

1.- PANORAMA XERAL

A área obxeto de estudio, a área funcional de Ferrol, formada polas comarcas de Ferrol, Eume e Ortegal (ver **mapa 1**, na páxina seguinte), que ten unha superficie de 1.555 quilómetros cadrados e unha poboación de 213.272 habitantes, está caracterizada pola concentración da actividade na ría de Ferrol, onde os municipios de Ferrol, Narón e Fene xeraron en 1997 o 72,22% do valor engadido bruto da área analizada.

A área funcional de Ferrol é unha das doce rexións funcionais nas que se agrupan as comarcas galegas, segundo a estrutura do Plan Comarcal de Galicia deseñado polo Gabinete de Planificación e Desenvolvemento Territorial da Xunta. Esta área, que corresponde ó extremo nororiental da provincia da Coruña, agrupa ás comarcas de Ferrol, Eume e Ortegal.

A cidade de Ferrol é un centro claro para a área e concentra os seus principais movementos laborais e comerciais. Aglutina tódolos servizos administrativos especializados e estende a súa influencia ós concellos próximos. De feito, os outros concellos da ría –Mugardos, Narón, Neda ou Fene, por exemplo– forman parte, practicamente, da súa área urbana. Todos eles teñen formado a Mancomunidade da ría de Ferrol, institución que tenta mellora-los servizos ós cidadáns da comarca.

As Pontes de García Rodríguez ubícase nunha zona de transición entre a Terra Cha luguesa e as Mariñas de Ferrolterra e a súa principal vía de comunicación é a comarcal 641, de Lugo a Ferrol por Vilalba. Pódese considerar, en termos relativos, como unha cidade moderna que medrou pola súa actividade mineiro-industrial (mina de lignitos pardos e central térmica de Endesa).

Mapa 1.

As vinculacións con Ferrol son moi fortes, aínda que conserva un papel importante nos servizos administrativos básicos e como centro de fluxos laborais para o seu entorno.

O centro administrativo, comercial e de servizos da comarca de Ortegal é Santa Marta de Ortigueira, lugar no que conflúen as principais vías de comunicación destas terras do noroeste, abertas ó Atlántico. A súa configuración física, unha fermosa mezcla de mar e montaña, semella un anfiteatro, desde as alturas da periferia (serras da Capelada, no leste, e da Faladoira-Coriscada, no oeste) cara á ría de Ortigueira, na que verte a maior parte da rede hidrográfica.

Ortigueira é un centro de mercado de rango intermedio, cunha área de influencia supracomarcal. Dotada de case tódolos servizos administrativos, só en casos moi especializados depende de Ferrol, cidade a que está vencellada.

O sector naval

A vinculación coa construción naval e coa Armada son unha referencia constante na historia de Ferrol desde a Real Orde de Felipe V, de 1726, de construír na ría ferrolá uns “arsenais” para a mariña de guerra.

Os últimos fitos significativos para o desenvolvemento da construción naval ferrolá son a creación da Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., en 1947, e a posta en marcha da factoría de Astilleros y Talleres del Noroeste, Astano, en 1941, con capital privado –aínda que logo sería adquirido polo INI–.

A área funcional de referencia está vencellada á cidade de Ferrol, centro económico e de servizos especializados para as tres comarcas. En consecuencia, os ciclos económicos que afectan á actividade da cidade son de especial importancia. E dentro destes, salienta a crise vivida polo sector naval a nivel mundial hai máis de dúas décadas, que incidiu fortemente en Ferrol e da que as súas consecuencias aínda son perceptibles na comarca ferrolá.

A reconversión naval abordada polo Goberno a partir de 1983 significou unha redución especialmente notoria en Astano, que deixou a construción de mercantes, en especial petroleiros, para especializarse en plataformas *off-shore*. A perda de emprego non significou despedimentos: o persoal excedente entrou nos Fondos de Promoción do Emprego (FPE), programa deseñado para paliar os efectos da reconversión e promover novas oportunidades de emprego. Pero ese colchón social non existía para os outros empregos perdidos na comarca: algunhas estimacións sinalan que por cada posto perdido en Astano foron destruídos outros 2,5 empregos na comarca, con traballadores que non podían acollerse ós FPE. A construción naval, como industria de síntese, ten un gran poder multiplicador e de dependencia sobre o tecido industrial que a rodea.

A crise obrigou a tomar novas medidas de reindustrialización e relanzamento económico. Ferrol foi declarada Zona de Urxente Reindustrialización (ZUR), unha das sete de España. As ZUR xurdiron como resposta do Ministerio de Industria y Energía ós efectos da crise industrial dos sectores tradicionais dalgunhas zonas ou

“espacios rexionais”. As subvencións para o establecemento de novas empresas non estiveron acompañadas de investimentos en infraestruturas, co que os efectos destas medidas en Ferrol resultaron moi pobres. En cinco anos, os resultados da ZUR ferrolá foron os peores do Estado en materia de emprego: 319 empregos xerados por 19 proxectos e un investimento total de 6.519 millóns de pesetas, investimento que tamén foi o menor das sete ZUR (Fonte: Dirección General de Industria. Ministerio de Industria y Energía, Proxectos en vigor a 28 de febreiro de 1995).

En 1988, un novo programa tentou mitiga-los efectos da crise en catro áreas de España, Ferrol entre elas. A declaración de zonas industrializadas en declive (ZID) permitía, de novo, as subvencións para a instalación de novas empresas. No caso ferrolán, as subvencións podían acadar o 75% do investimento. A 28 de febreiro de 1995, estaban en vigor en Ferrol 45 proxectos, cun investimento que superaba os 13.600 millóns de pesetas e unha xeración de emprego de case 800 postos de traballo (Fonte: Dirección General de Industria. Ministerio de Industria y Energía).

O seguinte paso nas axudas para a superación da crise industrial foi a creación da figura das zonas de promoción económica.

O Plan especial para Ferrolterra e a súa comarca

O 28 de novembro de 1993 firmouse entre a Xunta de Galicia e as centrais sindicais o *Plan Especial para Ferrol e a súa*

comarca, co obxectivo de “prioriza-las actuacións básicas que é preciso levar a cabo na comarca de Ferrol,..., invirtindo a tendencia actual ó profundo declive industrial e social...”

No dito Plan establécense 39 actuacións concretas e 18 recomendacións. Entre as actuacións salientables en infraestruturas de transportes terrestres, aínda pendentes, destacan as seguintes:

- Acceso norte de Ferrol e a súa conexión coa A-9, cortando o corredor de Ferrol-Pontes en Narón e continuando a Fene.
- Autovía Ferrol-As Pontes-Vilalba (realizado o tramo Ferrol-San Sadurniño).
- Renovación do ferrocarril Ferrol-Betanzos.
- Mellora do servizo de FEVE, Ferrol-Irún.
- Conexión do ferrocarril con As Pontes.

Respecto ás infraestruturas sanitarias, cabe salienta-lo saneamento integral da ría de Ferrol e o saneamento da ría de Pontedeume-Miño-Sada.

Por último, respecto a solo industrial, planifícanse actuacións nos parques empresariais de Narón, Fene-Cabanas, Pontedeume, Somozas, As Pontes, Cedeira e Ortigueira.

O Protocolo de colaboración para a industrialización de Ferrol e a súa área de influencia

En abril de 1997 firmouse entre a Xunta de Galicia, o Ministerio de Industria e Enerxía, a Deputación da Coruña e o Concello de Ferrol un protocolo de colaboración

para a industrialización de Ferrol e a súa área de influencia, co obxectivo de promover a activación e modernización do seu tecido industrial.

O diagnóstico da situación actual da estrutura industrial da zona de Ferrol correspóndese coa súa tradicional vinculación ó sector da construción naval que a fai vulnerable ás variables cíclicas do mesmo, ocasionando situacións de desemprego de difícil solución se non se logra a diversificación.

Considérase necesario unha orientación integradora que, mellorando o entorno, favoreza a implantación de novas empresas e a renovación ou consolidación das existentes.

O ámbito do protocolo son as comarcas de Ferrol, Eume e Ortegal, cunha duración de tres anos, puidendo ser prorrogado previo acordo expreso das partes firmantes.

As cuatro áreas de actuación que se consideran prioritarias son:

- 1.- Investimentos productivos xeneradores de emprego en proxectos industriais de especial importancia pola súa tecnoloxía, o seu carácter innovador e aqueles que exerzan un efecto de arrastre de outras actividades.
- 2.- Solo industrial urbanizado.
- 3.- Infraestruturas de acceso a redes de transporte ou de telecomunicacións.
- 4.- Centro Tecnolóxico ou unidades de dinamización que presten servizos ás empresas.

O Estado comprométese a fomentalo marco legal para a declaración de Ferrol

como Zona Prioritaria de Reindustrialización e Diversificación Industrial, propiciando a financiación da Unión Europea ós proxectos prioritarios que se ubiquen en dita zona. A Xunta de Galicia debe considerar prioritarios os proxectos empresariais a ubicar na área de actuación e as corporacións locais teñen a obriga de facilitar a disposición de solo industrial e os procesos de ubicación industrial. O Igape é o órgano encargado de formular estudos e propostas de actuación e o seguimento do cumprimento dos acordos.

O Plan de desenvolvemento económico-industrial para As Pontes

O 12 de febreiro de 1997, a Xunta de Galicia, Endesa e as organizacións sindicais asinaron o Plan de desenvolvemento económico-industrial para As Pontes.

A redución da actividade do complexo mineiro-eléctrico –debido a factores como o protocolo eléctrico do plan de futuro da minería do carbón e o desenvolvemento alternativo das conchas mineiras– xustifica a existencia do dito plan. De feito, tódalas aportacións dos plans de reconversión das comarcas mineiras incorporáranse a este plan de desenvolvemento

Os obxectivos do plan son facilitar unhas condicións favorables para a instalación de novas empresas, conseguir a diversificación industrial da zona e crear postos de traballo alternativos para manter o volume de emprego existente.

O seu ámbito de actuación circunscríbese ó termino municipal de As Pontes e concellos limítrofes, mentres o seu ámbito

temporal rematará o 31 de decembro do ano 2001.

As actuacións máis relevantes previstas no plan en materia de infraestructuras son as seguintes:

- Autovía Ferrol-As Pontes-Vilalba. Tramo Catabois-Igrexafeita.
- Acondicionamento do eixo As Pontes-Catabois e enlace coa A-9.
- Acondicionamento do acceso desde As Pontes ó polígono dos Airíos-Momán.
- Ferrocarril Ferrol-As Pontes.

O plan establece un sistema de axudas ó investimento de 1.500 millóns de pesetas de investimento subvencionable, ata un máximo do 50%. A dotación destas axudas provendrá da Xunta de Galicia, de Endesa, dos Incentivos Económicos Rexionais do MEH e dos plans de reconversión da mineiría do Miner. Os proxectos canalizaráanse á través da Opye.

Respecto ó solo industrial, a Xunta de Galicia e Endesa financiarán, a través de Xestur Coruña, a construción dun parque empresarial no concello de As Pontes cunha superficie aproximada de 20 hectáreas.

O plan prevé outras aportacións, entre as que salienta a contratación por parte de Endesa dunha sociedade xestora dos servizos de captación de proxectos, establecendo convenios con sociedades e fondos de capital-riesgo.

Pola súa banda, a Consellería de Educación e Ordenación Universitaria estudiará a posible implantación de novas especialida-

des de Formación Profesional que resulten de interese para a zona, mentres que a Xunta de Galicia acometerá o estudio de viabilidade do ramal de subministro de gas natural a As Pontes.

A Xunta de Galicia e mais Endesa destinarán 200 millóns de pesetas para a realización de estudos e proxectos de I+D e iniciarán o estudio de posibles solucións de futuro para o complexo mineiro-eléctrico de As Pontes. Ademáis, a empresa eléctrica disporá naves para viveiros de empresas, con módulos de 100 a 300 metros cadrados, en réxime de aluguer, nun período de maduración de 1 a 3 anos, para pequenos proxectos.

A Xunta destinará outros 300 millóns de pesetas para actuacións medioambientais, entre as que salienta a posta en marcha dunha estación depuradora da augas residuais no concello de As Pontes.

Debilidades do sistema productivo

As debilidades do sistema productivo da área de Ferrol teñen a súa orixe fundamental na súa dependencia da industria naval de Ferrol e do complexo mineiro-eléctrico de As Pontes, cos que se relaciona directamente a meirande parte do tecido industrial da zona.

As consecuencias da reconversión industrial naval e mais a redución da actividade no complexo mineiro-eléctrico como consecuencia da adaptación da central térmica á lexislación vixente teñen afectado a todo o tecido industrial da área polo seu alto grao de dependencia.

Por outra banda, existe a ameaza do fin das reservas da mina de As Pontes. O límite de reservas explotables previsto por Endesa sitúase no entorno do ano 2010.

Tódolos plans e medidas adoptadas para mante-la actividade e o emprego na área obxecto deste informe tiveron como denominador común o intento de facilitar condicións favorables para a creación de empresas, nun intento de logra-la diversificación do tecido productivo da área cara a actividades industriais e de servicios alleas a industria naval e a minería do carbón. Esas novas actividades deberían permitir absorbe-los efectos da excesiva dependencia das ditas industrias, mantendo a actual oferta de postos de traballo e xerando novos empregos.

En concreto, tense establecido similares accións de apoio como a concesión de incentivos ó investimento e creación de postos de traballo; a captación de proxectos externos; a firma de plans e protocolos que creen un clima de apoio ás iniciativas na área; a consolidación dos niveis competitivos da industria naval, metalúrxica e de enerxía actualmente instaladas; a mellora das infraestruturas da zona, coa súa dotación de equipamento empresarial, social e cultural; o fomento das iniciativas locais; a restauración medioambiental; e a formación dos recursos humanos.

Nun balance da súa efectividade, os plans e medidas postos en práctica co obxectivo principal de absorbe-la perda de emprego e da reindustrialización e relanzamento económico da área non alcanzaron o planificado, especialmene nas infraestruturas pre-

vistas, no número de proxectos de investimento presentados e no número de empregos creados.

A falla de investimentos complementarios en infraestruturas e a carencia de proxectos industriais propios, nun número suficiente, son as dúas principais causas que teñen impedido aproveitar en toda a súa potencialidade as medidas adoptadas.

Existe un alto grao de consenso no diagnóstico das debilidades e ameazas da situación económica da área de Ferrol e nas medidas necesarias para xerar novas oportunidades e consolida-las súas actuais fortalezas. Tamén semella xeralmente aceptado que, segundo os indicadores económicos, non existe un alto grao de adecuación entre os obxectivos planificados e ós obxectivos realmente acadados.

Sería importante que se reconsiderasen os actuais precedentes de control e seguimento dos ditos plans e medidas, dado que o seu alto grao de complexidade e dispersión de responsabilidades pode dar lugar a actuacións non coordinadas que afecten á efectividade do conxunto desas medidas e plans.

Axudas da UE á construción naval

O diagnóstico da Unión Europea –Regulamento (CE) nº 1540/98 do Consello de 29 de xuño de 1998 sobre axudas á construción naval– sobre a construción de buques mercantes autopropulsados de alta mar –todo buque cun sistema permanente de propulsión e de goberno que lle confira tódalas características necesarias para a

navegación autónoma en altamar. Quedan excluídos os buques militares— considera que non se logrou plenamente un equilibrio satisfactorio entre a oferta e a demanda no mercado mundial (de maneira que os prezos seguen sendo baixos), esperando que sigan crescendo as presións competitivas sobre os asteleiros da Comunidade (descenso da demanda global de buques despois do 2000 e incremento da capacidade mundial de construción naval).

Considérase que se ha de incrementar o ritmo de mellora da súa produtividade. Un sector naval competitivo contribúe o desenvolvemento económico e social de rexións que sufriron procesos de reconversión.

Considérase que se debe seguir aplicando unha política de axudas estricta e selectiva para que contribúa a mellorar a competitividade e garantice condicións xustas e uniformes de competencia intracomunitaria.

As axudas ó sector da construción naval, que non se modificaran sustancialmente desde 1987, adaptaranse ó criterio de eliminar as axudas ó funcionamento, ligadas ós contratos para a construción e a transformación naval. Estas axudas finalizarán o 31 de decembro do ano 2000, orientándose ó criterio de axudas a fomentar a introducción de melloras necesarias da competitividade: como as axudas de investimento para a innovación. Por un lado, as axudas á reestruturación concederíanse con carácter excepcional: “unha soa e última vez”. Por outro lado, as axudas ó investimento só se autorizarán para mellorar a produtividade de instalacións existentes en asteleiros ubicados en

rexións elexibles para programas rexionais de axudas ó investimento.

Aínda que se sigue tratando a transformación naval —a efectuada na Comunidade ós “buques mercantes autopropulsados de altamar” dun arqueo igual ou superior a 1000 t., sempre que as obras de transformación leven consigo modificacións sustanciais do sistema de carga, casco, propulsión ou aloxamento de pasaxeiros— do mesmo modo que a construción naval, a UE considera que se deben seguir prohibindo as axudas ó sector da reparación naval excepto para a reestruturación, o peche, os investimentos no marco de programas rexionais de axuda, a innovación, a investigación e o desenvolvemento e a protección medioambiental.

A situación actual

O declive industrial da área considerada se reflicte no peso do paro rexistrado da área no total galego e no total da provincia de A Coruña ou nun crecemento censal negativo da poboación, que pasa de representar o 8,01% da poboación galega segundo o censo de 1991 ó 7,83% da poboación galega segundo a revisión a 1 de xaneiro de 1998 do padrón de 1996.

A poboación activa no conxunto destas tres comarcas, segundo os datos recollidos no padrón municipal, é de 77.412 persoas, o que representa o 6,91% do total galego. A poboación ocupada ascendeu a 58.885 persoas, das que o 53,68% traballa no sector servizos e o 28,30%, na industria. A importancia destes sectores para a área de Ferrol queda reflectida, entre outros aspectos, en

que esas porcentaxes son moi superiores ás existentes no conxunto de Galicia (o peso relativo da poboación ocupada galega neses sectores é do 48,21% e do 15,60%, respectivamente. Pola súa banda, a poboación parada na área é de 18.527 persoas, cunha taxa de desemprego do 23,93%, fronte ó 18,6% de Galicia.

O paro rexistrado segundo a metodoloxía do INEM descendeu nos últimos anos na área de Ferrol no seu conxunto, pasando de 18.439 persoas rexistradas nas oficinas do INEM no mes de marzo de 1994 ás 15.357 persoas de marzo de 1996 e ás 13.483 persoas de decembro de 1998. Sen embargo, a pesares deste descenso do paro rexistrado en termos absolutos, o descenso é inferior ó experimentado en Galicia nos últimos anos, e así, o peso relativo dos parados rexistrados da área de Ferrol no total galego aumenta desde 1996, para situarse en decembro de 1998 no 8,83%, superior ó valor de marzo de 1995.

Pola súa banda, os indicadores empresariais amosan unha redución importante das perdas no sector industrial en xeral, e no sector naval en particular. As 182 empresas do sector industrial que facturaron máis de 40 millóns de pesetas en 1997 presentaron, segundo datos do servizo de información Ardán, un incremento do seu VEB a custo de factores e do seu peso relativo no total de ingresos de explotación. Ademais, as súas perdas pasaron de 15.318,8 millóns de pesetas en 1996 ós 1.962,8 millóns de pesetas de 1997.

O subsector naval, en concreto, xerou en 1997 un VEB de 6.419 millóns de pesetas, que supuxo o 27,25% do total do sector

industrial, fronte ós -3.302 millóns de pesetas do ano anterior. Esta actividade industrial presentou ademais un incremento superior ó 70% no seu resultado económico neto de explotación e no resultado neto de exercicio.

Nos outros tres sectores económicos prodúcese tamén un crecemento do resultado económico neto de explotación, do resultado neto de exercicio e do VEB a custo de factores. Non obstante, o seu peso relativo no total dos ingresos de explotación descende no caso da construción e dos servizos.

En relación ós transportes e as infraestructuras, a estrada é o único modo de transporte utilizado para o tráfico de entrada e saída do porto de Ferrol en 1997, non figurando a utilización do ferrocarril. □

