

Entrevista Consejera delegada de Pymar

Almudena López del Pozo: “El naval español será clave para la autonomía estratégica europea”

La ejecutiva ve una oportunidad para los astilleros en la nueva política industrial de la UE y considera la eólica marina como vector de crecimiento ▶ Pymar tiene en cartera buques en construcción por 2.000 millones

**BERNARDO DÍAZ
MADRID**

Almudena López del Pozo lleva 12 años al frente de Pymar, asociación que engloba a 16 astilleros privados del país. El naval español aglutina más de 75.000 empleos y 10.000 millones de impacto sobre la economía española. En un momento dulce del sector y poco después de celebrarse la junta de accionistas de Pymar, charla con **CincoDías** sobre las oportunidades del mismo dentro de la nueva estrategia industrial del Gobierno y de la Unión Europea.

¿Cuales son las perspectivas del naval para este año?

2023 fue magnífico. Y el primer semestre de este año, aún mejor. Con datos recién elaborados, somos el segundo país en contratación en la UE y el sexto a nivel mundial. Hemos arrancado con el primer mejor semestre de los últimos 16 años. Tenemos 61 barcos en cartera por un importe de 2.000 millones de euros y 12 millones de horas de trabajo para los astilleros y la industria auxiliar. Por nichos de mercado, en este primer semestre somos primeros a nivel mundial en construcción de oceanográficos, buques de transporte de pasajeros, y para la acuicultura. Y segundos a nivel mundial en pesqueros de última generación y primeros de la UE. Uno de cada tres buques contratados en esta zona se va a construir en España. Con los datos del primer semestre, este año consolidaremos la segunda posición europea y vamos a intentar ser los primeros a fin de ejercicio.

¿Qué factores se dan para el resurgir del naval español?

En primer lugar, nuestra especia-

lización en nichos de alto valor añadido, con elevado componente innovador. Son buques hechos a medida, tecnológicamente complejos. Por otro lado, hay una serie de instrumentos financieros que están funcionando muy bien. Nuestro sector es muy demandante en garantías y de financiación, no solo para los astilleros, también para nuestros clientes, los armadores, que necesitan financiarse a 15 años para adquirir los buques. También, el esfuerzo de las empresas que integran el sector naval, que han demostrado a lo largo de los años su capacidad de resiliencia. A ello hay que sumar las Administraciones (estatal y autonómicas) que se han unido a Pymar para garantizar el mejor futuro de la industria.

Lejos queda aquí el que inventen o fabriquen otros...

Sí, la idea de la deslocalización ya no está presente. Además, en estos nichos el naval español está en la vanguardia.

La UE ha abrazado el concepto de autonomía estratégica europea. ¿Qué papel puede jugar el naval español en ello?

Será clave, importante, sin duda. La industria naval española ya tiene relevancia en la economía española, con un impacto de 10.000 millones de euros. Exportamos el 84% de lo que fabricamos. Contamos con un efecto arrastre sobre fabricantes, talleres y servicios industriales. Ahora estamos bien colocados para contribuir a la autonomía estratégica nacional y europea. En la medida en que esos nichos de mercado, en los que somos líderes, van a ser determinantes. Somos el segundo país de la UE con más buques en cartera de apoyo y mantenimiento a parques de ener-

gías renovables, con lo cual nuestra aportación a la seguridad energética es evidente. Desde el punto de vista de transporte de pasajeros y de mercancías, aportamos seguridad económica. En medio ambiente aportamos capacidad y *know how* en construcción de buques oceanográficos y de investigación. En defensa también es evidente, y en reparación y transformación. Estamos llamados a jugar un papel determinante en la autonomía estratégica europea.

¿A qué países exportan?

Destacan los buques para armadores de la UE como Italia, Francia, Irlanda o Países Bajos, y de otros países europeos como Reino Unido o Noruega; sin olvidar Argentina, Nueva Zelanda, Groenlandia o Canadá, entre otros.

La UE está protegiendo al motor con aranceles a China. ¿El naval necesita de ellos?

Para competir con Asia hemos tenido que especializarnos desde hace años en un tipo de buques donde la innovación tecnológica es capital. Son necesarias, más bien, medidas de fomento de la innovación que faciliten la doble transición, ecológica y digital. Lo tenemos que ver desde el punto de vista de mantener en la UE las herramientas de financiación.

Con la nueva ley de industria en trámite, el ministro Jordi Hereu habla de medidas de apoyo estructurales. ¿Se necesita un segundo Perte naval?

La nueva ley de industria está alineada con la estrategia europea de mejora de la competitividad. Tiene elementos muy valorados por nosotros. Por ejemplo, el fomento de instrumentos de colaboración público-privada, y la creación de una reserva estratégica de capacidad industrial nacio-



nal. Son medidas que, más allá de asegurar el suministro, permiten potenciar la capacidad industrial. Necesitamos que las herramientas útiles para nosotros se mantengan de manera permanente. Con la forma de Perte o la que sea, a nivel europeo y nacional.

Pymar ha ampliado el fondo de garantías navales. ¿Para qué?

A raíz del Perte naval, la concepción de la industria naval ha sido en términos de cadena de valor. Por eso, hemos querido adaptar nuestras herramientas al conjunto de la cadena, que puedan ser beneficiarios de las garantías no solo los astilleros sino también las empresas auxiliares que integran la cadena de valor. Y empresas que pertenecen al ámbito de las energías renovables marinas.

¿Qué colaboración hay con los astilleros públicos de Navantia?

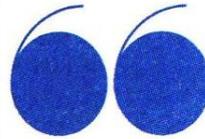
Compartimos industria auxiliar, una colaboración de facto. Es importante que nos vaya bien a los dos. Además, el proyecto tractor conjunto que presentamos al Perte naval fue pionero, al unirse el sector público y el privado. El 71% del Perte fue a parar a este proyecto. Cuando hablamos de renovable marina, por ejemplo, nosotros hacemos buques y ellos ensamblaje y fabricación de estructuras. Nosotros en uso civil, ellos en defensa.

¿La eólica marina será un vector de crecimiento del naval?

Puede potenciar la reindustrialización del país. Tenemos un recurso eólico *offshore* magnífico: 7.200 km de costa, y desarrolladores, líderes a nivel internacional. Y tenemos tecnología y astilleros. Los puertos, preparándose para ello, y una cadena de valor de las renovables *onshore* que ya funciona. Con lo cual, estamos en un momento ideal para el desarrollo de la eólica marina flotante. Estamos abriendo nuestra actividad a toda la cadena de valor. De la misma manera que emitimos garantías para construir un buque también lo podemos hacer para un prototipo de estructura flotante, por ejemplo.

¿Puede dar ejemplos de proyectos innovadores en el naval?

Se ha construido en España el primer ferri eléctrico que opera 100% en aguas de aproximación a puerto. El 50% de los buques con solución propulsiva, preparados para operar con hidrógeno, se está construyendo en el país. El buque del futuro es autónomo, inteligente y conectado. Incorpora sensorica avanzada para recoger datos, y se apoya en inteligencia artificial (IA). Estamos aquí dando los primeros pasos. Se está fabricando en España el primer buque no tripulado en inspección submarina a más de 1.500 metros de profundidad, en campos de energía renovables marinas. La IA ha llegado al naval también y será una revolución. La foto del naval ahora es que somos economía azul y verde; mar y medio ambiente. Un futuro alentador.



Hemos cerrado el primer semestre con 61 buques en cartera, segundos en la UE, e intentaremos ser los primeros a fin de año





ANDREA COMAS

