



Tormenta en el sector naval europeo

En *Libertad Digital* nº 50

25 de septiembre de 2003

Francia y Alemania parecen decididas a repetir en el sector naval la operación de EADS en el campo aeroespacial. Para ello, pretenden fusionar los dos astilleros privados alemanes con el consocio público DCN francés. En esta fusión se intenta además involucrar a Thales, que con ello se convertiría en una gran empresa integradora de sistemas y no únicamente de electrónica, como es actualmente. Sin embargo, puede haber también cierto interés en tratar de incorporar, como en el modelo de EADS, a la española Izar, algo que puede resultar contraproducente no sólo para los intereses industriales de la empresa española sino para los intereses estratégicos de nuestro país.

Esta operación de fusión surge como solución mágica a los graves problemas que tanto el sector naval alemán como el francés atraviesan. Por un lado, Alemania hace tiempo que sufre un problema de sobreproducción en el campo naval. Así, hace ya varios años que su Canciller instó a sus dos astilleros, HDW y Thyssen Wertfen, a fusionarse. Sin embargo, ambas empresas se han limitado por el momento a constituir sendos consorcios, uno para las fragatas y otro para submarinos. La debilidad del gasto en defensa alemán y la creciente competencia en el mercado internacional pintaban un negro panorama para estas compañías, que al ser de naturaleza privada no pueden asumir pérdidas sostenidas como hacen la mayoría de los astilleros públicos europeos.

La situación en Francia es aún peor. Así, las deudas acumuladas por el astillero público DCN son ya insostenibles y a pesar de haber reducido drásticamente su capacidad de producción sigue generando hoy cuantiosas pérdidas. Su proyecto estrella, la fragata Horizon, ha sufrido un nuevo varapalo con el abandono británico del proyecto y la previsión de adquisiciones de este programa se ha reducido a la mitad. Ante esta situación, el gobierno francés reconvirtió recientemente su astillero en una empresa pública y todo parece indicar que busca alguna fórmula de privatización para lo que los socios alemanes serían el compañero ideal.

La situación en España es muy diferente. Por un lado, Izar, en su rama de defensa, tiene una cartera de pedidos importante, recientemente ampliada con la decisión del Gobierno de dotar a la Armada española con los submarinos S-80 y un nuevo buque de proyección estratégica. La fragata F-100 ha sido un éxito no sólo para la modernización de nuestra Armada, sino con la exportación a Noruega de otras cuatro fragatas de este tipo. Las perspectivas de nuevas exportaciones son además halagüeñas.

Este éxito de la compañía española se sustenta en buena medida en una estrategia basada en reforzar la cooperación trasatlántica. Así, Izar ha constituido una *joint-venture* con la norteamericana Lockheed Martín que le permite dotar a sus fragatas del sistema de combate Aegis, el más competitivo del mundo. Quebrar ahora esta vocación atlantista que tantos éxitos están produciendo sería un grave error que el Gobierno español debe evitar a toda costa, a pesar de que algunos encuentren en esta operación una oportunidad para quitarse de encima un problema industrial y otros crean que sería una buena opción para hacernos perdonar ante nuestros socios europeos por nuestra posición sobre Irak.

[Libertad Digital](#)