeto garantizar las condiciones necesarias para que el riesgo para el medio ambiente, la salud y la seguridad durante la operación de reciclaje de buques se mantenga en un nivel aceptable.

4.6.2 En virtud de las disposiciones del Convenio, los propietarios de los buques deberán estar plenamente informados de todos los materiales que se utilizan durante el mantenimiento, la reparación y la transformación, y garantizar que materiales no deseados no se usen nunca en los astilleros. Esto puede crear nuevas oportunidades para asegurar nuevos pedidos especializados a los astilleros de la UE que poseen un elevado nivel de conocimientos técnicos.

4.7 El reciclado de buques será una actividad estratégica cada vez más importante dirigida a proporcionar suministros, por ejemplo, desechos y otras materias primas para los sectores de la fabricación en la UE (acero, aluminio, cobre), con vistas a reducir el impacto medioambiental tanto directo como indirecto y a prevenir unas condiciones sociales y laborales inaceptables.

### 5. Propuestas de actuación y orientaciones para el sector SMRC incluidas en la iniciativa LeaderSHIP 2020, y en los trabajos en curso del Comité de diálogo sectorial de la construcción naval

5.1 El sector SMRC y su entorno deben tener en cuenta las oportunidades y posibilidades de financiación por parte del BEI mediante la ampliación de las actividades de préstamo de este banco. Las medidas del BEI deberían estudiarse y fomentarse, sobre todo prestando especial atención a los proyectos relacionados con la «navegación verde», la energía marina renovable y las transformaciones. Como cuestión prioritaria, se propone que la DG ENTR organice «talleres» para concretar el apoyo por parte del BEI.

5.2 Los Estados miembros y las regiones costeras deben explorar la posibilidad de asignación de recursos de los Fondos Estructurales para la diversificación de la tecnología de la industria marítima, en conexión con los nuevos sectores del mercado. Esto está relacionado, en particular, con las estrategias regionales para la especialización inteligente.

5.3 En cuanto a las posibles medidas de financiación a largo plazo por parte de la UE, la Comisión Europea debería estudiar la posibilidad de medidas para financiar la construcción y modernización de buques. Los Estados miembros, los operadores financieros y la industria de la tecnología marítima y otras partes interesadas deberían revisar la disponibilidad de garantías de mercado.

5.4 El sector de la construcción naval (incluido el SMRC), en cooperación con la Comisión Europea, los Estados miembros o las regiones, debería incluirse en las actividades de investigación, mediante el recursos a colaboraciones público-privadas (CPP) entre otras cosas, teniendo plenamente en cuenta la estructura de los sectores marítimos y las normas relevantes sobre ayudas estatales.

5.4.1 El CESE está de acuerdo con el argumento de LeaderSHIP2020 consistente en que, para cumplir los objetivos generales en materia de CPP para el sector naval, será necesario un fuerte compromiso con los programas de investigación. En cuanto a los objetivos a corto plazo, la competitividad sostenible del sector SMRC deberá apoyarse en medidas adecuadas de fomento de la innovación en las empresas.

5.5 El CESE apoya la inclusión del Comité de diálogo sectorial de la construcción naval en los trabajos relativos a la definición e implementación de políticas en el marco de la iniciativa LeaderSHIP 2020. En la actualidad, la función específica del Comité debería centrarse en la aplicación de la parte de la iniciativa relativa a mejorar la identificación y la comparabilidad de las cualificaciones y competencias con miras a asegurar la prosperidad a largo plazo del sector.

5.6 El CESE espera ver avances positivos en los trabajos del Comité de diálogo en relación con las normas sociales en el sector europeo de la construcción de nuevos buques y SMRC.

Bruselas, 10 de diciembre de 2013.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Henri MALOSSE

---