

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara el **Grupo Parlamentario Confederal Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común**, presenta las siguientes preguntas relativas a Navantia Astillero de Puerto Real dirigidas al Gobierno para las que se solicita respuesta escrita.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En la nueva organización que Navantia ha creado, se modifica por parte de la empresa de forma unilateral el **Plan Estratégico de Navantia 2018-2022** que concluye a finales del 2022. Dicha modificación consiste en la división de la empresa en tres Direcciones:

- Construcción Naval
- Servicios
- Energías Verdes-Economía circular

El Astillero de Puerto Real quedaría encuadrado dentro de esta nueva organización en la **Dirección de Energías Verdes y Economía Circular**.

Lamentablemente hay que decir que el Astillero de Puerto Real no tiene en este momento ninguna carga de trabajo. Está PARADO. Ocasionalmente su dique es ocupado por alguna reparación procedente del Astillero de Cádiz (por saturación del mismo) que aporta una carga de trabajo prácticamente nula.

Tradicionalmente la actividad principal del Astillero de Puerto Real ha sido la construcción de Buques de todo tipo, tanto civiles (petroleros, gaseros, ferrys, etc.) como militares (Buque de Aprovisionamiento en Combate: BAC "*Cantabria*", Buque de Acción Marítima BAM para la Armada Española, patrulleros para vigilancia tanto oceánica como de litoral para la Armada Venezolana).

De forma complementaria a esta actividad principal, en el Astillero de Puerto Real se han construido varias plataformas offshore tanto para proyectos de energía eólica marina (Wikinger y East Anglia I) como plataformas para campos de extracción de gas en alta mar (Aibel). Así mismo también se han derivado desde otros centros (Astillero de Fene-Ferrol) jackets de soporte para aerogeneradores marinos tanto fijos como flotantes.

El encuadramiento de este Astillero dentro de la Dirección de Energías Verdes, limita su capacidad de gestión de proyectos, esto es, pasa de ser Gerente de los proyectos a ser meros Subcontratistas.

Mientras que Navantia en los distintos proyectos de Construcción Naval lidera todas las etapas de los proyectos desde la Ingeniería Conceptual (definición del Proyecto), Ingeniería de Producción, Fabricación, Entrega y Apoyo al Ciclo de Vida; en el caso de las Energías Verdes, estos procesos los lideran los promotores, es decir, las multinacionales del sector (Iberdrola, Enel, etc.). En estos casos, la aportación de Navantia al proyecto es la de un simple subcontratista que suministra la mano de obra

de fabricación, en su mayor parte no propia sino subcontratada, y que ofrece sus instalaciones del Astillero como taller de fabricación.

A efectos económicos el margen de beneficios es mínimo ya que en estos proyectos la mayoría de los beneficios son para el promotor.

Debido a este hecho de ser subcontratistas, si llegado el caso, los promotores consideran que no les cuadran los beneficios, no tendrían reparos a buscar a otros proveedores que considerarían más beneficiosos.

Esta nueva división organizativa también perjudica al Astillero en materia de empleo tanto en el número de proyectos que acometería como en la naturaleza de los mismos.

En un estudio que comprende desde los años 2016 al 2020, período en los que convivieron en el Astillero la construcción de 4 petroleros tipo Suezmax (1700 empleos de media), 3 plataformas offshore y jackets de soporte de aerogeneradores (310 empleos de media), se observa que el empleo en los proyectos de Energías Verdes no aportaba ni el 20% del mismo en comparación con el generado por la construcción de los buques petroleros Suezmax.

La nueva organización propuesta por la empresa igualmente afecta a las profesiones de los trabajadores. Los empleados en los proyectos de Energías Verdes, son gremios muy reducidos: montadores de estructuras, soldadores, pintores, andamieros. Así mismo, en menor medida y en función del tipo de offshore; electricistas, técnicos electrónicos, caldereros y personal de gestión.

En cambio, en el caso del diseño y la construcción de buques intervienen además de estos gremios, ingeniería, compras, logística, habilitadores, frigoristas, mecánicos, etc. Estos gremios y su conocimiento en lo concerniente a la construcción naval se perderán a medio plazo si no se construyen más buques en el Astillero de Puerto Real.

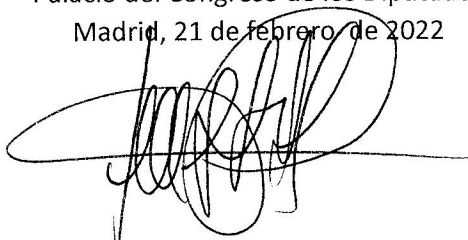
Por otro lado, en diversas reuniones mantenidas entre el Comité de Empresa y distintos directivos de Navantia, incluido el actual presidente de Navantia, estos se reafirman en la idea de la “inaccesibilidad” de la construcción naval civil por parte de Navantia. Insisten en que los proyectos relacionados con la construcción naval civil solo provocarían pérdidas a la compañía. Esta idea contrasta radicalmente con lo expresado en el documento “Hoja de Ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y de las Energías del Mar en España”, editado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que en su página 52, en un análisis sobre el Sector de la Industria Naval, Astilleros y Portuario, concluye lo siguiente:

“El mercado energético marino se posiciona como una importante fuente de demanda de buques para dar apoyo a las actividades de construcción, puesta en marcha y mantenimiento de parques eólicos ubicados en el mar. La industria e ingeniería naval españolas están capacitadas para atender a las futuras demandas de otros sectores industriales y con ello, la apertura a nuevos segmentos de mercado. En este sentido, la experiencia en la construcción de buques de apoyo para operaciones offshore en el ámbito del oil & gas del sector naval español puede ser aprovechada para la construcción de buques especiales asociados al despliegue de las energías renovables marinas.”.

Por todo esto, se pregunta:

- La división de la empresa en tres direcciones en el marco del Plan Estratégico de Navantía 2018-2022 ha supuesto que el astillero de Puerto Real haya quedado encuadrado en Energías Verdes-Economía circular ¿Qué justifica este encuadramiento, considerando que esto supone la reducción de la mitad de la plantilla y una quinta parte de la industria auxiliar? ¿Tiene previsto el Gobierno algún tipo de medida que salvaguarde y mantenga el empleo de la plantilla?

Palacio del Congreso de los Diputados
Madrid, 21 de febrero de 2022



Juan Antonio Delgado Ramos
Diputada GCUP-ECP-GEC