



LÓPEZ DE LACALLE, Javier: “La industria marítima en Euskadi. Su situación actual y posibilidades de resurgimiento”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 529-535.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# La industria marítima en Euskadi. Su situación actual y posibilidades de resurgimiento

**Javier López de Lacalle**

Foro Marítimo Vasco

ADIMDE

## INTRODUCCIÓN

Euskadi ha sido y es un país de geografía, cultura y actividad marítima, siendo esta actividad uno de los motores del desarrollo de nuestra comunidad.

Sin embargo, en los últimos tiempos, el interés hacia el mundo marítimo ha decaído de manera importante, y tanto las industrias relacionadas con la mar, como las de los servicios, han visto reducida su dimensión, con una pérdida de número de empresas, empleo y facturación muy significativas, como demuestra el hecho de que en el año 1982 había 42 empresas navieras que manejaban 168 buques, viéndose reducidas a 11 empresas con 57 buques en el año 2000, y que en la ría de Bilbao han desaparecido 5 astilleros, y en Pasajes 3 astilleros/talleres, con una pérdida de más de 3.500 empleos directos.

Asimismo, coincidimos al opinar sobre las causas que han llevado a la actual situación, y que son:

1. Una mala gestión, basada únicamente en la cuenta de resultados a corto plazo.
2. Falta de inversiones en tecnología y oficinas técnicas de diseño.
3. No ser considerado como un sector estratégico y de esta forma potenciar el I+D de su industria principal y auxiliar.
4. No haberse establecido los oportunos y necesarios instrumentos financieros para la construcción de buques, usuales en todos los países competidores.
5. Una mala utilización de las ventajas que las directivas comunitarias han concedido al sector naval español.
6. Falta de condiciones adecuadas para dar garantías a los créditos de los armadores, ante la falta de valoración de las hipotecas de los buques.
7. Abandono de la Marina Mercante que ha demandado durante años un segundo registro con mejoras fiscales, y que cuando llegó lo hizo tarde y vacío de contenido.

Es en ese momento, cuando, a iniciativa de los astilleros vascos, en 1992, surge ADIMDE, Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi, dada la situación crítica en la Ría de Bilbao, y en los astilleros, y para combatir a la opinión pública que tenía el concepto de que la construcción naval como industria estaba acabándose, y que no se correspondía con el nivel de desarrollo de Euskadi, dándose como un hecho cierto en todo el estado y Europa que la construcción naval iba a pasar a países de Asia, y aquí nos dedicaríamos a la alta tecnología.

Por todo ello, se decidió crear una agrupación –ADIMDE-Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi– con el objetivo de cambiar esa imagen entre la opinión pública y concienciar a la administración vasca de que tenía entre sus manos una industria con una importante facturación, empleo y mucho futuro por delante y que analizase y estudiase su problema.

Sin embargo, nos ha costado bastantes años conseguir ese reconocimiento porque primero se nos exigió una autoevaluación, que ya habíamos hecho, a través de un consultor externo, llegando a las mismas conclusiones que nosotros. Este análisis coincidió en el tiempo con el que se empezó en la Comunidad Europea, concluyendo que el sector marítimo es un sector que estaba siendo malinterpretado por las administraciones y por la opinión pública.

Sin embargo, hasta que no ha llegado la crisis de hace un año por el Dumping de Korea, afectando sobre todo a los grandes astilleros, no se ha solicitado a la Comisión Europea que tome medidas para intentar solucionar esta situación.

Europa se ha dado cuenta de la importancia de la industria marítima y ha tomado medidas fundamentalmente por el hecho de :

1. El impacto socioeconómico.
2. Ser una industria de alta tecnología e ingeniería.
3. Los aspectos de cooperación y coordinación de desarrollos técnicos.
4. El empleo en Europa del sector: 2,5 millones de personas
5. Ser el transporte marítimo una alternativa ecológica al transporte por carretera.
6. El efecto económico en el PIB europeo.

Además, hay que tener en cuenta que un buque es, probablemente, el bien de equipo más completo desarrollado hasta nuestros días.

Es por ello que desde la CEE se pusieron en marcha algunas iniciativas en el sector como la creación del «Maritime Industries Forum», que fue una iniciativa de los Comisarios de la Comisión Europea, Baengemann, Comisario de Industria y Mercado Interior, y Van Miert, Comisario de Transportes, entonces y que ha tenido su respuesta en países como Holanda, Alemania o Noruega, y también en Euskadi con el Foro Marítimo Vasco.

## **CONSTITUCIÓN DE ADIMDE Y DEL FORO MARÍTIMO VASCO**

Después de varias reuniones previas entre los diferentes sectores afectados, la comisión de representantes de armadores mercantes y de pesca, astilleros e industria auxiliar marítima, deciden constituir, el 11 de diciembre de 1992, la agrupación de industrias marítimas de Euskadi, cuyos objetivos finales son: el fomento, la promoción y la concienciación de la actividad y la cultura marítima en Euskadi y desarrollar un marco legal, fiscal y financiero apropiado para la actividad de dicha industria en el País Vasco.

Fomento y promoción, que incluya la búsqueda de un factor común en el que se aglutinen los intereses de los componentes o subsectores de la Agrupación, buscando sinergias que permitan la potenciación de la industria marítima vasca en su totalidad, en un momento en que para la promoción y despegue del país se considera necesario el control del proceso productivo de un sector de los más autárquicos dentro de la comunidad autónoma vasca, donde el producto final (buque) se puede construir íntegramente en nuestros astilleros, armados con materiales y equipos auxiliares de empresas de aquí.

Al igual que nuestros competidores, países tradicionalmente marítimos, como Holanda, Alemania o Dinamarca, en donde su Administración lejos de considerarla como una industria caduca, la consideran como una industria de futuro, de mucho arrastre y de alto valor añadido, y han dictado medidas de promoción y apoyo, con el objeto de hacerla más competitiva y de esta forma evitar el desmantelamiento de la industria y la cultura marítima.

Los participantes de la ADIMDE serán las empresas radicadas en el País Vasco que realicen actividades relacionadas con la mar. ADIMDE actualmente está formado por 97 empresas y asociaciones de empresas de armadores de barcos pesqueros y mercantes, astilleros e industria auxiliar marítima, de nuestra Comunidad.

Por todas estas razones, la ADIMDE considera que además de desarrollar la propia actividad industrial, debe continuar desarrollando el papel de interlocutor válido frente a la Administración, y tal y como se establece en sus objetivos iniciales, debe transmitir a la opinión pública las buenas noticias que se vayan produciendo en el sector, así como explicar o transmitir el efecto de creación de riqueza, y de las buenas expectativas futuras del sector o de la actividad.

Para ello, y en la consecución de estos objetivos, consideramos de vital importancia concienciar a todos los ciudadanos de los beneficios que representa esta actividad, y de la necesidad de que todo el mundo conozca la importancia que el sector marítimo tiene y ha tenido para el desarrollo y la economía del País.

Además, de las actividades realizadas y circunscritas a la Comunidad Autónoma, la ADIMDE está abierta a cualquier tipo de colaboración con asociaciones o agrupaciones de otras Comunidades Autónomas o



Estatales, con los mismos objetivos, para aunar esfuerzos, o crear sinergias, en la consecución de los fines mencionados.

En la consecución de todos estos objetivos, se considera oportuno el participar en todos los foros, grupos o canales, etc., asumiendo en todos ellos el protagonismo que la representatividad industrial, económica y social adjudica, y de esta forma recuperar el ancestral liderazgo de nuestro pueblo en temas de la mar.

En ADIMDE pronto se vio la necesidad de implicar otros agentes tales como Bancos, Instituciones Públicas, como el Gobierno Vasco, las Diputaciones Forales, las Cámaras de Comercio, Puertos, y otras instituciones relacionadas con el sector marítimo, intentando facilitar las relaciones entre los agentes y hacer más fácil el desarrollo de nuevas medidas positivas de apoyo al sector

Es por ello que se constituyó el Foro Marítimo Vasco, con el objetivo de que las industrias marítimas pudieran concertar sus estrategias, tanto de supervivencia como de crecimiento, discutieran su presente y su próximo futuro, estudiaran sus sinergias y sus posibilidades de apoyo respectivo, sus mercados tanto a nivel nacional como internacional, y en definitiva, aumentar el peso específico del sector marítimo vasco.

El Foro Marítimo Vasco en concreto pretende:

- a) Un cambio de imagen frente a instituciones y agentes.
- b) El desarrollo de la capacidad de colaboración inter-empresarial.
- c) La búsqueda de nuevas fórmulas de dinamización sectorial.
- d) La definición de alternativas de apoyo de futuro al sector.
- e) La formalización de un lugar de encuentro de intercambio de necesidades y oportunidades de negocio.

El Foro, para ello, ha elaborado su Plan Estratégico 2000-2003, una vez ha sido considerado como *cluster* prioritario y sector estratégico por el Gobierno Vasco, y en este Plan ha englobado sus acciones en 5 líneas estratégicas, que son:

1. Financiero-fiscal
2. Calidad
3. Internacionalización
4. Tecnología
5. Área genérica en donde se engloba la formación, medidas sectoriales, y actividades inter-empresariales como el *Bilbao Shiprepair Centre*, etc.

## **SITUACIÓN ACTUAL Y OPORTUNIDADES DE MEJORA**

A pesar de que la actividad marítima en Euskadi ha sido y es uno de los motores del desarrollo de nuestra comunidad, como hemos mencionado anteriormente, el interés hacia el mundo marítimo había decaído de manera importante en las últimas décadas. Esa tendencia, recientemente ha sufrido un cambio a positivo y las empresas que han superado los duros años de crisis y las sucesivas reconversiones sectoriales, se encuentran con ganas de competir y permanecer en el negocio, adaptándose con fuerza a los nuevos tiempos.

Estamos, como decía antes, en una época de crecimiento, con nuestros astilleros con carga de trabajo y contratos, pero con un sector que ha sufrido una grave reestructuración a todos los niveles y que debe seguir en continua reestructuración, especialmente en aspectos tecnológicos y de colaboración, con un profundo cambio de actitud y aptitud y desarrollando continuamente aspectos innovadores en todas sus políticas, para afrontar con éxito los retos que se le presentan en el nuevo milenio.

En lo que respecta a los armadores mercantes, estamos observando una mejoría aumentando tanto el número de compañías como el de buques que controlan. Por otro lado, se están llevando a cabo inversiones muy buenas y costosas como la ampliación del Puerto de Bilbao y el proyecto futuro del nuevo Puerto de Pasaia, algo sin duda alguna muy positivo para la economía vasca; pero nos encontramos con la incongruencia de que estamos poniendo las infraestructuras, mientras que los buques los ponen otros, ya que una muy pequeña parte de los buques que llegan a los puertos vascos son de armadores locales,

algo incomprensible teniendo en cuenta el tráfico que se mueve en nuestros puertos. Por ello, pensamos que se debe proteger el desarrollo de los navieros que ya existen, mediante la aplicación de diversas medidas que contribuyan a ese desarrollo, medidas que desde ADIMDE - Foro Marítimo Vasco, estamos promoviendo y trabajando con la Administración para implantarlas de modo que se constituyan en instrumentos eficaces para el desarrollo de la flota mercante vasca y de sus armadores tanto mercantes como de pesca.

El transporte marítimo en España, alcanzó en el 2000 los 280 millones de Tons. de mercancías. Dicho de otro modo, el 90,4% de las importaciones y el 72,3% de las exportaciones españolas se transportaron por vía marítima. La sociedad, en general, no es consciente de que las comodidades de las que disfruta son posibles gracias a la eficacia y bajo coste del transporte marítimo, como puede ser la gasolina, coches, televisores, café, licores y un largo etcétera de productos estratégicos que se transportan por vía marítima con una mínima incidencia, menos del 2% en su precio final.

El largo proceso de declive que vivió la flota española a partir de los años 80 originó, además de una pérdida de empresas navieras y de buques, un importantísimo déficit de la Balanza de Fletes Marítimos, que hoy día estimamos supera los 300.000 millones de pesetas anuales, lo que nos indica la importancia y necesidad de tener una flota propia operada por armadores españoles y de promover el aumento de la participación de nuestras empresas navieras en el comercio marítimo español y vasco, que traerá consigo una reducción del considerable déficit de nuestra balanza de fletes y una mayor demanda de construcción naval para nuestros astilleros.

La flota pesquera vasca ha vivido una situación similar hasta hace bien poco, encontrándonos con el agravio comparativo respecto Galicia, Asturias y Cantabria de que al ser Región Objetivo I, las ayudas que recibe un armador por la construcción de un buque, son un 20% superiores que si lo construyen en Euskadi, por lo que en los últimos seis o siete años, se ha renovado el 80% de la flota de pesca de las aguas comunitarias, y aquí se han construido apenas una docena de barcos. Sin embargo, en la actualidad se han igualado las ayudas autorizadas y podemos competir en igualdad de precios, y con mayor calidad, sobre todo ahora que esperamos abordar un ambicioso plan de renovación de la flota pesquera vasca propuesto desde el Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, y que opinamos debería llevarse a cabo en astilleros vascos, ya que contará con ayudas públicas del Gobierno Vasco.

Sin embargo, debemos destacar que en el área de atuneros de gran altura, nos encontramos en un buen momento, tanto en la construcción del buque en sí, donde contamos con un buen producto, de gran calidad y prestigio a nivel internacional, como en la flota donde se ha hecho una renovación total, y donde nos encontramos preparados para competir con cualquiera, y donde somos la primera potencia no sólo en el Estado, sino en Europa, y una de las más importantes a nivel mundial.

En relación a los astilleros debemos separar dos segmentos: astilleros grandes y medianos. Con relación a los grandes, en Euskadi tenemos a *La Naval* de Sestao, que al igual que el resto de astilleros europeos ha de competir con los asiáticos, y especialmente con los astilleros coreanos, y que ha demostrado poder competir a nivel internacional con cualquiera de sus competidores, ofreciendo un producto de calidad, construyendo buques muy especializados dotados de una tecnología punta y operados por compañías de prestigio internacional y que tiene el mismo problema de todos los astilleros europeos.

Europa, que con su planteamiento de liberalización para que todo el mundo pueda construir donde quiera y tener un tráfico marítimo abierto a la libre competencia, ha originado esta crisis en la construcción naval europea, dado que en Corea se viene utilizando el dinero que aportó el Fondo Monetario Internacional con el objetivo de reflotar la economía coreana, para aminorar los costos de construcción de los buques, logrando de este modo los diferenciales con que nos estamos encontrando de hasta un 30% e incluso más respecto a los astilleros europeos en el precio de los buques.

A pesar de ello, aún en Europa vemos que las políticas industriales de nuestros socios europeos priorizan a nivel particular, a la industria marítima, ya sea por razones estratégicas, tecnológicas, de generación de empleo o medioambientales o para la descongestión terrestre, *Short Sea Shipping*, constatando que no ocurre lo mismo a nivel estatal y que con reservas ha mejorado esa concienciación desde nuestro ejecutivo autonómico.

Los grandes astilleros en Europa y en Euskadi necesitan de una apuesta firme e inmediata de las autoridades comunitarias por el sector naval, al objeto de hacerlos competitivos y compensar el *Dumping* de precios de los astilleros coreanos, ya que operan el mismo mercado.

Pero sobre todo, y dado que el ámbito de decisión de apoyos a nuestra industria es europeo, se deben tomar decisiones políticas, a nivel europeo, para abandonar esta situación ridícula, creada por la propia

Europa, planteando la desaparición de los subsidios a la construcción naval, con la idea de que desaparecerán también los subsidios de Corea y en Estados Unidos y pensando en competir en igualdad, cosa que no se ha conseguido y, además, no se ha frenado la inyección de dinero a Corea.

Además, a Corea le interesa mantener un transporte marítimo barato, y asumen la pérdida en el transporte marítimo en la cuenta de resultados de los grupos, donde se integran desde las siderúrgicas a los astilleros, refinerías, buques petroleros, buques mercantes, electrónica, automóviles, construcción civil, etc., como serían los casos de por ejemplo *Daewoo*, *Hyundai*, *Samsung*, etc., de modo que han contribuido también a la caída de los precios del transporte de contenedores, lo que repercute por lo tanto en las empresas dedicadas a tales tráficos.

Por otra parte, Estados Unidos ha tomado la decisión de continuar con sus apoyos a la construcción naval, ya que les interesaba no sólo no perder la construcción naval, sino mantenerla muy avanzada, ya que de ella depende su Armada, e incluso restringen el tráfico de sus mercancías, todo lo contrario que Europa que permite el tráfico de mercancías a cualquiera y en buques construidos en cualquier parte.

De este modo, nos encontramos en una situación en la que nos planteamos qué debemos hacer, si seguir el ejemplo de Estados Unidos, el de Corea, o uno intermedio, pero sin duda alguna se debe tomar alguna medida para que la industria marítima europea recupere el lugar que le corresponde. La regulación de las ayudas y la forma de competir con estos dos grandes bloques no la puede ni la debe tomar un Estado sino la Comunidad Europea.

Los astilleros privados, de nuestra comunidad, ajenos a la competencia de los asiáticos, se encuentran con una importante carga de trabajo, construyendo buques para el mercado internacional, lo que demuestra que somos capaces de competir con cualquier astillero del mundo, ofreciendo un gran nivel de calidad y producto.

La industria auxiliar marítima vasca, está constituida por un grupo numeroso de empresas que han pasado de ser meros suministradores, a ofrecer servicios y equipos integrados, con responsabilidad compartida y alto nivel tecnológico. Su papel tiende a convertirla en parte integral en el desarrollo de la construcción naval, baste mencionar que los astilleros subcontratan más de 65% del coste total de un buque, generando 3,5 puestos de trabajo por cada persona empleada en el propio astillero.

La industria marítima española y vasca se ha ido transformando continuamente, pasando de una industria de producción masiva a una actividad tecnológicamente desarrollada, que ofrece al armador buques de alto valor añadido y que incorporan avanzados equipos y sistemas.

Además, la industria auxiliar española y vasca se encuentra inmersa en ambiciosos planes de I+D, empresarialmente en un redimensionamiento a través de alianzas y fusiones y su presencia es cada día mayor en mercados exteriores de todo el mundo, con una oferta competitiva y un nivel tecnológico avanzado.

De hecho, la industria marítima vasca, en su conjunto, facturó el año pasado en torno a los 180.000 millones de pesetas (unos 1.240 millones de dólares), y dio empleo directo a unos 15.000 trabajadores, lo que nos habla de un sector industrial lo suficientemente importante, todavía, en el tejido económico de la comunidad.

Sin embargo, para ser aún mejores nos falta una mayor demanda interna que nos dé un poco de solidez, ya que hay una total carencia de cartera de pedidos propia porque apenas hay armadores. Además se debe cambiar la estructura de cómo se hace un barco dándole el papel que tiene de verdad a la industria auxiliar y no tratándola como una mera subcontratista.

En Euskadi gracias a la buena labor de concienciación y a la creación de medidas legales, fiscales y financieras, *Tax Lease* o amortización acelerada, *Tonnage Tax* y la Sociedad de Promoción de Empresas, promovidas por ADIMDE y por el Foro Marítimo Vasco ha sido posible conseguir que en especial nuestros astilleros privados tuvieran unas buenas carteras de pedidos, durante 1999 y el 2000, que han hecho que estos astilleros trabajen a pleno rendimiento. Asimismo, las perspectivas para los próximos años no pueden ser más halagüeñas con la firma de los contratos de las nuevas dragas y los nuevos gaseros para *La Naval* de Sestao y la renovación de la flota de pesca vasca, que esperamos se realice en nuestros astilleros, así como de diferentes contratos conseguidos en el mercado internacional, para lo que se está trabajando ya desde el Foro.

Estos diferentes contratos conseguidos en el mercado internacional tienen una extraordinaria importancia, tanto desde el punto de vista técnico como económico y facilita que las empresas navieras españolas puedan codearse con las más eficientes del mundo a la hora de ofrecer servicios de transporte, incluso en casos tan especializados como el del metano licuado.

Pero sobre todo, es ejemplo patente de la validez de los instrumentos financieros y de incentivo fiscal a la inversión de que actualmente dispone la normativa española y vasca para hacer posibles operaciones de construcción naval que por su gran volumen económico difícilmente hubieran sido posibles en nuestro país hace sólo dos años y que hay que mejorarlos y seguir potenciándolos.

Debe además resaltarse el hecho de que desde el Gobierno Vasco se haya catalogado al sector marítimo como sector estratégico y prioritario y su inclusión entre los *Cluster* prioritarios, permitiéndonos la posibilidad de acceder a apoyos para la realización de acciones definidas como estratégicas por el Gobierno Vasco en su Plan de Política Interinstitucional 2000-2003.

Resumiendo, vivimos una época de enorme expectación generada por nuestra Administración y esperamos que en los próximos años seamos capaces de ver los frutos de este trabajo iniciado hace muchos años desde ADIMDE y después desde el Foro y que ha permitido sentar las bases, o dicho de otra forma crear las condiciones, para que nuestra industria marítima sea competitiva por sí misma y siga generando riqueza y empleo para nuestras empresas y nuestra comunidad.

## CONCLUSIONES

Desde el sector marítimo vasco se ha detectado que una de las claves para afrontar el futuro con éxito es la unión y la colaboración entre todas las empresas del sector, en todas sus vertientes, horizontal y vertical.

El objetivo es sumar potenciales, aprovechar sinergias, reducir riesgos y buscar fórmulas que nos permitan acceder a proyectos y mercados inaccesibles de otra forma, logrando ofertas más competitivas y con la aplicación de nuevas técnicas de gestión e innovaciones tecnológicas, siendo necesario que en estos proyectos juegue un papel importante la industria auxiliar, que hasta ahora era una acompañante de segunda fila.

Además, y en sentido práctico, el Foro Marítimo Vasco con acciones concretas pretende desarrollar aquellos aspectos teóricos que hablan de ese cambio de aptitud necesaria para la mejora, ya que es la educación y la formación la palanca para la innovación y la aceptación del riesgo. La innovación técnica es absolutamente vital para la mejora de la competitividad y el nivel de empleo.

Dada la capacidad que este sector ha tenido y tiene en la generación de empleo directo e indirecto, es necesario cambiar de aptitudes para competir en la industria moderna, que pasan por mejorar las capacidades genéricas de razonar y comunicar, de procesar información, de organizar unas relaciones humanas flexibles dentro de la empresa, y de estar dispuestos cada día a aprender nuevas cosas y a aprender de los demás en un continuo ejercicio de «*bench marking*» en todos los ámbitos.

En definitiva y desde el Foro Marítimo Vasco hemos asumido como estrategia de futuro para competir en el mercado internacional que la Industria Marítima Vasca tiene que:

1. Aumentar la productividad de manera exponencial.
2. Dar al cliente, al armador, un protagonismo distinto, pero probablemente más profundo que el que ahora tiene.
3. Aumentar el protagonismo de los trabajadores de las empresas del sector, mediante un sistema de pocos niveles jerárquicos y trabajo en equipo.
4. Hay que compartir diseño y proceso con nuestros suministradores.
5. Tratar de optimizar los objetivos a medio y largo plazo: hay que micro-optimizar los objetivos inmediatos y saber integrarlos.
6. Llevar a la práctica un nuevo criterio de continuidad del proceso productivo. Este proceso, incluso desde sus orígenes en el proyecto, no debe comenzar en el astillero constructor sino mucho antes, en las ingenierías y en las factorías de los suministradores, que éstos podrán extender hacia sus propios suministradores.
7. Cambiar radicalmente el proceso productivo en el futuro, con la aplicación extensiva de procesos modulares de producción en régimen de co-fabricación con la cadena de suministradores.

Uno de los efectos más importantes producidos por la existencia del Foro Marítimo Vasco es la concienciación pública de la importancia del mar en Euskadi, a través de un tratamiento adecuado a nivel



individual y en los medios de comunicación. Esta concienciación es absolutamente necesaria para que las fuerzas políticas y los gobiernos dediquen atención al sector marítimo.

Estamos contribuyendo a un cambio de imagen, mientras que hasta hace poco ha sido sinónimo de sector en crisis, ahora la sociedad y la Administración están entendiendo que el sector marítimo vasco se está adaptando a las nuevas circunstancias del mercado, y que es capaz de competir en el mercado internacional con notable éxito y de generar empleo y riqueza para el país.

Asimismo es importante potenciar un mercado propio para la industria marítima vasca, los buques envueltos en tráficos de cabotaje intraeuropeo, en expansión, son predominantemente construidos en Europa, armados por la industria auxiliar marítima europea y financiados a través de bancos europeos, por lo que una industria marítima autóctona y saneada, creará un mercado propio y una fuente constante de conocimiento marítimo para la industria auxiliar relacionada con el mundo marítimo.

Para ello son necesarias medidas específicas en las que se combinen mejoras fiscales que contribuyan a aliviar los costes de las empresas con medidas encaminadas a la inversión para crear un entorno competitivo en el sector. Entendemos, por lo tanto, que el principal reto que se plantea el sector, es la creación de un marco legal, fiscal y financiero adecuado para el desarrollo y desenvolvimiento de esta actividad a las empresas del sector marítimo vasco, con medidas específicas, tales como:

1. Creación de un fondo de garantías que permita al armador aportar las exigidas por las entidades financieras, y que vienen sólo parcialmente cubiertas por la hipoteca del buque.
2. Establecimiento de un marco de amortizaciones aceleradas.
3. Impulso de las sociedades de inversión en buques como elemento de captación de recursos propios hacia la propiedad de buques.
4. Agilización en la aplicación, y eventual ampliación, de las bonificaciones en tipo de interés existente en el actual crédito a armadores.
5. Fomento de un mayor conocimiento y mejor disposición de las entidades crediticias hacia la financiación naval.
6. En el caso concreto del sector pesquero, y aparte la aplicación de las medidas anteriores hasta donde alcance su carácter general, patrimonialización de derechos de pesca y agilización de la adquisición de desguaces.

La importancia de la industria marítima en Euskadi viene determinada por su propio volumen de negocio, por su influencia en la Balanza de Pagos, debido a su generación de divisas, por ser un sector estratégico, por el personal que emplea, y por ser una industria de arrastre, es decir, que por cada empleo directo se calcula que genera cuatro indirectos.

Siendo conscientes de que no siempre coinciden los intereses, hay que hacer hincapié en las interdependencias y las posibles sinergias entre las industrias marítimas. Una flota autóctona consistente, asegura un mercado interior para los astilleros, talleres de reparación, industrias de componentes y proveedores, ya que los buques envueltos en tráficos de cabotaje intraeuropeo, son predominantemente construidos en astilleros europeos, armados por la industria auxiliar europea y financiados a través de bancos europeos.

Por último decirles que el Foro Marítimo Vasco, como elemento catalizador de todos estos procesos de cambio a través de la realización de sus acciones no va a resolver los problemas de las empresas que lo conforman, a corto plazo, puesto que se necesita tiempo y disposición, primero para implantar las acciones y segundo para asimilar los cambios que proponemos, pero sí pensamos que bien puede hacerlo a medio plazo y asegurar el largo plazo del sector marítimo vasco.