ferrolterra
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS

Actividad económica en Ferrolterra y área de influencia

FERROLTERRA: EMPRESA Y SOCIEDAD

Actividad económica en Ferrolterra y área de influencia

FERROLTERRA: EMPRESA Y SOCIEDAD

ferrolterra
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS

AGRADECIMIENTOS: *Arsenal de Ferrol, Autoridad Portuaria Ferrol-San Cibrao, Cándido Hermida, S.L., Detegasa, Galicia Textil, S.A., Megasa, Navantia, S.A., Neodyn, S.L., Ventogal, S.L.*

Para la realización de este INFORME ECONÓMICO se ha hecho un trabajo de campo consistente en la visita a la mayoría de las empresas ubicadas en los distintos polígonos de la comarca ferrolana. Asimismo, se ha consultado, entre otros, a los siguientes organismos y bibliografía:

Instituto Nacional de Estadística
Instituto Galego de Estadística
Dirección General de Tráfico
Consellería de Pesca
Consellería de Vivenda e Solo
Consellería de Medio Ambiente
Ministerio de Medio Ambiente
Ministerio de Fomento
Ministerio de Economía
Estación de Bioloxía Mariña, de A Graña
Cámara de Comercio de Ferrol
Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao
Sociedade Galega de Historia Natural (SGHN)
Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE)
Consellería de Economía
Instituto de Desarrollo Caixanova
Concello de Ferrol
Concello de Narón

También se consultó periodicamente la información publicada en los diarios siguientes:

"La Voz de Galicia"
"Diario de Ferrol"
"El Correo Gallego"
"El País"
"El Mundo"

Edita: Asociación de Empresarios Ferrolterra

Autor: Antonio Freire Aneiros

Equipo técnico: Ana Fusté Gorgozo, Ángeles Seoane Abad y Mónica Tenreiro Allegue

Fotografía: Ovidio Aldegunde

Deseño e maquetación: Item-Aga

Depósito legal: C 1549-2009

ferrolterra
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS

Punta Arnela, s/n. Edif. Usos Múltiples, 2º. 15405 Ferrol
Tel. 981 333 305
Fax 981 333 302
info@empresarios-ferrolterra.org
www.empresarios-ferrolterra.org

1. Introducción 9
1.1 Ámbito de Aplicación y Población. Densidad 17
1.2 Principales indicadores de Ferrolterra 18
1.2.1 Indicadores Económicos
1.2.2 Indicadores Demográficos
1.2.3 Indicadores Sociales
1.2.4 Indicadores de Densidad Comercial
1.2.5 Parque de Vehículos
1.3 Infraestructuras 19
1.3.1 Red Viaria
1.3.2 Red Ferroviaria
1.3.3 Red de Gas
2. La Ría de Ferrol: Interés demográfico y económico 21
2.1 Zona Marisquera: Producción 23
2.2 Problemática Actual. Saneamiento 24
3. Tejido Empresarial de Ferrolterra: Empresas clasificadas por su Actividad Principal y el Número de Asalariados 25
3.A Industria 27
3.B Construcción 29
3.C Servicios 29
3.D Estructura empresarial de la comarca 31
3.D.1 Según la forma jurídica de sus empresas
3.D.2 En función del sector productivo
3.D.3 Por el número de asalariados
3.E Desempleo 33
3.E.1 En Ferrolterra
3.E.2 Trabajadores empleados por sector productivo
3.E.3 Población ocupada en Galicia
3.F La actividad turística y cultural 37
3.F.1 La ciudad que aspira a Patrimonio de la Humanidad
3.F.1.1 Otros puntos de interés en Ferrolterra
3.F.2 Infraestructura hotelera
3.F.3 La Fiesta de las Pepitas
3.F.4 La Semana Santa ferrolana
3.F.4.1 Introducción
3.F.4.2 Repercusión económica
3.F.5 La Universidad
3.F.6 La Feria de Muestras del N.O. de España
3.F.7 El Museo de la Construcción Naval
4. Suelo Industrial y Comercial en Ferrolterra 53
4.1 Antecedentes 55
4.2 Suelo Actual 57
4.2.1 Polígono de Vilar do Colo
4.2.2 Polígono de A Gándara
4.2.3 Polígono de As Lagoas
4.2.4 Polígono de Río do Pozo
4.2.5 Área Industrial de Catabois
4.2.5.1 Reciclaje de materiales de la construcción

4.2.6 Polígono Industrial de As Somozas
4.2.6.1 Introducción
4.2.6.2 As Somozas: El Mayor Centro de Reciclaje de Galicia
4.2.6.3 Especialización: Tratamiento y Reciclaje de Residuos Industriales
4.2.6.3.1 Reciclaje de vehículos usados
4.2.6.3.2 Reciclaje de residuos industriales
4.2.6.3.3 Reciclaje del suelo contaminado
4.3 Suelo industrial en Proyecto **74**
4.3.1 Plataforma Leixa – Mandiá
4.3.2 Mugardos (privado)
4.3.3 Moeche (privado)
4.3.4 Cedeira.
4.3.5 San Sadurniño
4.3.6 Valdoviño
4.3.7 El Plan Ferrol
4.3.8 Epílogo
4.4 Otras Infraestructuras de Comunicación: La Transcantábrica **81**
5. El Puerto de Ferrol: Motor Económico y Social **83**
5.1 Introducción **85**
5.2 El Puerto Interior **87**
5.3 El Puerto Exterior **99**
6. La Industria Naval en la Ría Ferrolana **105**
6.1 Introducción **107**
6.2 La Empresa Nacional Bazán **109**
6.3 Importancia del Sector privado: ASTANO **118**
6.4 La Industria Auxiliar **123**
7. El Arsenal Militar de Ferrol **125**
7.1 Introducción **127**
7.2 El Arsenal en Números **128**
8. Asentamientos Industriales Dispersos: Áreas de Influencia **131**
8.1. Valdoviño **133**
8.2. Cerdido **136**
8.3. Narón **136**
8.4. Mugardos **139**
8.5. San Sadurniño **139**
8.6. Ferrol **140**
8.7. Neda **140**

Actividad económica en Ferrolterra y área de influencia

FERROLTERRA: EMPRESA Y SOCIEDAD

ferrolterra
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS

Es un placer para mí disponer de una nueva oportunidad para dirigirme a todos los socios y personas interesadas en los diferentes proyectos desarrollados por la Asociación, para presentar el informe sobre la actividad económica en Ferrolterra y su área de influencia, promovido por la Asociación de Empresarios que presido, y cuya autoría corresponde a Antonio Freire Aneiros, junto con un equipo técnico de colaboradores, a quienes agradezco en nombre de todos los asociados su dedicación y empeño a la hora de realizar un trabajo tan completo, exhaustivo y documentado.

Me gustaría agradecer también la colaboración de cuantas fuentes han sido consultadas para que este informe fuese lo más completo posible, ya sean instituciones, organismos, entidades diversas y medios de comunicación.

En el presente informe están recogidos todos los ámbitos productivos –industria, comercio, servicios, turismo, etc.–, y se analizan aspectos referidos a los diversos indicadores económicos, demográficos, sociales e estructurales que caracterizan este territorio. En concreto, aparecen explicitados abundantes datos sobre el interés demográfico y económico de la ría de Ferrol, el tejido industrial de Ferrolterra, con las principales empresas que lo forman, las características del suelo industrial y comercial, las diferentes infraestructuras de comunicación, el significado del puerto interior y exterior, así como del Arsenal de Ferrol, y de la industria naval en general, como motores económicos y sociales de este territorio.

Es un proyecto que nace con una voluntad firme de continuidad. Esperamos que a partir de los datos obtenidos se genere la sinergia suficiente para desarrollar sucesivos estudios e informes que nos permitan conocer en profundidad otros aspectos fundamentales de nuestra comarca.

Con esta publicación la Asociación abre una línea de publicaciones que bajo la denominación "Ferrolterra: Empresa y sociedad", incluirá todo tipo de documentos, especialmente estudios que permitan ahondar en el conocimiento, y como consecuencia, contribuyan de alguna manera al desarrollo de la comarca y de toda su área de influencia.

José Ramón Franco

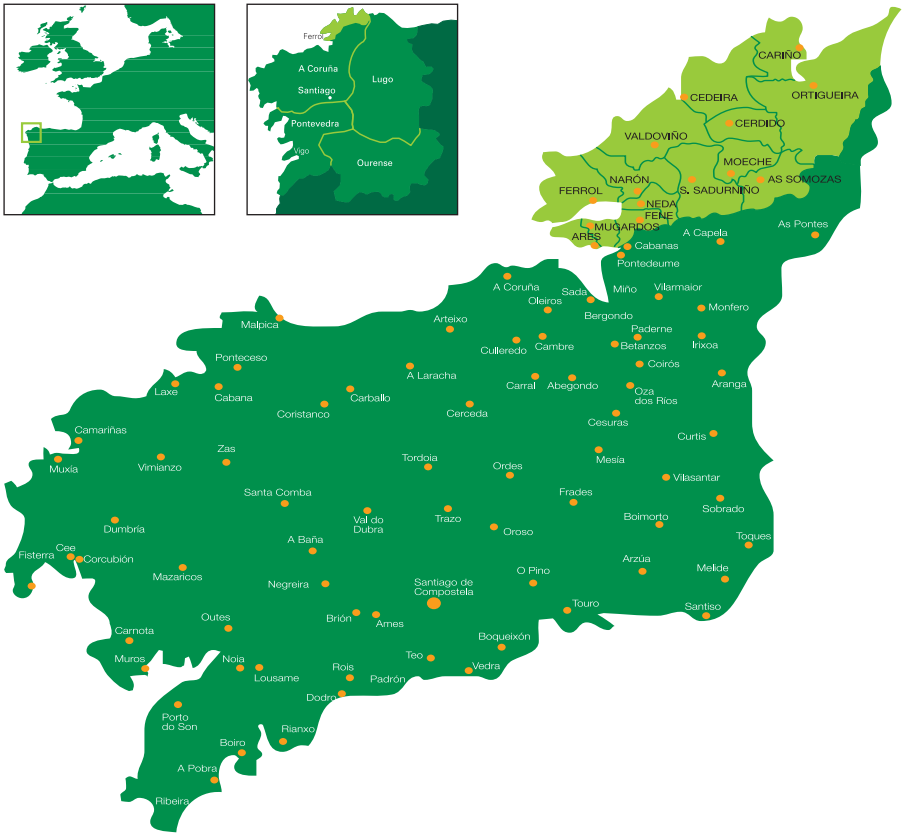
PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS FERROLTERRA

1 Introducción

FERROLTERRA Y ÁREA DE INFLUENCIA

Algunos datos de interés

Ferrol es un municipio gallego del noroeste de España, cabecera de la comarca del mismo nombre, *habitado por unas 75.000 personas* y situado a unos 50 km. por carretera de la capital de provincia: A Coruña. Es una ciudad eminentemente marítima, como lo demuestran sus astilleros, el puerto y las playas. Por su vinculación con el mar y por su situación geográfica y estratégica, Ferrol fue sede de la *Capitanía General de la Zona Marítima del Cantábrico* –cuya demarcación abarcaba desde el Miño hasta el Bidasoa– *desde 1730 hasta el 2003,* fecha en la que entró en vigor la nueva organización de los ejércitos, aprobada por Real Decreto del Consejo de Ministros.



Su ría, en donde desemboca el río Grande de Jubia, se sitúa entre los cabos Prioriño y Segaño, está protegida de vientos y temporales por los montes Ventoso y Faro. Junto a las rías de A Coruña, Betanzos y Ares conforma el golfo Ártabro, nombre heredado de la época romana.

Su situación, en la parte septentrional de una amplia ensenada, frente al océano Atlántico, hace que la ciudad goce de un clima oceánico, con temperaturas suaves durante todo el año y precipitaciones moderadas. La temperatura media, en verano, es de 21 grados centígrados y de unos 11 grados centígrados en invierno.

Los 82,6 km^2 de superficie de la ciudad ofrecen una permanente sucesión de contrastes: trazados medievales con calles estrechas y casas con galerías frente a imponentes construcciones militares, playas abiertas al océano con fortificados castillos defensivos que dominan la ría.

La zona metropolitana de Ferrol, además de la comarca de Ferrol o Ferrolterra, agrupa, también, a las comarcas del Eume y Ortegal, con una población *próxima a las 210.000 personas. La comarca ferrolana, habitada por unas 166.000 personas,* si incluimos la población flotante de extranjeros –en torno a las 3.000 personas–, *constituye la tercera concentración urbana de Galicia.* Este potencial demográfico está llamado a ser un importante recurso para el desarrollo de las actividades terciarias, no solo de Ferrolterra, sino, también, de toda su área metropolitana.

El pasado 10 de marzo del año 2008, se vivió un nuevo hito histórico en la ría ferrolana: la botadura del Buque de Proyección Estratégica (BPE) "Juan Carlos I", el mayor navío de guerra de la historia naval española, construido en los astilleros ferrolanos de Navantia. Dicha botadura fue presidida por los reyes de España, Juan Carlos I y Sofía, que estuvieron acompañados por los Príncipes de

Asturias y el ministro de Defensa; además de altos mandos militares de la Armada y el presidente de la Xunta de Galicia. También acudieron al acto de botadura representantes de los gobiernos de Noruega y Australia, países con contratos en los astilleros de la ría. El ejecutivo de Canberra ha encargado dos buques similares al "Juan Carlos I".

El nuevo navío multiplica por cuatro las funciones del portaaviones "Príncipe de Asturias", que hasta ahora era el de mayor dimensión de la flota militar española y al que sustituirá cuando éste no esté operativo, hablando sus medidas por si solas: 230 metros de eslora –el equivalente al largo de más de dos campos de fútbol como el "Santiago Bernabéu"–, 32 de manga (ancho) y 7 de calado, que es la profundidad mínima de agua que necesita para no encallar. Su altura es equivalente a la de un edificio de 12 plantas.

El "Juan Carlos I", buque-insignia de la Marina de Guerra española, es un buque monocasco construido en acero, que requirió una inversión de 360 millones de euros. Será entregado a la Armada dentro de un año, una vez que se le instalen los sistemas de mando y control, de combate y de comunicaciones, para que comience su andadura militar. Su construcción se inició en junio de 2005.

Con una dotación de 243 efectivos, puede transportar hasta 1.200 militares y podrá utilizarse como portaaviones alternativo –su plataforma podrá albergar hasta 30 aeronaves–; buque anfibio para la Infantería de Marina; buque de despliegue de fuerzas del Ejército de Tierra y, también, para realizar misiones de apoyo humanita-

rio. Las más de 27.000 toneladas de desplazamiento a plena carga y los 19 nudos de velocidad máxima se compaginan en el "Juan Carlos I" con una autonomía para 30 días de navegación. En su popa cuenta con un dique inundable que se puede llenar de agua a voluntad para facilitar la salida al exterior de las barcazas y lanchas que puede albergar en su interior.

Entre las soluciones tecnológicas que aporta está el sistema de propulsión, totalmente eléctrico, con la energía producida por dos generadores diésel y una turbina de gas. Las dos hélices de que dispone son autodireccionables, por lo que no tiene timón.

Se le dota, en una primera fase, con cañones de 20 milímetros y ametralladoras de 12,7 mm. En un futuro manejará un sistema antimisil de Defensa de Punto (tipo ESSM o RAM), informa la Armada.

Será muy útil como hospital –está dotado con quirófanos, salas de dentista, enfermería, consultas y curas, así como una unidad de infecciosos, área de selección de heridos, de

rayos X, laboratorio y farmacia– o para transportar materiales de construcción, allí donde las tropas españolas participen en misiones de paz.
Es el tercer portaaviones que fabrica España, perteneciendo de esta manera al exclusivo club que integran los pocos países capaces de construir este tipo de naves.

Un poco de historia

Ferrol desempeñó, y desempeña, un papel importante en la historia de España y las que fueron sus posesiones de Ultramar, papel que le concedió su posición de ser el puerto militar más importante de la península durante siglos. Fue definido por los almirantes británicos, tras intentar conquistarlo sin éxito, como *"el mejor puerto natural de la costa atlántica de Europa".*
Hasta el S. XVI la villa funcionaba como puerto auxiliar de A Coruña y fue el ataque de Drake a esta última ciudad lo que consolidó el papel de Ferrol como lugar de reparación y atraque. La reorganización de la Armada, tras el desastre de la Invencible, conforma la predilección por esta villa. Será a partir de este siglo cuando las buenas condiciones de la ría ferrolana comienzan a llamar la atención no sólo de la Corona española sino, también, de las potencias europeas (sobre todo, Gran Bretaña y Francia).
La entrada de la ría está flanqueada por el *castillo de San Felipe,* ordenado construir por *Felipe II, (1527-1598),* en 1557 y acabado en 1577, para defender su estratégico puerto, del que partía una cadena que en caso de incursión naval era levantada impidiendo el paso de los navíos hostiles; y por el *castillo de La Palma,* construído en 1597 y situado enfrente del anterior, a la otra orilla, en el municipio de Mugardos. El puerto de Ferrol se convierte en fondeadero y lugar de la Armada Real, recalando en el mismo algunas de las naos que integraban la Armada Invencible. En 1594 la armada inglesa intentó apoderarse de Ferrol.
Pero será la política desarrollada por los primeros Borbones la que provocará un cambio trascendental para la historia de la ciudad. *Felipe V, (1683-1746),* el primer monarca de la nueva dinastía, ordena, en 1726, la instalación de los grandes Astilleros del Norte de España en la ría ferrolana, en los lugares de A Graña y Ferrol. En 1730, las plácidas aguas de la ría acogen el primer navío salido de sus gradas, que lleva el nombre de "Galicia". En 1749, *Fernando VI, (1713-1759),* dispuso la instalación de los Astilleros en Esteiro y que fuese Ferrol capital del Departamento Marítimo. En 1750, dispone la construcción del Arsenal. Desde ese momento, Ferrol se convertirá en la primera ciudad industrial de Galicia y una de las más avanzadas en su modernidad. El rey *Carlos III, (1716-1788),* desempeñará, también, un papel trascendental en la modernización de la ciudad.

La alianza con Gran Bretaña durante la Guerra de la Independencia precipitó el fracaso de la economía de la ciudad, y durante el reinado de *Fernando VII, (1784-1833),* Ferrol llegó a convertirse en una ciudad en declive, perdiendo su título de capital. Sin embargo, a mediados del S. XIX florecieron nuevas actividades durante la administración del marqués de Molina, Mariano Roca de Togores, ministro de marina.
El 25 de agosto de 1800 tiene lugar un intento de apoderamiento de Ferrol y de destrucción de sus Astilleros por parte de una armada inglesa, con más de cien navíos de guerra y 15.000 hombres, mandados por el almirante Warren. Tras la derrota inglesa, Napoleón lo celebró con la frase "por los valientes ferrolanos". En 1809 se produjo la ocupación francesa, pero ésta solo duró un mes.

Hitos más significativos en la historia de la ciudad: 1) en 1858 se produjo la botadura del primer barco a vapor de España. 2) en 1881 se bota el primer barco con casco de hierro. 3) en 1912 el rey Alfonso XIII asiste a la botadura del primer acorazado, el "España".

El estallido de la Guerra Civil (1936-1939) significó que los Astilleros, talleres, fundiciones y dársenas de Ferrol fueran tomados bajo el control del Estado y nacionalizados completamente en 1945 bajo el nombre de Bazán, más tarde renombrado como Izar y, desde marzo de 2005, como Navantia.
El fin de la dictadura y la llegada de la democracia en 1978 no ayudó a mejorar su situación económica. Desde 1982 hasta principios de la década de 1990 la ciudad se enfrentó a numerosos problemas, debido al declinar del sector naval. Ferrol quedó fuera de los planes de industrialización y desarrollo llevados a cabo en otras regiones españolas. El traslado de la Comandancia de la Flota coadyuvó a profundizar en la crisis.

El futuro

Patrimonio de la Humanidad. La Xunta de Galicia inició en 2006 los trámites ante las autoridades del Ministerio de Cultura español para incorporar sus edificaciones más importantes de la ÉPOCA DE LA ILUSTRACIÓN : castillos de San Felipe y La Palma, así como el edificio del Arsenal Militar y el centro histórico de la ciudad, con un diseño único en Galicia, a la lista del Patrimonio de la Humanidad, de la UNESCO.
El principio del nuevo milenio, sin embargo, ha sido, en general, un tiempo de expansión económica y prosperidad, debido, en gran medida, a la diversificación industrial representada por la construcción de nuevos polígonos industriales, lo que posibilitó, y posibilita, el asentamiento de nuevas empresas. También la construcción del nuevo puerto exterior (todavía en marcha) con sus nuevos accesos. La

llegada de la autopista Ap-9 y de la autovía Ferrol-As Pontes-Vilalba, con conexión directa a la autovía A-6 de Madrid, ha supuesto una mejora considerable en las infraestructuras. Las comunicaciones por tierra y por mar son mucho más fáciles y rápidas, lo que hace de toda la comarca un área en expansión con muy buenas expectativas de futuro.

1.1 Ámbito de Aplicación y Población. Densidad

(Fuente: I.N.E – 2007)

A) Ferrolterra se asienta en una superficie de 623,5 km^2 y en la misma convive una población de 162.929 vecinos, según el siguiente desarrollo:

Nº de Orden	MUNICIPIO	SUPERFICIE	HABITANTES
1	Ferrol	82,60 km^2	75.181
2	Narón	67,00 km^2	36.245
3	Fene	26,30 km^2	14.222
4	Neda	23,80 km^2	5.649
5	Mugardos	12,80 km^2	5.636
6	Ares	18,30 km^2	5.598
7	Valdoviño	88,20 km^2	6.978
8	San Sadurniño	99,70 km^2	3.123
9	Moeche	48,50 km^2	1.441
10	As Somozas	70,90 km^2	1.374
11	Cedeira	85,40 km^2	7.482

La densidad de población es de 261 habitantes por km^2, muy por encima de la de Galicia, en torno a los 94 h./km^2.

B) Estratos de Población en la comarca, según la edad:

Entre 0 – 15 años	18.381 vecinos (11,28%)
Entre 16 – 64 años	108.181 vecinos (66,40%)
Más de 64 años	36.367 vecinos (22,32%)
Total	162.929 vecinos: 77.926 son varones y 85.003 son féminas
Extranjeros	2.754 habitantes

1.2 Principales Indicadores de la comarca de Ferrol

(Fuente: Instituto de Desarrollo Caixanova-2006).

1.2.1 Indicadores Económicos

	Ferrolterra	Prov. A Coruña	Total Galicia
Renta disponible por habitante (1)	10.322 €	10.665 €	10.784 €
VAB por habitante (2)	12.287 €	14.690 €	13.793 €
Índice industrial (3)	445	4.059	10.000
Índice actividad económica (4)	504	4.274	10.000
Tasa de paro (%) (5)	7,50%	6,60%	5,50%
Oficinas Bancarias / 1.000 habit.	0,65	0,83	0,87
Plazas hoteleras / 1.000 habitantes	19,81	37,65	41,95
Parque vehíc. Motor / 1.000 habit.	537	545	589

(1) Nivel de renta del que disponen las economías domésticas para gastar y ahorrar (€).

(2) Diferencia entre la producción de bienes y servicios y los consumos intermedios, referidos al conjunto de ramas de actividad económica y todos los sectores institucionales.

(3) Índice comparativo de la importancia de la industria, incluída la construcción, en un área geográfica determinada. El valor del índice refleja el peso relativo (en tanto por 10.000) de la industria respecto al total de Galicia=10.000.

(4) El valor del índice expresa la participación de la actividad económica (en tanto por 10.000) de cada área geográfica, sobre una base regional de 10.000 unidades.

(5) Número de parados registrados en el INEM relativizado por la población de 15 y más años.

1.2.2 Indicadores Demográficos

	Ferrolterra	Prov. A Coruña	Total Galicia
Población residente	163.669	1.126.707	2.762.198
Variación Población 2000-2005	-0,4%	1,6%	1,1%
Densidad (habitantes/km^2)	263	142	93
Edad media poblacional	44	42,9	43,2
Tasa de Natalidad (6)	7,2	7,7	7,6
Índice de infancia (7)	10,3%	11,2%	11,3%
Índice de vejez (8)	21,9%	20,1%	21,3%
Índice de dependencia (9)	47,6%	45,7%	48,3%

(6) Número de nacidos vivos por cada 1.000 habitantes.

(7) Número de niños, entre 0-14 años, por cada 100 habitantes.

(8) Número de mayores de 65 años por cada 100 habitantes.

(9) Número de niños, entre 0-14 años, y mayores, 65 y más años, por cada 100 adultos en edad de trabajar (15-65).

1.2.3 Indicadores Sociales

	Ferrolterra	Prov. A Coruña	Total Galicia
Total población Extranjera	2.522	25.468	73.756
% poblac. Extr. S/Total	1,5%	2,3%	2,7%
Variac. Extranj. 2003-2005	41,2%	39,8%	37,1%
Índice de autoctonía (10)	53,7%	56,3%	60,7%

(10) Porcentaje de población residente en un área geográfica que ha nacido en la misma zona en la que reside.

1.2.4 Indicadores de Densidad Comercial

	Ferrolterra	Prov. A Coruña	Total Galicia
Nº Actv. Ciales./1.000 habit.	21,18	24,02	23,00
Sup.total actv.ciales./1.000 h.	1.989,90	2.268,60	2.290,50

1.2.5 Parque de vehículos (Fuente: D.G.T-2006).

La comarca cuenta con un parque móvil de 93.888 vehículos a motor, de los cuales 78.663 son turismos.

1.3 Infraestructuras

1.3.1 Red Viaria. La comarca de Ferrol cuenta con una red viaria de alta capacidad, constituida por la autopista Ap-9 que cruza la Comunidad Autónoma gallega de norte a sur y la conecta con el resto de España y Portugal; la autovía A-6, con conexión directa a la capital del Estado, Madrid; la autovía AG-64, Ferrol-As Pontes-Vilalba, que también se intercomunicará con el Corredor Costero o Transcantábrica (prevista para 2011) y que nos llevará hasta París sin cruzar un solo semáforo.
Actualmente, está en construcción la vía de acceso al puerto exterior de Ferrol y que soportará un tráfico de 500-700 vehículos pesados diarios, debido, en parte, al trasiego de carbón para la planta de Endesa en As Pontes.

1.3.2 Red Ferroviaria. Actualmente están operativas las líneas regulares de RENFE Y FEVE, estando prevista la llegada del ferrocarril al nuevo puerto exterior de Ferrol para aplicarlo, básicamente, al tráfico de mercancías.
Las líneas de RENFE comunican Ferrol con el resto del Estado español, y las de FEVE con los pueblos de cercanías y los costeros del Cantábrico.

1.3.3 Red de Gas. Ferrolterra dispone de una planta regasificadora a la entrada de la ría de Ferrol, en el municipio próximo de Mugardos: Reganosa. Dicha planta inició su actividad en noviembre de 2007, ocupa una superficie de 130.000 m^2 y emplea a 165 trabajadores; su facturación prevista para los próximos cinco años es de 284 millones de euros, según comunicado remitido por la empresa.
Dicha planta sirve de complemento al sistema gasístico gallego, permitiendo el funcionamiento de nuevas centrales eléctricas de ciclo combinado. A pleno rendimiento, aporta anualmente 3,6 millones de m^3 de gas natural, garantizando el consumo de una parte importante de esta producción las compañías eléctricas Endesa y Unión FENOSA, para sus ciclos combinados que se construyen en As Pontes y Arteixo, respectivamente.
La planta de Mugardos se encuentra plenamente integrada en la red gasista nacional y cuando esté a pleno rendimiento tendrá capacidad para abastecer al 8% de la demanda nacional de este combustible.
La entrada en funcionamiento de la planta ha supuesto una reactivación en la actividad del puerto de Ferrol, pues en el año 2007 entraron 630.123 toneladas de gas natural.

2

LA RÍA DE FERROL

INTERÉS DEMOGRÁFICO Y ECONÓMICO

2.1 Zona Marisquera: Producción. La ría de Ferrol tiene un peso específico propio dentro del sector primario de la comarca. Es una de las tres rías más ricas de Galicia en variedad biológica, de la que viven unas 700 familias. La producción del año 2007 fue de 63.475 kg., entre almeja babosa, almeja fina, almeja rubia y berberecho, valorados en 606.407 €. (Fuente: Consellería de Pesca).

En torno a la ría trabajan tres Cofradías de pescadores: Ferrol, Barallobre y Mugardos. La producción de las mismas, en 2007, fue la siguiente:

FERROL

	KILOGRAMOS	IMPORTE €
Almeja babosa	10.534	122.652
Almeja fina	299	5.141
Almeja rubia	5.914	36.733
Berberecho	3.450	6.390
TOTAL	**20.197**	**170.916**

BARALLOBRE

	KILOGRAMOS	IMPORTE €
Almeja babosa	11.517	149.297
Almeja fina	3.924	86.290
Almeja rubia	739	5.432
Berberecho	17.583	32.064
TOTAL	**33.763**	**273.083**

MUGARDOS

	KILOGRAMOS	IMPORTE €
Almeja babosa	5.964	84.010
Almeja fina	3.155	76.788
Berberecho	369	1.610
TOTAL	**9.515**	**162.408**

2.2 Problemática actual. Saneamiento.

A ambas márgenes de la ría de Ferrol conviven más de 140.000 personas, asentadas en los municipios de Ferrol, Narón, Neda, Fene, Ares y Mugardos, con un entramado de redes y canalizaciones de agua que terminan en un estrecho estuario de apenas 27 km^2; una ría que recibe por segundo unos 1.300 litros de restos fecales sin tratamiento alguno.

Hasta el 2010 no se producirá la depuración y saneamiento parcial de la misma: se construye una Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) en la márgen N. (Ferrol, Narón y Neda), en cabo Prioriño, presupuestada en 100 millones de euros, y otra en la márgen S. (Fene, Ares y Mugardos), en punta Avarenta (Ares), que acaba de ser adjudicada el pasado 12-Agosto-2008 a la UTE "COPASA & Taboada y Ramos", en 67 millones. La Consellería de Medio Ambiente prevé que esta planta esté operativa en el primer trimestre de 2011. Aunque la EDAR de la márgen N. pudiera estar operativa un año antes, en 2010, según las previsiones que maneja el Ministerio de Medio Ambiente. Esta actuación llegará con cinco años de retraso, ya que la normativa europea que obligaba a tener estas instalaciones a los núcleos de más de 2.000 habitantes caducó en el 2005.

La depuración de la ría se convierte así en una cuestión de *Salud, de Medio Ambiente y, también, de Interés Económico.* Una vez depurada y saneada, su producción actual puede multiplicarse de forma significativa, con el impacto económico favorable para toda la zona, por lo que a generación de riqueza se refiere.

Cuando ambas infraestructuras estén a pleno rendimiento, la regeneración de la ría no habrá hecho más que comenzar, pues según los científicos de la Estación de Bioloxía Mariña de A Graña prevén que este proceso se prolongue durante unos 4 ó 5 años.

3

TEJIDO EMPRESARIAL DE FERROLTERRA

EMPRESAS CLASIFICADAS POR SU ACTIVIDAD PRINCIPAL Y NÚMERO DE ASALARIADOS

(Fuente: Instituto Gallego de Estadística 2006).

Número total de Empresas con forma jurídica 3.195.

(No incluye a Las P. Físicas que ejercen 1 actv. Ep.)

3.A INDUSTRIA — **361**

3.A.1 Extractivas — **8**

- De minerales metálicos (De 1 a 9 asalariados) 1
- De minerales no metálicos ni energéticos 7

  De 1 a 9 asalariados = 2 empresas
  De 10 a 49 asalariados = 4 empresas
  Más de 49 asalariados = 1 empresa

3.A.2 Manufacturera — **342**

- Industria productos alimenticios y bebidas 55

  De 1 a 9 = 44 empresas
  De 10 a 49 = 11 empresas
- Industria textil 7

  De 1 a 9 = 4 empresas — De 50 a 249= 1 empresas
  De 10 a 49= 1 empresas — Más de 249 = 1 empresas
- Confección y peletería 30

  De 1 a 9 = 20 empresas — De 50 a 249= 2 empresas
  De 10 a 49= 8 empresas
- Ind. de la madera y la corteza, Excepto muebles 24

  De 1 a 9 = 16 empresas — De 50 a 249= 1 empresa
  De 10 a 49= 7 empresas
- Industria del papel (De 10 a 49 asalariados) 1
- Edición, artes gráficas 29

  De 1 a 9= 25 empresas — Más 10 de 49= 4 empresas
- Industria química 3

  De 1 a 9= 1 empresa — De 10 a 49= 2 empresas
- Industria transformadora del caucho y materias plásticas . 5

  De 1 a 9 = 3 empresas — De 50 a 249= 1 empresa
  De 10 a 49 = 1 empresa

- Ind. de otros productos minerales no metálicos 18
  De 1 a 9 = 12 empresas De 50 a 249 = 1 empresa
  De 10 a 49 = 5 empresas
- Industria metalúrgica 3
  De 10-49 = 2 empresas De 50 a 249 = 1 empresa
- Fabric. de prod. metálicos, excepto maquin. y equipos ... 72
  De 1 a 9 = 47 empresas De 50 a 249 = 4 empresas
  De 10 a 49 = 20 empresas Más de 249 = 1 empresa
- Fabricación de maquinaria y equipo mecánico 9
  De 1 a 9 = 7 empresas De 50 a 249= 2 empresas
- Fabric. de maquinaria de oficina y equipos informáticos .. 1
  De 1 a 9 = 1 empresa
- Fabric. de maquinaria y materiala eléctrico 2
  De 1 a 9 = 1 empresa De 50 a 249= 1 empresa
- Fabric. material electrónico, equipos y aparatos de radio, TV. y comunicaciones 1
  De 50 a 249 = 1 empresas
- Fabric. equipos e instrumentos médico-quirúrgicos de precisión, óptica y relojería 5
  De 1 a 9 = 5 empresas
- Fabric. Vehíc. a motor, remolques y semi-remolques 1
  De 1 a 9 = 1 empresa
- Fabricación de otro material de transporte 38
  De 1 a 9 = 27 empresas De 50 a 249 = 3 empresas
  De 10 a 49 = 8 empresas
- Fabric. muebles y otras industrias manufactureras 38
  De 1 a 9 = 29 empresas De 50 a 249 = 1 empresa
  De 10 a 49 = 8 empresas

3.A.3 Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua **11**

- Prod. y dist. E. eléct., gas, vapor y agua caliente 9
  De 1 a 9 = 8 empresas De 10 a 49 = 1 empresa
  (Nota: Reganosa no se contempla, pues comenzó su actv. en noviembre de 2007).
- Captación, Depuración y distribución de agua 2
  De 10 a 49 = 1 empresa De 50 a 249 = 1 empresa

Resumen: empresas del Sector Industrial

3.A.1 Extractivas 8
3.A.2 Manufactureras 342
3.A.3 P. y D. energía eléctrica, gas y agua 11

3.B CONSTRUCCIÓN **524**

3.B.1 Construcción **524**

De 1 a 9 = 449 empresas De 50 a 249 = 8 empresas

De 10 a 49 = 66 empresas Más de 249 = 1 empresa

3.C SERVICIOS **2.310**

3.C.1 Comercio **901**

- 3.C.1.1 Venta, mantenimiento y reparación vehículos a motor; venta minorista combustible 143

  De 1 a 9 = 125 empresas De 10 a 49 = 18 empresas

- 3.C.1.2 Comercio mayorista e Interm. Comerc., excepto vehículos a motor 287

  De 1 a 9 = 253 empresas De 50 a 249 = 3 empresas

  De 10 a 49 = 31 empresas

- 3.C.1.3 Comercio minorista, excepto vehículos a motor; reparación utensilios domésticos 471

  De 1 a 9 = 446 empresas De 50 a 249 = 2 empresas

  De 10 a 49 = 23 empresas

3.C.2 Hostelería **288**

De 1 a 9 = 265 empresas De 50 a 249 = 2 empresas

De 10 a 49 = 21 empresas

3.C.3 Transporte, almacenamiento y comunicaciones **112**

- 3.C.3.1 Transporte terrestre y por tubos 63

  De 1 a 9 = 53 empresas De 50 a 249 = 2 empresas

  De 10 a 49 = 8 empresas

- 3.C.3.2 Transporte marítimo, de cabotaje y por vías interiores 3

  De 1 a 9 = 2 empresas De 10 a 49 = 1 empresa

- 3.C.3.3 Actividades anexas a los ttes. agencias de viaje ... 33

  De 1 a 9 = 26 empresas De 10 a 49 = 7 empresas

- 3.C.3.4 Correos y telecomunicaciones 13

  De 1 a 9 = 13 empresas

3.C.4 Intermediación financiera **49**

- 3.C.4.1 Intermediación financiera, excepto seguros y planes de pensiones 2

  De 1 a 9 = 2 empresas

- 3.C.4.2 Seguros y planes de pensiones, excepto S. Social obligatoria 1

  De 1 a 9 = 1 empresa

- 3.C.4.3 Actividades auxiliares de intermediac. financiera 46
  De 1 a 9 = 45 empresas De 10 a 49 = 1 empresa

3.C.5 Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales 556

- 3.C.5.1 Activ. inmobiliarias 282
  De 1 a 9 = 281 empresas De 10 a 49 = 1 empresa
- 3.C.5.2 Alquiler de maquinaria y equipo sin operario de efectos personales y utensilios domésticos 23
  De 1 a 9 = 23 empresas
- 3.C.5.3 Actividades informáticas 17
  De 1 a 9 = 15 empresas De 10 a 49 = 2 empresas
- 3.C.5.4 Investigación y desarrollo 1
  De 1 a 9 = 1 empresa
- 3.C.5.5 Otras actividades empresariales 233
  De 1 a 9 = 210 empresas De 50 a 249 = 5 empresas
  De 10 a 49 = 18 empresas

3.C.6 Educación 75

- 3.C.6.1 Educación 75
  De 1 a 9 = 55 empresas De 50 a 249 = 3 empresas
  De 10 a 49= 17 empresas

3.C.7 Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales 89

De 1 a 9 = 77 empresas De 50 a 249 = 2 empresas
De 10 a 49= 9 empresas Más de 249 = 1 empresa

3.C.8 Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales 240

- 3.C.8.1 Activ. de saneamiento público 5
  De 1 a 9 = 3 empresas De 50 a 249 = 1 empresa
  De 10 a 49= 1
- 3.C.8.2 Actividades asociativas 33
  De 1 a 9 = 29 empresas De 50 a 249 = 1 empresa
  De 10 a 49 = 3 empresas
- 3.C.8.3 Actvs. recreativas, culturales y deportivas 119
  De 1 a 9 = 104 empresas De 10 a 49 = 15 empresas
- 3.C.8.4 Actividades diversas de servicios personales 83
  De 1 a 9 = 75 empresas De 50 a 249 = 1 empresa
  De 10 a 49 = 7 empresas

3.D ESTRUCTURA EMPRESARIAL DE LA COMARCA DE FERROL

3.D.1 Clasificación de las empresas según su forma jurídica:

Forma Jurídica	Nº de Empresas	% Sobre Total
Soc. Limitada	2.190	24,15
Soc. Anónima	138	1,52
Soc. Cooperativa	82	0,91
Otras formas	785	8,66
Sub-Total	3.195	
P. Físicas (Autónomos)	5.872	64,76 5.370 no tienen empleados y los 502 restantes tienen algún asalariado.
Total Empresas	**9.067**	**100.00**

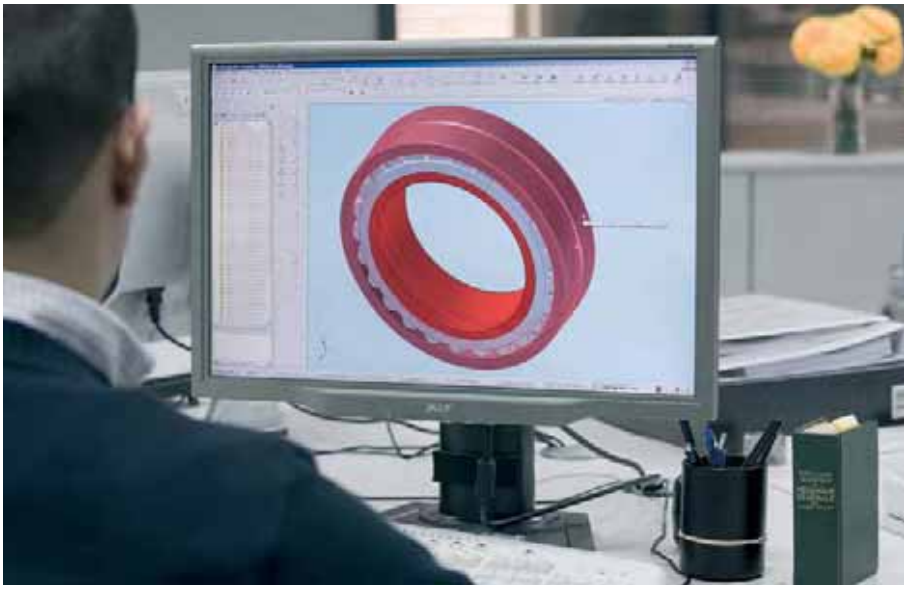
De las personas físicas que ejercen una actividad empresarial, 5.872 en total, obsérvese que el 91,45% no tienen empleados a cargo, en tanto que el 8,55% restante sí tiene algún asalariado a su cargo.

3.D.2 En función del sector productivo:

SECTOR	Nº empresas con forma jurídica		Nº empresas incluidas personas físicas	
A. Industria	361	(11,3%)	585	(6,45%)
B. Construcción	524	(16,4%)	1.052	(11,60%)
C. Servicios	2.310	(72,3%)	7.430	(81,95%)
Total	**3.195**	**100,00**	**9.067**	**100,00**

En lo que al sector industrial se refiere, el municipio que aglutina más industrias es Ferrol, aunque Narón le sigue muy de cerca. Cuando se cubra la cuarta fase de Río do Pozo, es muy probable que esta situación cambie. De hecho, las últimas empresas que se crearon con más de cien empleados están ubicadas en el polígono naronés.

Del estudio *"Visión estratégica del Sistema Empresarial Privado de las Comarcas de Ferrol, Eume y Ortegal"*, realizado por el Instituto de Desarrollo Caixanova y que fue presentado en el mes de julio del año 2008 en el Auditorio del recinto ferial de Punta Arnela, se deduce que las *11.585 empresas privadas registradas en las tres comarcas,* en 2006, (9.067 en Ferrol; 1.567 en la comarca del Eume; y 951 en la del Ortegal) generan un *Valor Añadido Bruto* (V.A.B) –indicador económico que mide la diferencia entre el valor de mercado del output y el coste de los inputs utilizados– *de 2.837 millones de euros* –no se incluye NAVANTIA, que aportaría 34 millones de euros al V.A.B-, lo que representa



cerca del 7% del V.A.B del sistema empresarial privado de Galicia. De esos 2.837 millones, la comarca ferrolana aporta el 76,63%; la del Eume, el 19,70%; y el resto, el 3,67%, corresponde a la zona del Ortegal.

El valor de la producción generada por las empresas privadas de las tres comarcas, también en 2006, fue de 5.337 millones de euros: el 5,70% de Galicia.

El informe indica que la construcción y promoción inmobiliaria es el sector que tiene un mayor peso en el V.A.B, con el 17,50%; le sigue la construcción y reparación naval, con un 7,52% (Debe tenerse en cuenta que la presencia en el área de una empresa pública de la dimensión de NAVANTIA –no incluida en la estimación del V.A.B privado–, ejerce un efecto de arrastre sobre el resto de empresas de estas actividades empresariales); el turismo y el ocio, con un 6,71%; y los servicios financieros, con un 6,48%, son los cuatro sectores más importantes en la generación de valor dentro de la cadena productiva.

Del análisis dinámico que se desprende del informe, para el período 2002-2006, se deduce que el incremento registrado en el V.A.B de las tres comarcas objeto de estudio, el 28,72%, fue inferior al correspondiente a Galicia, el 32,23%, lo que nos indica que esta zona está teniendo un comportamiento de menor dinamismo que el de Galicia en su conjunto.

En el informe del Instituto de la entidad financiera se destacan 19 Fortalezas y 34 Trabas en el territorio objeto de análisis. Entre las primeras, se señala al puerto ferrolano como atractivo para las inversiones empresariales y potenciador de la internacionalización de la zona; la disponibilidad de suelo industrial; la orientación del sistema hacia actividades vinculadas a bienes de equipo, construcción naval e industria del metal; el compromiso de las administraciones públicas con el territorio y los recursos existentes en el sector de la energía.

Entre las barreras más significativas, el estudio recoge los dilatados plazos de puesta en marcha de las grandes infraestructuras; el escaso desarrollo del ferrocarril; el bajo nivel de captación de inversiones empresariales; la necesidad de articular una mayor coordinación entre las firmas de las tres comarcas; el elevado peso del sector público en la zona, que condiciona la dinámica del sistema empresarial privado; y el bajo nivel de orientación hacia estrategias de internacionalización.

3.D.3 Por el número de asalariados:

Nº de asalariados	Empresas con forma jurídica		Incluidas personas físicas	
Entre 1 – 9	2.807	(87,86%)	3.279	(36,16%)
" 10-49	333	(10,42%)	362	(3,99%)
" 50-249	51	(1,60%)	52	(0,57%)
Más de 249	4	(0,12%)	4	(0,05%)
Sin Asalar.			5.370	(59,23%)
Total	**3.195**	**100,00**	**9.067**	**100,00**

3.E DESEMPLEO

3.E.1 En Ferrolterra (Fuente: I.G.E-2007)

10.579 Personas. Lo que representa en torno al *Diez por ciento* de la población activa desocupada, por encima de la tasa de paro en Galicia, que es del *7,65%* para el mismo período de tiempo considerado.

SECTOR PRODUCTIVO	DESEMPLEADOS	% Sobre Total
Agric.-Ganad.	157	1,48
Industria	1.308	12,36
Construcción	1.045	9,88
Servicios	5.632	53,24
Sin empleo anterior	2.437	23,04
Total	**10.579**	**100,00**
PARADOS	VARONES	FÉMINAS
10.579	3.605 (34,08%)	6.974 (65,92%)
PARADOS	MENORES DE 25	MAYORES DE 25
3.605-V	575 15,95%)	3.030 (84,05%)
6.974-F	547 (7,84%)	6.427 (92,16%)
10.579	**1.122(10,61%)**	**9.457 (89,39%)**

Según las Oficinas del Servicio Público de Empleo, el primer semestre del presente año 2008 se cierra en Ferrolterra, Eume y Ortegal con una tendencia a la baja en el desempleo. Entre enero y junio, alrededor de 850 personas de las tres comarcas borraron sus nombres de los listados del paro, lo que supone una reducción del mismo en un 6,5%. Tasa más favorable que la registrada en Galicia, que, para el mismo período considerado, fue del 5,2%.

Ferrolterra y la comarca del Eume tuvieron un comportamiento positivo por lo que a reducción del paro se refiere. No puede decirse lo mismo del Ortegal, pues esta comarca registró la tendencia inversa con un repunte del mismo del 2,5%.

De los once municipios que conforman la comarca ferrolana, únicamente Mugardos y San Sadurniño mostraron cifras negativas al incrementarse el número de desempleados.

La tendencia a la baja del desempleo en la zona es común a todos los sectores: concretamente, *en las tres comarcas y en el período considerado, enero a junio de 2008,* el sector de la construcción permanece invariable, pues en enero había registrados 1.317 parados y en junio, 1.318; el colectivo de demandantes del primer empleo se redujo un 8,7%; la Industria, el 8,3%; Agricultura, el 7,1%; y el sector Servicios contribuyó a la reducción del paro en un 6,3%. Se trata de un dato a destacar, pues en el Estado este último sector de actividad es el que ha acusado un mayor incremento del paro.

Aún así, en la zona el sector Servicios es el que concentra el mayor volumen de demandantes, con 6.547.

Esta tendencia a la reducción del paro en la zona de influencia de Ferrol tiene un doble mérito, si tenemos en cuenta que la economía española, y la gallega no es una excepción, está entrando en período de recesión; período, que según los expertos en Economía –entre los que se incluye el Banco de España–, se acentuará en los próximos años 2009 y 2010.

El desempleo continúa teniendo rostro de mujer en las tres comarcas, ya que de los 12.183 desocupados, casi 8.000 son féminas. Entre enero y junio, el paro se redujo en un 4,9% entre las mujeres demandantes; mientras que entre los hombres se rebajó en un 9,1%.

Por tramo de edades, el mayor descenso del paro se registra en el colectivo de los mayores de 25 años, compuesto por unas 11.000 personas. Los menores de 25 años suman unos 1.100 demandantes.

3.E.2 Trabajadores empleados por sectores

SECTOR	PORCENTAJE
Primario	0,4
Industria	6,5
Construcción	1,6
Servicios	81,5

Según el trabajo *"FERROL EN CIFRAS"*, que recoge la realidad socioeconómica de la comarca, presentado el pasado mes de julio del presente año 2008 por el Departamento de Estudios de la Cámara de Comercio de Ferrol, en el apartado de Calidad en el Empleo registrado en la comarca ferrolana a lo largo del 2007 se recoge como mayoritaria la opción de la contratación temporal, especialmente en el sector servicios, que presenta el índice de empleo más elevado.

En 2007 se firmaron más de 40.000 contratos de trabajo, de los cuales el 87,15% fueron temporales, erigiéndose éstos en el contrato-tipo celebrado y que viene rubricado por una mujer. De hecho, la contratación indefinida femenina no alcanzó el 3%.

Las ocupaciones más solicitadas fueron las de albañiles, camareros y cocineros.

Los puestos de trabajo más ofertados, *a mujeres,* fueron los de dependienta, camarera, personal de limpieza, peluquera y cocinera, respectivamente.

Las ofertas de empleo más numerosas, *para hombres,* fueron para los albañiles, camioneros, pintores y carpinteros, respectivamente.

El mismo informe de la Cámara de Comercio, referido a 2007, constata la *paulatina pérdida de habitantes en la comarca ferrolana, el envejecimiento de su población y un saldo migratorio negativo en general,* con la excepción de *Ares* y *Narón,* cuyos censos de población reflejan una tendencia al alza en su crecimiento.

Sin embargo, según la Consellería de Traballo (Registro de contratos laborales. I.G.E), los contratos registrados en la comarca ferrolana, en 2006, fueron, concretamente, 40.323. De éstos, 994 (2,47%) lo fueron con carácter Indefinido; 587 (1,46%) para Fomento del empleo; 17.315 (42,94%) de Obra o servicio; 15.783 (39,14%) Eventuales por circunstancias de la producción; 4.316 (10,70%) de Interinidad; 353 (0,88%) En prácticas; 344 (0,85%) para la Formación y los 631 restantes (1,56%) en la categoría de Otros. De este informe se deduce que la contratación temporal está por encima del 96%, porcentaje sumamente elevado y enemigo de la estabilidad en el empleo.

3.E.3 Población ocupada en Galicia

Galicia dispone de una población de 2.772.533 habitantes: 1.337.159 varones y 1.435.374 féminas, asentados en una superficie de 29.574 km^2, según datos del *I.G.E-2007* (Instituto Gallego de Estadística). La mano de obra ocupada es de 1.215.100 trabajadores. Siendo la tasa de paro del 7,65%.

Distribución de la actividad por sectores productivos:

SECTOR	PORCENTAJE
Agric. y pesca	9
Industria	18
Construcción	12
Servicios	61

Los datos demográficos de la comarca de Ferrolterra son perfectamente extrapolables al conjunto de Galicia, pues según fuentes del I.N.E (Instituto Nacional de Estadística) la Comunidad gallega cerró el 2007 con el peor balance demográfico de España.

Galicia lleva dos decenios registrando más defunciones que nacimientos, por lo que su saldo vegetativo es negativo. En 2007 se registraron 30.163 defunciones y 21.845 nacimientos, lo que arroja un saldo vegetativo negativo de 8.318 personas. Su tasa de mortalidad se sitúa en el 11,05 y la de natalidad en el 8,01, por mil habitantes.

Pontevedra es la única provincia gallega que mantiene un saldo vegetativo positivo, gracias a la mayor presencia de inmigrantes. Tuvo 129 nacimientos más que defunciones. Cifra que contrasta con la sangría de A Coruña (-3.393), Ourense (-2.535) y Lugo (-2.519).

A pesar de las cifras negativas anteriores, Galicia ganó 5.009 habitantes en 2007 gracias a la llegada de 13.327 inmigrantes.

Según fuentes del I.G.E (Instituto Gallego de Estadística), actualizado a *junio del año 2008,* la población gallega se incrementó en 10.567 habitantes, registrándose en esa fecha un censo de *2.783.100 personas.* Del análisis de estos datos se deduce la importancia del fenómeno de la inmigración, más acentuado en la provincia de Pontevedra dentro de Galicia.

3.F LA ACTIVIDAD TURÍSTICA Y CULTURAL

3.F.1 La ciudad que aspira al título de Patrimonio de la Humanidad

El norte está por descubrir. Ferrolterra es una de las joyas desconocidas de Galicia y eso es lo que trata de poner en conocimiento, y también en valor, un plan de dinamización de producto turístico que impulsan los gobiernos central, gallego y provincial, con la colaboración de empresarios y sector hostelero, y que aglutina a las 3 comarcas: Ferrol. Eume y Ortegal, que ocupan en total una extensión de 1.589 km^2.

La comarca de Ferrol, con una población de 163.477 habitantes en 613 km^2, es la tercera mayor área poblacional de Galicia. La del Eume se extiende sobre una superficie de 540 km^2, con cerca de 30.000 habitantes, y disfruta de uno de los parques naturales de mayor interés ecológico del noroeste español: las fragas del Eume. Y la de Ortegal, en la confluencia del Océano Atlántico y el Mar Cantábrico, con sus 16.016 habitantes en 436 km^2 de extensión, es uno de los parajes mejor conservados de Galicia, donde se encuentran los acantilados más altos de la Europa Atlántica.

Materia prima hay, pero falta un último paso que coloque la zona en su punto de partida y sirva para que los gallegos primero, y luego el resto de España, conozcan qué se ofrece. Y es mucho. Por lo pronto, una ciudad, Ferrol, que aspira a convertirse en urbe *Patrimonio de la Humanidad* (se encuentra entre las preseleccionadas por el Ministerio de Cultura), precisamente por su singularidad: el barrio de A Magdalena, de la época de la Ilustración; las fortalezas defensivas que se encuentran en la costa, principalmente el castillo de San Felipe, un histórico fortín de piedra en la bocana de la ría, junto con el castillo de A Palma; la herencia industrial, marcada por el legado del Arsenal; el museo naval; sus entornos históricos... Pero, también, por tener una gastronomía ligada a los productos del mar; por su zona de litoral, con playas y montes de singular belleza; y por la proximidad que tienen, prácticamente, todos los puntos en la ciudad, que la hacen accesible a todos los ciudadanos.

El plan turístico trata, precisamente, de dar a conocer todos estos valores, centrados en la Naturaleza y el Patrimonio. Aunque algo ya está cambiando: las oficinas de turismo

de la ciudad han recibido en 2005 y 2006 un récord de visitantes, con más de 50.000 turistas el último año. Son los que ya han paseado por su fachada marítima, por los jardines de Herrera, por el Cantón o el Camino Inglés, o se han dado un paseo en lancha entre la urbe naval y Mugardos.

3.F.1.1 Otros puntos de interés en Ferrolterra

El potencial turístico de la comarca está por situar en Galicia. Puntos de atención hay en cualquiera de sus municipios, no desmerecen:

Ares. La pequeña villa de Ares todavía conserva hoy en sus casas de grandes balcones la herencia de su pasado marinero.
Situado al norte de la provincia de A Coruña en la ría que lleva su mismo nombre, Ares es uno de los ayuntamientos de menor extensión de la zona con una superficie de 18 km^2. y una población dividida en tres parroquias: San Vicente de Caamouco, San Pedro de Cervás y San José de Ares, donde se encuentra la capital municipal, Ares. En Caamouco se encuentra Redes, uno de los puertos pesqueros más pintorescos de las Rías Altas, llamado la "Venecia Gallega". Sus casas están a la misma orilla del mar y los marineros amarran sus embarcaciones a las puertas usando el umbral como embarcadero. Ares vivía hace años exclusivamente de la pesca, por lo que todavía hoy muchas casas continúan manteniendo elementos arquitectónicos relacionados con este uso.
La vivienda típica era una construcción de dos plantas, con un balcón corrido en la fachada principal soportado sobre ménsulas de madera o piedra. Hasta la década de los 80 de los balcones colgaban casi diariamente las enormes redes de los barcos que salían a la pesca de bajura.

Mugardos. Situado a orillas de la ría de Ferrol, este pequeño municipio de apenas 12,8 km^2 está dividido en 4 parroquias: Franza, Meá, Mugardos y Piñeiro. Concentra parte de su atractivo en el paseo del Cantón da Mariña, donde abundan los restaurantes que ofrecen el famoso pulpo a la mugardesa. Su otro gran tesoro es el Castillo de la Palma.
A pesar de su reducido territorio cuenta con numerosas alternativas de ocio de tipo cultural y lúdico. El Castillo de la Palma, ubicado en la orilla meriodional de la ría de Ferrol en frente al Castillo de San Felipe, es uno de los grandes atractivos del patrimonio de Ferrol-Ortegal. Se trata de una construcción cuyo origen se remonta a 1597 emplazado en una ensenada en la entrada de la ría de Ferrol. Antiguamente carecía de armamento y su función se limitaba a la vigilancia del paso marítimo. El edificio actual se levantó a finales del siglo XIX. Su última función fue como cárcel

militar, donde fue encarcelado, entre otros, el golpista Antonio Tejero. A principios del siglo XXI, fue adquirido por una cadena hotelera y se encuentra a la espera de que se inicien las obras de restauración y acondicionamiento.
No faltan tampoco en Mugardos pazos como el Pazo de las Condesas, edificio del S.XIX en el que llama la atención el balcón con gran balaustrada de hierro forjado.

Cedeira. En la villa marinera de Cedeira, que en 1954 fue declarado Municipio de Interés Turístico Nacional, se aúna el atractivo de su centro residencial con unas inmediaciones realmente sobresalientes, destacando la zona de San Andrés de Teixido, a 140 m. sobre el nivel del mar. Los orígenes hagiográficos de la peregrinación los encontramos a través de la tradición cristiana, que señala como el Apóstol de Cristo llegó a la mayor de las islas Gabeiras, a los pies del brumoso Teixido, en una barca de piedra. La ermita, en donde se veneran sus restos, data del S. XII; siendo la actual del S. XVI, continuando sus obras durante los S. XVII y XVIII. Dice la tradición que "a San Andrés de Teixido va de muerto quien no fue de vivo". Acuden romeros todo el año, constituyendo el punto álgido de la romería el 8 de septiembre. Este día es costumbre celebrar la misa solemne llamada "O Misote"; también del 27 al 30 de noviembre, coincidiendo con la festividad de San Andrés Apóstol.
Las imponentes rocas de la " Serra da Capelada" constituyen el acantilado más alto de Europa al pie del mar, alcanzando los 600 m. de altitud en la Garita de Herbeira. Desde los miradores situados sobre la misma se observan algunas de las panorámicas más espectaculares del horizonte atlántico. Mención especial merece O Curro da Capelada, que cada año atrae a numerosos visitantes para asistir a la tradicional "rapa das bestas", el domingo más próximo al día uno de julio.
A su playa de "A Magdalena" le fue otorgada la bandera azul por la U.E., en 2007.

Moeche. Es un municipio de la zona interior de la comarca, eminentemente agrícola y ganadero. Destaca su castillo medieval del S. XIV, perteneciente a la nobleza familiar de los Andrade, que fueron señores feudales; en la actualidad, es propiedad de la Casa de Alba que ha cedido su explotación al Ayuntamiento. Este castillo fue uno de los protagonistas de la revuelta de los Irmandiños, al frente de los cuales iba el hidalgo Roi Xordo, vasallos oprimidos que se levantaron en armas, y que llevaron al señor feudal, Nuño Freire de Andrade, a huir al castillo próximo de Andrade, en Pontedeume. Finalmente, los "irmandiños" serían vencidos.
Este hecho histórico se celebra anualmente, la tercera semana de agosto, con el nombre de Festival Irmandiño: con el mismo se pretende conmemorar y reivindicar, con un carácter festivo, el movimiento "Irmandiño", con sus características de unión y defensa de los intereses populares. El asalto simbólico al castillo se hace de noche, mientras el público allí congregado sigue los actos dando cuenta de una sardiñada, acompañada de música y danza.

Valdoviño. Éste es un municipio costero, con múltiples playas entre las que destacan, por haber sido distinguidas con la bandera azul de la U.E.-2007, las de "A Frouxeira", que con una longitud de 3.000 m. es la más extensa de la comarca; la del Río (Meirás); O Rodo; Baleo y Vilarrube.

Sobresale, por su alto valor ecológico al constituir un interesante ecosistema, la *laguna de "A Frouxeira"*. La misma, y los terrenos que la circundan, fueron propiedad de la Corona hasta el S. XIX, en tiempos de Isabel II, en que pasaron a pertenecer a José Pardo Bazán, padre de la ilustre escritora Emilia Pardo Bazán. La familia acabó enajenándola a favor de la Cruz Roja, la Iglesia y otros particulares. Actualmente, es patrimonio público.

Ocupa una superficie de 581 Ha., tiene 1.600 m. de largo y 500 m. de máxima anchura; su profundidad media no supera el metro y medio, aunque existen canales más profundos. Se encuentra separada del mar por una extensa duna litoral y es alimentada por las aguas de los ríos Vilar y Castro, que ayudan a marcar el equilibrio en el nivel o grado de salinidad de la laguna.

Según los censos de la Sociedad Gallega de Historia Natural (SGHN), son alrededor de 15.000 aves las que habitan el lugar; encontrándose una de las zonas de cría más

importante de Anas platyrhynchos y una de las escasas colonias de Anas strepera de Galicia. Se han podido ver garzas reales, nutrias, cercetas, patos, ánades, agachadizas, zampullinos, cormoranes grandes y varios tipos de gaviotas. Sirve, además, de descanso para las aves migratorias durante las estaciones de primavera y otoño. En 1978 se encontró un estornino pinto con una anilla inscrita en Kurgán (URSS). Debido a su gran valor ornitológico, la laguna de A Frouxeira no solo destaca por la avifauna sedentaria presente, sino también por su importancia como zona de paso y descanso de aves acuáticas en sus rutas migratorias, dándose citas de gran interés. Por todo ello, está considerada como Espacio Natural en régimen de Protección General, Refugio de caza y forma parte del *Programa Ramsar:* convención relativa a los Humedales de Importancia Internacional, especialmente como Hábitats de Aves Acuáticas. Fue firmado en la ciudad de Ramsar (Irán) en 1971, entrando en vigor en 1975.

Otro acontecimiento a destacar es la celebración, todos los años, del *Pantín Classic: campeonato del mundo de surf.* El surf llega a Europa en los años de 1960, a través de Francia y las islas Británicas, y una década más tarde se introduce en Galicia con dos núcleos de desarrollo en Vigo y Coruña. Pero es Ferrolterra, en función de las extraordinarias playas que posee para su práctica, la zona donde este nuevo deporte alcanza en Galicia su mayor popularidad y desde donde se proyecta internacionalmente a partir de 1988 con la primera edición del hoy célebre campeonato Pantín Classic.

A lo largo de las quince ediciones disputadas, cientos de surfistas, de más de veinte naciones de los cinco continentes, han demostrado su valor y habilidad sobre las poderosas olas de Pantín. El palmarés de la prueba está repleto de figuras de Sudáfrica, Australia, Hawai, Brasil, etc.: cuatro campeones del mundo absolutos han surfeado en nuestra playa, los americanos Tom Curren y C.J. Hobgood y los australianos Mark Occhilupo y Damián Hardman.

Desde hace unos años, también se disputa la prueba en categoría femenina. La francesa Marie-Pierre Abgrall, dos veces vencedora y hoy en la élite mundial, es la más relumbrante estrella que ha competido en estos lares.

El *Pantín Classic* está aportando una imagen nueva, juvenil, abierta e internacional a Ferrolterra y, por extensión, a Galicia.

Baixada de Carrilanas a San Mamede. Esta fiesta turística se inició en 1996, alcanzando la undécima edición en 2007. Se celebra todos los años, a mediados de agosto, registrando una afluencia media en torno a los 15.000 visitantes. Se inscriben unos 50 corredores de toda España y Portugal. Las carrilanas, hechas a mano en su mayoría, descienden los 1.300 metros de pendiente en sus bólidos sin motor. Algunas llegan a superar los 90 km/h, velocidad considerable para dominar el artilugio, con apenas un volante y unos frenos de lo más casero. Ya hay campeonato nacional.

Mañón. Este municipio costero está encuadrado en la comarca del Ortegal, prolongación de la de Ferrol hacia el norte. En el mismo se localiza uno de esos puntos señeros de la geografía española: el *cabo de Estaca de Bares,* que es la punta más septentrional de la Península Ibérica y, además, tiene la peculiaridad de que en él confluyen el Océano Atlántico y el Mar Cantábrico. Fue declarado Sitio Natural de Interés Nacional por Orden Ministerial de 1933. En él se levanta *el Faro,* a 91 m. sobre el nivel del mar y con un alcance de 35 millas, construído en 1859, hoy se encuentra fuera de servicio; *la Base Militar norteamericana,* levantada en 1962 y que funcionó hasta 1991; *un Parque Eólico* y un *Observatorio de Aves Migratorias,* erigiéndose en un lugar de interés excepcional, pues ha llegado a contabilizar el paso de más de 100.000 aves migratorias entre el final del verano y comienzo del otoño: viéndose pasar entre ellas alcatraces, cormoranes y halcones peregrinos.
El puerto de Bares tiene una excepcional importancia arqueológica, pues el dique que protege al puerto moderno está formado por grandes piedras redondeadas por la erosión que pertenecen a un muelle de finales de la Edad de Bronce, S. VII a. de Cristo, probablemente de orígen fenicio. Se especula sobre la posibilidad de una colonia fenicia, dados los descubrimientos arqueológicos que han tenido lugar en los alrededores, en lugares próximos a las edificaciones del poblado. Entre ellos se descubrió la existencia de una necrópolis romana.

Ortigueira. Pertenece, también, al Ortegal y está próximo a Mañón y a Cariño. El evento más importante, desde el punto de vista turístico, viene reflejado en el *Festival Internacional del Mundo Celta,* cita ineludible del verano, mes de julio, y uno de los referentes mundiales de la música Folk. El festival de Ortigueira se ha convertido, por méritos propios, en uno de los eventos musicales más multitudinarios de toda España. Su magnitud excede ya lo puramente musical, para consolidarse como un espacio libre abierto a la naturaleza, donde confluyen gentes de toda clase llegadas desde los más diversos puntos de la geografía nacional e internacional.
El festival nace en 1978, fruto del esfuerzo de la Escuela de Gaitas de Ortigueira, si bien tuvo que interrumpirse durante un lustro debido a la falta de apoyo institucional y al entorno desfavorable. En el 2000, el Ayuntamiento toma las riendas del mismo pasando a organizarlo, sentando las bases de lo que es hoy una auténtica industria cultural.
En la edición de *2003,* el Ministerio de Economía le concede el galardón de *Fiesta de Interés Turístico Nacional. En 2005,* entra en el selecto grupo de eventos de Interés Turístico Internacional. El empuje del festival, con más de 100.000 asistentes en cada una de sus dos últimas ediciones, y su papel en la proyección de Galicia y España en el extranjero fueron dos de los factores que le valieron el reconocimiento. La fórmula, música de raiz mas ambiente fin de curso en plena naturaleza mas gratuidad

total, acompañado todo de unas condiciones meteorológicas favorables, ayudan al éxito del certamen.
Esta edición de 2008, la nº XXIV, se celebra entre los días 10 y 13 de julio. Cuenta con un presupuesto de más de 700.000 € y está patrocinada por la Consellería de Innovación e Industria y por la sociedad de gestión del Plan Xacobeo, según información facilitada por la Xunta de Galicia.
La Diputación coruñesa también colabora con una aportación de 100.000 euros, según el convenio firmado días antes de la celebración del evento por el presidente de la Diputación, Salvador Fdez. Moreda, y el alcalde ortegano, Rafael Girón Martínez.
La institución provincial contará con un punto divulgativo en el recinto del festival y se le reservará un espacio en el escenario principal, entre las actuaciones de los grupos, para la emisión de vídeos publicitarios.

Pontedeume-Cabanas-Monfero-A Capela. Por estos cuatro municipios de la comarca del Eume, prolongación de la comarca de Ferrol por el sur, discurre el último de los parques naturales declarados en Galicia, en 1997: *las Fragas del Eume.* Con una superficie de 9.125 Ha. y una afluencia anual de 60.000 visitantes, contiene, en su amplia y variada vegetación, robles, abedules, castaños y otras especies arbóreas norteñas, que llenan de frondosidad las laderas del valle del río Eume, constituyendo uno de los bosque atlánticos de mayor interés ecológico de Galicia. Las depresiones y las gargantas que se forman a lo largo del cauce del río dan lugar a paisajes de singular belleza. El canal principal lo forma el río Eume, que prácticamente lo disecciona por su parte central. El Eume, con 76 km. de longitud, nace en la sierra del Xistral y desemboca en la ría de Ares, formando la ría de Pontedeume. Considerada como una de las joyas forestales ibéricas, las Fragas del río Eume constituyen el más importante ejemplo superviviente de bosque autóctono sobre la franja litoral de Galicia. Este inaudito valor ecológico se complementa con el intenso sabor medieval de los dos monasterios medievales existentes en la zona: el de Monfero y el de Caaveiro, declarado monumento histórico-artístico. Ambos se sitúan en el tramo medio del río.
En las Fragas domina, indiscutiblemente, el roble, conocido en Galicia como carballo. También sobresalen castaños, abedules, freixos, sin olvidar la importante funcionalidad ecológica del extenso bosque de ribera. Aquí se alberga alguna de las especies más emblemáticas de este espacio, como la Woodwardia, superviviente de los helechos que dominaban hace millones de años el clima mediterráneo.
En cuanto a su fauna, podemos encontrar especies como el gato montés, la jineta, la marta, el zorro, el búho real, el halcón abejero, el chotacabras, etc. También el veloz azor o la esquiva nutria. Más fácil es la observación del mirlo acuático, el martín pescador, la ardilla y multitud de pequeños mamíferos y aves típicas del bosque.

El informe *"Visión estratégica del sistema empresarial privado de las comarcas de Ferrolterra, Eume y Ortegal",* de julio de 2008, refleja que en la zona, al igual que en el resto de la Comunidad y del País, la construcción y promoción inmobiliaria ostenta el liderazgo en cuanto a Valor Añadido Bruto (V.A.B), La construcción y reparación naval privada **–el estudio no incluye el impacto económico de NAVANTIA, estimado en 2006 en un V.A.B de 34 millones de euros-** deja anualmente en las tres comarcas alrededor de 213 millones, *aunque el sector del turismo y el ocio,* hasta hace poco tiempo un sector por explotar en la zona, ya casi lo iguala con 190 millones.
Por lo tanto, el sector turístico representa el 6,7% de toda la riqueza empresarial de la zona, un índice que aún está un punto y medio por debajo del peso que tiene el sector en la Comunidad.
El empuje del turismo es tal que, de acuerdo con el informe del Instituto de la entidad financiera, en el 2006 era el sector que concentraba el mayor número de empresas en las tres comarcas: el 15% del total.

La expansión del sector turístico ha ido parejo al incremento en la oferta de establecimientos. En el período 2004-2006, el número de alojamientos se incrementó en las tres comarcas un 35,71%.

El informe destaca el "importante potencial del área para el desarrollo de actividades turísticas", aunque alerta de que está muy condicionada por "la estacionalidad y el insuficiente nivel de oferta de alojamientos y de actividades en la zona".

3.F.2 Infraestructura hotelera

La comarca cuenta ya con más de 700 plazas hoteleras, distribuidas en una veintena de establecimientos de una a cuatro estrellas, según el catálogo del organismo autonómico Turgalicia.

Entre ellos destaca el Barceló-Almirante, un cuatro estrellas en pleno centro de Ferrol y que ofrece el mayor número de habitaciones, casi un centenar de camas.
De cerca le sigue el complejo de la cadena hotelera Hesperia, también de cuatro estrellas y que se acerca al centenar de habitaciones.
El Husa Odeón, ya en el punto limítrofe de los municipios de Ferrol y Narón, aunque estratégicamente ubicado a escasos minutos de la urbe, es el tercer establecimiento de la comarca en cuanto a oferta de camas. Se trata de un tres estrellas con 83 habitaciones.
Un alojamiento con encanto lo encontramos en el Parador Nacional de Turismo, en el centro del casco histórico de la ciudad, de tres estrellas y 37 estancias. Se trata de un edificio histórico de la época de la Ilustración , desde cuyos jardines se puede apreciar una impresionante vista del Arsenal militar y de parte de la ría ferrolana.
Por su parte, el Pazo Libunca, de cuatro estrellas y ubicado en la parroquia naronesa de Castro, ofrece la posibilidad de alojarse en un antiguo chalé señorial construído en 1922 y rehabilitado en el 2002 respetando el lujo original.
Valdoviño, Cedeira, San Sadurniño, Cabanas, Fene, etc. completan el catálogo de hoteles a escasos veinte minutos del centro de Ferrol.
En el otro extremo del sector hostelero, en la comarca también existen opciones de alojamiento pensadas por las Administraciones para los peregrinos, como es el caso del albergue de Neda, con una treintena de plazas, y que se puede tomar como punto de referencia para hacer el Camino Inglés a Santiago de Compostela. Por el complejo municipal pasaron en los últimos tiempos miles de peregrinos, registrándose una media anual de ocupación que ronda los 500 visitantes procedentes de todas las partes del mundo.
Además, Ferrolterra ofrece un catálogo de hostales y pensiones como alternativa más asequible para todo tipo de bolsillos, repartiéndose esta oferta en una treintena de establecimientos.
Como complemento de esta infraestructura hotelera hay que considerar la exquisita cocina de la zona, con materias primas de primera calidad: el pulpo de Mugardos; los percebes de una costa abrupta y fértil; la sabrosísima almeja de As Pías; las centollas de las Rías Altas y pescados de primerísima calidad como la robaliza, el sargo, el rodaballo o la dorada. De la tierra, las hortalizas, entre las que destacamos el pimiento de O Couto o los grelos de Cerdido. También las carnes, como la afamada ternera de A Capelada, criada en semilibertad.
En definitiva, es éste el destino ideal para degustar una muestra de la cocina del más alto nivel, tanto en restaurantes y marisquerías como en las pequeñas tabernas o mesones típicos. Esto se combina con una incipiente Escuela de Hostelería ubicada en la villa de Pontedeume.

Además, la hostelería de la zona tiene un reconocido prestigio por la importancia dada al vino como elemento de gran relevancia en el disfrute de los exquisitos platos que harán las delicias de los paladares más exigentes. Así, en torno al mes de marzo se celebra en el Recinto Ferial de Punta Arnela, en Ferrol, la exitosa feria bianual del vino, FEVINO, en la que se puede disfrutar la degustación de los mejores caldos.
Para terminar este epígrafe, comentar que la Unión Europea concedió en 2007 banderas azules a las playas ferrolanas de Doniños, San Xurxo, Santa Comba y Ponzos; lo cual puede contribuir a la dinamización del turismo veraniego de sol y playa.

3.F.3 La fiesta de las Pepitas: las rondallas

La noche del 18 de marzo, víspera de la festividad de San José, se celebra todos los años una de las fiestas más típicas y singulares: la *"Noche de las Pepitas"*. Fiesta que sólo tiene Ferrol. La tradición de esta fiesta tiene un orígen que no está muy claro, aunque se sabe que en el S. XIX ya había grupos de rondallas que salían a cantarle a mujeres concretas.
Que se sepa, esta práctica viene realizándose, ininterrumpidamente, desde 1903; pero es a partir de la década de los sesenta cuando el Ayuntamiento decidió que la fiesta tuviese un carácter institucional.
Hoy en día las cosas son algo diferentes y las rondallas, con trajes que recuerdan a los de las tunas universitarias y con instrumentos musicales, les dedican canciones a todas las mujeres que se encuentren por las calles, alabando los encantos y la belleza de la mujer ferrolana, si bien ya no se ronda toda la noche. Ataviados con sus negras capas, los integrantes de las rondallas se reúnen a eso de las seis de la tarde en la Plaza de Armas, delante del Ayuntamiento, desfilando en un ordenado pasacalles y cumpliendo compromisos aquí y allá hasta que a las veinte horas desembocan en la Plaza de Amboaje. Les espera un escenario y una carpa para acomodar a los miles de asistentes que esperan oírles interpretar los tres temas reglamentarios: *un vals, una danza y una habanera.*
Desde mediados de los 80 se incorporó la lengua gallega a las letras. Son los momentos más mágicos de la celebración. Luego la fiesta sigue por barrios o por punto de encuentro de cada una de las rondallas hasta bien entrada la madrugada.
Es de tradición que en esta noche todos los locales hosteleros ofrezcan a sus clientes un singular pastel en forma de corazón, conocido como el *"Bico das Pepitas"*.

3.F.4 La semana santa ferrolana

3.F.4.1 Introducción

Es la Semana Santa con mayúsculas de Galicia: unos 2.400 penitentes desfilan en las 25 procesiones organizadas por cinco cofradías. Ferrolterra se vuelca en la calle para vivir la Semana Santa más importante de Galicia. La mayor

Pasión de todas las que se celebran en la Comunidad Autónoma y que cuenta con el reconocimiento de *Interés Turístico Nacional* desde hace doce años. Una celebración que conjuga lo espiritual con el arraigo de una tradición que ha sabido crecer encandilando a propios y extraños.

En el período que va del *Domingo de Pascua al de Resurrección,* la ciudad naval se convierte todos los años en el epicentro turístico de Galicia: en el año 2006, fue visitada por 200.000 personas.

Aunque de tradición centenaria –existen pruebas documentales de agrupaciones ya en el S. XII– y con gran arraigo en un pueblo que no ha dejado de mostrar su apoyo a esta celebración, la Semana Santa ferrolana ha dado en las última décadas un salto cualitativo y cuantitativo de tal calibre que ya aspira a conseguir, en el 2008, la declaración de *Interés Turístico Internacional.*

Son cinco hermandades las que logran, cada año, que la proyección de su trabajo traspase fronteras. El peso de la tradición no impide que, en cada cita, se incorporen todo tipo de novedades, básicamente a través de nuevas imágenes y desfiles.

3.F.4.2 Repercusión económica

Además de la importante repercusión social y turística de la Semana Santa ferrolana, esta centenaria tradición tiene cada vez un mayor impacto económico en toda la comarca. Según un informe elaborado por la Cámara de Comercio de Ferrol, en 2006 la celebración dejó en la ciudad *31,6 millones de euros,* el doble que la cuantía estimada para 2005.

Así, económicamente hablando, los beneficios que reporta esta celebración a Ferrolterra son 126 veces superiores a los gastos que genera.

Los hoteles de la urbe naval suelen colgar el cartel de "completo" y las cafeterías, bares y restaurantes constatan que su actividad se dispara en la semana más populosa de la vida de la ciudad. Se trata de un auténtico revulsivo para una economía ávida de impulso.

Los autores del informe observan una tendencia al alza en el movimiento generado por la Semana Santa, tendencia estrechamente vinculada a la llegada de visitantes de diferentes puntos de España y, también, de Portugal.

Sin embargo, aún no se ha tocado techo. Los expertos sostienen que la declaración de *Interés Turístico Internacional* marcará un punto de inflexión: lograría atraer a visitantes de otros muchos países.

3.F.5 La universidad

La Universidad de A Coruña cuenta con seis centros universitarios en los campus ferrolanos de Esteiro y Serantes: la Facultad de Humanidades, la Escuela Politécnica Superior, la Escuela Universitaria de Enfermería y Podología, la Escuela Universitaria de Diseño Industrial, la Escuela Universitaria de Relaciones Laborales y la Escuela Universitaria Politécnica.

Además, tiene Ferrol tres importantes centros tecnológicos: el *CIS (Centro de Innovación y Servicios, Diseño y Tecnología),* centro de referencia para la Empresa, que contribuye a su desarrollo facilitando las actividades de I+D, difundiendo el diseño industrial y la cultura tecnológica, al tiempo que se potencian infraestructuras de alto valor añadido que ayudan a mitigar los efectos de la reconversión industrial. El edificio fue inaugurado por el presidente de la Xunta de Galicia, el 29-07-1995 y desde el 11-05-1998 el CIS está integrado en la Fundación para el Fomento de la Calidad Industrial y el Desarrollo Tecnológico de Galicia (Decreto 133/1998, del 30 de abril).

El Centro Tecnológico del Naval Gallego, constituído el 15-02-2008 y emplazado en el edificio del CIS, formando parte del mismo, entre otros miembros, la Universidad de A Coruña, los grandes Astilleros, el Colegio oficial de Ingenieros Navales, el clúster ACLUNAGA, etc. Este Centro Tecnológico pretende ser un referente en el avance de la Investigación, la Innovación y el Conocimiento en el ámbito de la Ingeniería, la Tecnología y la Ciencia Naval en todos sus aspectos. Este Centro será el motor de la investigación en tecnologías del sector naval y afines, y servirá para potenciar el I+D de las empresas gallegas de estos ámbitos.

La Consellería de Innovación e Industria acaba de constituir, el pasado día uno de abril, la Fundación privada sin ánimo de lucro que gestionará *el Centro Tecnológico Gallego del Plástico.* El presupuesto de constitución del Centro asciende a 170.000 €, aportando la propia Consellería 70.000, que se suman a los 30.000 ya invertidos en el estudio de viabilidad del mismo; la iniciativa privada, formada por nueve empresas, 90.000; y la Universidad de A Coruña, los 10.000 restantes. Estará ubicado en las instalaciones del CIS y se prevé que pueda estar en marcha antes de finales de este año 2008.

El sector del plástico se considera un ámbito industrial emergente en Galicia, con 193 empresas que en 2005 facturaron 746 millones de euros y generaron unos 5.200 puestos de trabajo. Aporta este sector el 2,6% al valor añadido industrial.

El Centro, que contará con un equipo técnico de unas 40 personas, nace con vocación de ser la referencia de Galicia, liderando la I+D+i en el sector, facilitando las herramientas de investigación necesarias. Las áreas de actuación que se plantean son tres: la ingeniería, el procesado de materiales plásticos y el laboratorio de plásticos –en colaboración con LabPlast de la Universidad de A Coruña-, que investigará sobre nuevos polímeros. En concreto, se desarrollarán proyectos específicos, se formará a técnicos

para que puedan incorporarse a las empresas del sector y se dará asistencia técnica a las compañías en materia de nuevas tecnologías de transformación. Uno de los objetivos es que el Centro sirva como incubadora de nuevas empresas, que avancen en ámbitos como el reciclaje o los bioplásticos.
El objetivo de Industria es que el centro logre autofinanciarse a partir del séptimo año y que alcance una facturación anual de unos 2,5 millones de euros.

3.F.6 FIMO

La primera edición de la Feria de Muestras tiene lugar en 1963, con el objetivo de acercar a fabricantes y consumidores, y hacer posible la apertura de nuevos campos comerciales. En 1985, el Ministerio de Economía le concede la categoría de "Internacional", pasando a denominarse *"Feria Internacional de Muestras del N.O. de España"*.
La necesidad de procurar una nueva identidad que, recogiendo los más de 30 años de experiencia, transmita la imagen de un órgano dinámico, moderno y con voluntad de proyección clara hacia el nuevo siglo, lleva a diseñar una nueva marca corporativa en 1994. Se obtiene como denominación comercial las siglas FIMO (Feira Internacional de Mostras).
El Consorcio Pro-Ferias y Exposiciones, FIMO, es una entidad sin ánimo de lucro, formada por la Cámara de Comercio (55%) y el Ayuntamiento de Ferrol (45%), constituyendo su principal actividad la celebración de ferias monográficas o multisectoriales, además de complementarla con la organización de congresos y exposiciones. El objetivo que persigue FIMO es la promoción de actividades comerciales, industriales, sociales, turísticas, alimentarias, de ocio, culturales, deportivas, etc. y cualquier otra que tenga por objeto la promoción y desarrollo de la economía gallega.
El Recinto Ferial está situado en Punta Arnela-A Malata, aproximadamente a 1,5 km. del centro de Ferrol, ocupando sus instalaciones una superficie de 50.000 m^2. Este recinto es el primero de sus características construido en la comunidad autónoma gallega.
Debido a su constante renovación, se podría definir perfectamente como un complejo multiusos en el que se desarrolla en cualquier época del año un sinfín de actividades, incluso simultáneamente, pues su estructura, con espacios independientes, permite la celebración de varios eventos con toda la comodidad, amplitud e independencia. FIMO organiza una media de 12 certámenes al año, la mayor parte de ellos monográficos. Acoge, también, otros eventos organizados por agentes externos.
La versatilidad de sus instalaciones hace que diversos colectivos empresariales fijaran su sede en el Edificio de Usos Múltiples, así como la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Ferrol, actuando como plataforma empresarial para la comarca.

En el recinto ferial de FIMO se celebran cada año una media de 12 certámenes feriales tanto multisectoriales como monográficos. Entre ellos destaca la Feria de Muestras del Noroeste, que acumula ya 47 años de historia, la Feria de Vino del Noroeste, certamen monográfico de alcance nacional dirigido a profesionales del sector del vino y el Salón del Caballo, Equiocio. A ellos se suman salones centrados en el mundo del motor, del ocio, el medio ambiente y un largo etcétera.
En sus 50.000 metros cuadrados de superficie, FIMO permite organizar todo tipo de eventos, si bien su actividad a lo largo del año se centra fundamentalmente en la celebración de ferias y congresos. Las instalaciones diponen de dos auditorios con capacidad para 244 y 560 personas respectivamente y adaptados para dar el mejor de los servicios a sus clientes.

3.F.7 El museo de la construcción naval

El pasado 10 de marzo del año 2008, los reyes de España, Juan Carlos I y Sofía, coincidiendo con la botadura del Buque de Proyección Estratégica (BPE), procedieron, también, a presidir la inauguración del *Museo de Herrerías,* enclavado en el Edificio del mismo nombre, construido en el S. XVIII. Este Museo está dedicado a *la Construcción Naval,* una pieza única en el ámbito museístico español. Esta institución, que cuenta con una superficie de exposición de más de 4.400 metros cuadrados, ha permitido recuperar para el uso público uno de los más emblemáticos edificios de la ciudad naval. Una imponente construcción del XVIII, en la que en el Arsenal Militar se fabricaban, durante el siglo de las luces, desde las gigantescas anclas de los grandes navíos hasta aparatos de precisión como los sextantes, que los marinos utilizaban para orientarse en el mar, mirando al firmamento.
Tras siete años de constantes vicisitudes, en los que repetidamente llegó a temerse por la posibilidad de llevar a buen término el proyecto, *Ferrol dispone, por fin, de un Museo único en su género: una de las mayores instituciones dedicadas, en el mundo entero, a la historia de la navegación y, sobre todo, de la construcción naval.*
En el interior del inmueble, perteneciente a la Armada y, por tanto, al Ministerio de Defensa, un edificio que ocupa un lugar preferente en la candidatura ferrolana a patrimonio de la humanidad, a partir de ahora podrán contemplarse desde restos de naufragios del tiempo de las luces hasta maquetas de los grandes astilleros españoles de los últimos siglos. Eso, además de herramientas, secciones de buques y piezas de los motores más singulares utilizados en la navegación, desde que las máquinas que propulsan las hélices sustituyeron a bordo de los barcos a las más vistosas, pero no tan eficaces, velas impulsadas por el viento.

En Herrerías se custodian, también, casi 50.000 planos, entre los que hay desde diseños de los ingenieros de la ilustración hasta ejemplos de la tecnología del tercer milenio. Su apertura supuso a las Administraciones públicas una *inversión de casi 5 millones de euros,* de los cuales el mayor montante fue aportado por el *Gobierno Central,* a través de los Ministerios de Defensa y Vivienda, contando, también, con la colaboración de *la Xunta, la Diputación y el Ayuntamiento de Ferrol.* Entre las entidades integradas en el patronato de la fundación se encuentran, además de las instituciones que financiaron la rehabilitación, la *Universidad, la Autoridad Portuaria, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación y la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos.*

La red museística gallega se enriquece así con la incorporación de este complejo, pensado no solo para custodiar el conocimiento acumulado en torno a la construcción de buques, desde el tiempo de los grandes navíos a vela, sino al mismo tiempo para mostrar a visitantes de los más diversos perfiles, de una forma marcadamente didáctica, de qué manera se comporta un barco sobre el agua.

Entre los fondos que figuran en el nuevo museo hay desde aparatos que recrean el funcionamiento de una hélice, y que los visitantes pueden accionar a voluntad, hasta barcos a escala, que muestran sobre el agua de qué manera se arquea el casco de un buque cuando se ve obligado a superar olas especialmente difíciles, las cuales pueden llegar a partirlo en dos.

El recorrido por Herrerías incluye también varias zonas de proyección que han sido pensadas para diferentes formatos audiovisuales, con la incorporación de las modernas tecnologías. De forma paralela, podrá visitarse el apartado que quiere dar a conocer un mundo que cada vez tiene menos presencia, el de la carpintería naval tradicional.

Para terminar este epígrafe, decir que este museo es un centro creado para que todo el mundo entienda cómo funciona un barco y cómo se comporta en el agua.

Esta Fundación de Herrerías está dirigida, desde su gerencia, por el almirante, ingeniero naval y profesor universitario José Castro Luaces. Herrerías, dice su director, atraerá a investigadores de toda Europa.

4

SUELO INDUSTRIAL Y COMERCIAL EN FERROLTERRA

4.1 Antecedentes

El origen de los actuales problemas económicos y sociales que afectan a Ferrolterra vienen derivados de la crisis en el sector de la construcción naval, vivida a nivel internacional durante la década de 1970, afectando de forma muy considerable a los astilleros ubicados en la zona. La elevada especialización del naval ferrolano y su escasa flexibilidad productiva; la existencia previa de ciertas ineficiencias estructurales en el sector; y la desacertada gestión de la situación con la implementación de políticas de reindustrialización inadecuadas, *orientadas al corto plazo,* sumieron a toda la comarca en una severa crisis que pronto se trasladó y contaminó a otros sectores productivos.

A mediados de los años 70 era ya manifiesto el exceso de capacidad productiva en las instalaciones navales y astilleros de Ferrol y Fene, que pronto se traduciría en un excedente de mano de obra. Cuestión inevitable fue, por lo tanto, la reducción de plantillas en los astilleros y en toda su industria auxiliar que pilotaba a su alrededor. Consecuencia de todo ello fue la alta tasa de desempleo, constituyendo la manifestación más grave e inmediata de la crisis en toda la comarca.

Sucesivos intentos de reconversión industrial, llevada a cabo por el Gobierno Central y con importantes incentivos financieros y fiscales para las empresas que se asentaran en la zona, como fueron la *"Zona de Urgente Reindustrialización" (ZUR),* llevada a cabo en el período 1983-1987; la *"Zona Industrial en Declive" (ZID),* entre 1988 y 1992; y la *"Zona de Promoción Económica" (ZPE),* entre los años 1993 y 1999, fracasaron estrepitosamente o bien obtuvieron resultados muy inferiores a los esperados. Fruto de todo esto, fue la pérdida de casi *9.000 empleos directos* desde el inicio de la crisis hasta mediados de los años 90, con efectos devastadores para toda la comarca ferrolana, dejando múltiples secuelas económicas, sociales y empresariales.

La falta de oportunidades de empleo, unido a la atonía económica de la zona –con ritmos de crecimiento inferiores a los observados para Galicia y para España–, tuvieron su traducción en una importante pérdida demográfica para la zona, tras la marcha de muchos ferrolanos que optaron por la emigración como única salida a la crisis industrial.

Sin embargo, y a pesar de las dificultades heredadas del pasado, el momento actual puede perfilarse como un punto de inflexión y un nuevo comienzo para el conjunto de Ferrrolterra: actualmente, dispone de una de las mayores ofertas de suelo industrial de la comunidad gallega, como más adelante se expondrá. Esta disponibilidad de suelo, las buenas comunicaciones, que rompen con el tradicional aislamiento de la zona, y la cercanía de Ferrol a importantes centros de actividad, distribución y logística, así como la culminación de determinadas infraestructuras, como las portuarias, ya en marcha, y la llegada de la Transcantábrica, prevista para 2011, que nos permitirá llegar hasta París sin cruzar un solo semáforo, deben convertir a Ferrol en

un destino atractivo para la inversión empresarial privada, que permita diversificar su tejido industrial, históricamente dependiente de la construcción naval.
La presencia en la ciudad de Centros Técnicos Especializados en I+D+i, como lo son el CIS (Centro de Innovación y Servicios, Diseño y Tecnología), el Centro Tecnológico del Naval Gallego y el Centro Tecnológico Gallego del Plástico, deben surtir a las empresas de personal cualificado con los conocimientos técnicos necesarios para la incorporación de nuevas tecnologías en los procesos productivos y de gestión, favoreciendo la implantación de nuevas entidades competitivas en la zona.
También, el mayor aprovechamiento de la riqueza y de los excelentes recursos naturales de la zona, que cuenta con alguna de las mejores playas de Galicia, puede configurarse como una alternativa de desarrollo para la industria turística y de ocio, escasamente explotada.
Valorando el conjunto de alternativas y opciones expuestas, parece indudable que en el momento actual, confluyen importantes oportunidades y decisivos retos para Ferrolterra. La colaboración, la voluntad y la cohesión de los distintos agentes económicos, sociales y políticos se revela como condición “sine qua non” para que, al menos esta vez, no se repita la historia de antaño.

4.2 Suelo actual

4.2.1 Polígono de Vilar do Colo

El parque empresarial del sur de la ría ferrolana, que comparten los municipios de *Cabanas y Fene,* se encuentra a un paso de la futura plataforma portuaria de Ferrol y tiene acceso directo a la autopista Ap-9, que comunica Ferrolterra con el resto de Galicia, España y Portugal; con la autovía A-6, directa a Madrid; y con la vía rápida Ares-Mugardos, que conecta la zona industrial de Forestal del Atlántico, S.A. y Reganosa con la Ap-9 y la N-651. Además, está previsto que dentro de unos meses entre en funcionamiento un pequeño tramo de carretera, que desembocará directamente en el vial Cabanas-As Pontes. De esta forma, Vilar do Colo quedará conectado, también, a la villa minera y al resto del norte gallego, a través de la autovía AG-64, Ferrol-As Pontes-Vilalba, que dará acceso, a su vez, al futuro enlace por autovía con toda la cornisa cantábrica.

La *SEPES (Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo),* propietaria del polígono, invirtió 16 millones de euros en la compra y urbanización de los terrenos, siendo inaugurado en el año 2003. A finales de 2005 ya no quedaba ninguna parcela disponible de las *154 urbanizadas* en la primera y segunda fase, que suman una *superficie neta* de 535.177 m^2. La *superficie total* del polígono es de 860.000 m^2: la primera fase, consta de *300.000 m^2 y 55 parcelas,* que fueron vendidas a un promedio de 42 €/m^2; y la segunda, con *560.000 m^2. y 99 parcelas,* vendidas a 48 €/m^2.

Entre las más de veinte firmas asentadas en este polígono destaca la presencia de numerosas industrias dedicadas a la construcción y similares: fábricas de hormigón, soldadura, carpintería de aluminio y metálica, carpintería, fontanería, calefacción, construcción naval... Han elegido Vilar do Colo varias empresas dedicadas a la distribución alimentaria y de productos publicitarios. No faltan las industrias de suministros industriales y navales, así como las naves para almacén. También hay una estación de servicio, una firma de limpieza industrial, una conservera, etc.; también tiene previsto asentarse *SASEMAR (Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima),* que maneja un proyecto para establecer en el polígono una base estratégica: en estas instalaciones almacenará material para el salvamento y la lucha contra la contaminación marítima. La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, confirmó la construcción de esta base en una reciente visita a Ferrol, en la que no concretó plazos de ejecución.

El parque tendrá, también, el *primer punto* limpio del sur de la ría de Ferrol. Se trata de un proyecto conjunto de Fene y Cabanas, que se materializará en unos meses debido a las negociaciones con la Sepes para hacerse con una parcela en el polígono a precio reducido. Ambos municipios ya han escriturado la propiedad de ese suelo, un solar de 4.500 m^2, y ahora es la Xunta de Galicia la encargada de construir dicho punto limpio.

Algunas de las primeras compañías en asentarse, las más veteranas del recinto, proceden de traslados desde otros lugares de la comarca. El precio del suelo y las buenas comunicaciones son algunos de los argumentos principales que han jugado como baza favorable a Vilar do Colo.

Mientras que la primera fase del área industrial está ya en plena actividad, en la segunda hay muchas empresas que preparan su puesta en marcha. *Los empleos directos generados* en el polígono *rondarán los cuatrocientos.*

La Entidad Pública Empresarial del Suelo (Sepes) acaba de licitar, en el BOE de fecha 01-04-2008, las obras que darán lugar a la ampliación del parque empresarial: consistentes en el acondicionamiento del cauce del río Baa, entre Fene y Cabanas, y en la urbanización de una *decena* de parcelas pequeñas, asignadas en la planimetría como parcelas "Q", ubicadas en la zona de Cabanas, que habían quedado invalidadas tras la primera ampliación del polígono hacia la segunda fase. El presupuesto global previsto alcanza los 1,8 millones de euros. En las parcelas "Q", se acondicionará una superficie de 90.000 m^2: siendo para uso industrial, unos 56.500 m^2; y orientados al sector del comercio, los 34.500 m^2 restantes. Con la urbanización de las citadas parcelas se dará solución a la reclamación que desde hace tiempo se viene planteando desde los Ayuntamientos de Fene y Cabanas, en el sentido de habilitar más suelo industrial, habida cuenta que la demanda de parcelas existe y es, prácticamente, permanente. Con la intervención relativa al cauce fluvial del río Baa, se recupera el trazado del primigenio y peregrino Camino Inglés hacia Santiago de Compostela.

Ahora, Vilar do Colo dispondrá de un pulmón de suelo mientras no se concluye la planificación de una *tercera fase* con la que desarrollar el polígono y que ya fue comprometida por la Sepes a finales del 2007. En este momento, los esfuerzos de este organismo se centran en valorar la viabilidad de la propuesta remitida por el Ayuntamiento de Fene. En este anteproyecto de ampliación se propone recuperar hasta 800.000 m^2 adicionales sólo en el término municipal fenés, más otros 400.000 en la parte de Cabanas. Esto supera con creces los planes iniciales y que fijaban en torno a los 300.000 m^2 una futura amplificación.

4.2.2 Polígono de A Gándara

Este parque empresarial es compartido por los municipios de Ferrol y Narón, ocupando una superficie total de 1.337.000 m^2, está desarrollado en 94 parcelas y es el decano de la comarca. Fue promovido por la Sepes (Sociedad estatal de promoción y equipamiento del suelo).

En el término de Ferrol, con 807.000 m², están asentadas *70 empresas,* que dan trabajo directo a unos *1.205 trabajadores,* facturando en torno a los *180 millones de euros anuales.*

*En el término de Narón, con 530.000 m², s*on *146 las firmas asentadas,* teniendo en cuenta los múltiples comercios abiertos en el centro comercial y de ocio Odeón, generando unos *1.460 empleos directos* y girando su facturación anual en torno a los *169 millones de euros.*

Es un polígono bien comunicado, por tener acceso directo a la autopista Ap-9. Acaba de inaugurarse el ramal de la misma entre Xubia y A Gándara, de 4,9 km.; el mismo permitirá canalizar el tráfico pesado que se dirige a la empresa metalúrgica Megasa, en Xubia, y descongestionar la carretera de Castilla. Lo mismo ocurrirá con los numerosos vehículos que a diario se desplazan a la zona de A Gándara, por encontrarse allí dos importantes centros comerciales y, además, ser sitio de paso para las parroquias y municipios próximos.

Dista unos cinco km. de los centros urbanos de Ferrol y Narón.

Si bien, hace escasamente una década, la industria auxiliar del sector naval y pesada ocupaba la mayor parte del parque empresarial, actualmente la situación ha cambiado y el mismo se ha convertido en el centro neurálgico del comercio y el ocio en la comarca.

La instalación del centro comercial y de ocio Odeón en 2002, en la zona de Narón, unido a la ya existencia del hipermercado Alcampo, en la zona de Ferrol, fue uno de los principales revulsivos de la zona a la hora de despertar a su nueva faceta. Ahora, grandes almacenes de electrodomésticos, deportes y demás sectores estratégicos ocupan la mayor parte del polígono. Esto se combina con los restos de una industria más pesada, como es el caso de una firma productora de film plástico, puntera en su sector a nivel internacional; o parte de las antiguas empresas de calderería recicladas tras las últimas reconversiones del sector naval.

Además, en el abanico de servicios que se ofrecen tiene un peso especial el sector automovilístico, reflejado en los distintos concesionarios que se reparten puntos estratégicos del parque. También es importante el número de firmas dedicadas a las reparaciones y repuestos que operan en el mismo.

Como polígono comercial y de ocio que es no podía faltar en el mismo una zona dedicada al descanso, pues cuenta con dos hoteles, ambos en el término de Narón: el HUSA-ODEÓN Y EL CHIPS. Este último en la Avenida do Mar, formando parte del mismo complejo que la Estación de Servicio allí existente.

4.2.3 Polígono de As Lagoas

Este polígono, ubicado en el municipio de Narón, surgió de la iniciativa privada en la década de 1960. Ante la carencia de suelo industrial, los empresarios de la zona sintieron la necesidad de instalarse a ambos lados de la carretera de Cedeira, AC-566, arteria principal de comunicación en la zona, conviviendo las empresas con los domicilios privados, sin una ordenación previa y carente, por aquél entonces, de todas las infraestructuras necesarias y propias de un parque empresarial. Afortunadamente las cosas han cambiado y hoy en día podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que empieza a tener los servicios propios de un polígono del S. XXI. Para ello se firmó un convenio entre la Xunta, la Diputación provincial y el propio Ayuntamiento de Narón mediante el que se fija la colaboración entre Administraciones para el proyecto de urbanización de As Lagoas. Dicho proyecto, que se realizará en 4 anualidades y con una inversión de 4,3 millones de euros, tiene previsto su finalización en 2009. La financiación del mismo corre a cargo de la Xunta, el 50%; mientras que Diputación y Ayuntamiento corren con el resto.

Por su favorable ubicación y proximidad al área industrial de Río do Pozo, se beneficia de las sinergias generadas por este último, gracias a su modernidad y buena situación estratégica. Dispone de acceso directo tanto al polígono de Río do Pozo como al de A Gándara, a través de la autopista AP-9, que también conduce al puerto de Ferrol. La distancia al centro urbano de esta ciudad es de unos 10 km.

Actualmente, el polígono ocupa una superficie total de *900.000 m^2,* dispone de *103 parcelas* y están asentadas unas *90 empresas,* que dan empleo directo a unos *1.100 trabajadores,* facturando en torno a los *160 millones de euros anuales.*

El 60% de las empresas realizan actividades comerciales y de servicios, siendo la actividad del 40% restante, industrial. Entre las primeras, destaca una estación de servicio y un concesionario de automóviles recién instalado. Entre las industriales, destaca una fábrica de piedra artificial, una cementera, dos fábricas de hormigones y varias del sector de la calderería y mantenimiento naval e industrial.

4.2.4 Polígono de Río do Pozo

Este parque empresarial constituye, actualmente, la joya de la corona de la comarca ferrolana. Está ubicado en el municipio de Narón y es propiedad de la Sepes (Sociedad estatal de promoción y equipamiento del suelo). Por su extensión, de 2.370.000 m^2, se configura como la tercera área industrial de Galicia, sólamente precedido de San Cibrao das Viñas, en Ourense, y Sabón, en Arteixo.

Estratégicamente situado, entre las zonas industriales de As Lagoas (Este) y la de San Pedro de Leixa (Oeste), ya en el municipio de Ferrol, tiene acceso directo tanto a la autopista Ap-9, que comunica Galicia de N. a S. con el resto de España y Portugal,

como a la autovía AG-64 Ferrol-As Pontes-Vilalba, que comunicará con la autovía del Cantábrico y nos permitirá llegar a las puertas de París sin cruzar un solo semáforo. También gozará de conexión directa con el puerto exterior de Ferrol, cuyo vial se encuentra actualmente en ejecución.

Este polígono dista unos 8 km. del centro urbano de Ferrol y del puerto, y unos 50 de Coruña y su aeropuerto; lo que representa, en duración del trayecto, unos diez minutos, en el primer caso, y unos cuarenta en el segundo.
Fue construido en 4 sectores, siendo ocupado actualmente, el tercer sector, por las empresas y el último de ellos se encuentra en fase de adjudicación de las parcelas, teniendo previsto que a finales de este año 2008 quede cubierto en su totalidad.

El desarrollo, por sectores, es el siguiente:

Sector I:	570.000 m²	de sup. bruta (358.500 m² Netos)	202	Parcelas
Sector II:	350.000 m²	de sup. bruta (288.300 m² Netos)	2	"
Sector III:	510.000 m²	de sup. bruta (310.500 m² Netos)	64	"
Sector IV:	940.000 m²	de sup. bruta (665.300 m² Netos)	144	"
Totales:	**2.370.000 m²**	**Brutos**	**(1.622.600 m² Netos)**	**412 Parcelas**

Actualmente, la Sepes ha adjudicado 76 parcelas en el sector IV, lo que representa una inversión, para poner en marcha los proyectos, de unos 80 millones de euros; correspondiendo la mayor parte de la misma a la planta de biodiésel Biocarburantes Peninsulares, del grupo CLH, que ocupará una parcela de unos 8.000 m² e invertirá 24 millones de euros. Le sigue la empresa de estructuras metálicas Ártabro-Sandeu, a la que se le han concedido 14.000 m² e invertirá 4 millones de euros.
El pasado uno de abril la empresa Electro-Rayma recibió la concesión definitiva de una parcela, tramitada a través del "Plan Ferrol". La firma es concesionaria de un crédito de más de 1,5 millones de €, para la ejecución de un proyecto de inversión de 4.894.290 € en el que se contempla el traslado de sus instalaciones actuales a esta nueva fase del polígono, en donde solicitaron una parcela de 12.000 m².
Respecto a las dotaciones para equipamiento público del municipio, el Ayuntamiento cuenta con una parcela de 19.000 m² situada en la zona este del parque.
La previsión de empleos directos que se generarán en esta nueva fase es de unos *585*. Ya no quedan parcelas pequeñas y de las medianas, entre 2.000-3.000 m², quedan pocas; ello es debido a la liberalización que hizo la Sepes de los solares que, en principio, estaban reservados para construir en ellos naves de alquiler.
El polígono acoge, en estos momentos, a unas *166 empresas,* que facturan en torno a los *490 millones de euros anuales* y dan empleo directo a unos *3.250 trabajadores.*

La estructura empresarial del parque gira en torno al sector industrial, en un 60%, aproximadamente, y al sector comercial y de servicios, el 40% restante.
Dentro del sector industrial, destacan empresas de calderería; de la construcción naval y el montaje industrial; de los sectores eólico y siderúrgico; de la industria textil y de la madera; una cementera; una fábrica de hormigones; etc., etc.
En el sector comercial y de servicios, puede contabilizarse una estación de servicio; dos hoteles, uno de ellos de cuatro estrellas; empresas de transporte nacional e internacional y de paquetería urgente; una concesionaria del transporte público de viajeros; una logística-distribuidora de alimentos para todo el N.O. español, abarcando los territorios de Galicia, Asturias y León; varias de suministros industriales; talleres de reparación de vehículos pesados; etc., etc.
El espíritu del parque es eminentemente industrial, aunque sin desdeñar el sector terciario, muy importante desde el punto de vista de generación de empleos, tan necesitados en toda la comarca ferrolana.
Actualmente, se demanda a la Sepes, desde el municipio, colaboración para la creación de una *Entidad de Conservación* en el polígono. Se trata de una figura jurídica que contempla la Ley del Suelo de Galicia y que permite a los empresarios disfrutar de varios servicios comunes.

También, desde el municipio, se pergeña la idea de dotar más suelo, que fomente el asentamiento de nuevas empresas. Se baraja la posibilidad de complementar el parque de Río do Pozo con la habilitación de un nuevo solar anexo en la zona de O Feal. Se podrían generar en torno a unos 300.000 m^2, al margen de la Sepes. De momento, es solo una idea que más tarde pudiera fructificar en un proyecto y una realidad tangible.
Puede concluirse afirmando que la diversificación es la nota principal de las firmas asentadas en el municipio de Narón. Según el I.G.E (Instituto Gallego de Estadística), este Municipio aglutina un total de 2.153 empresas, de las que 2 son firmas con más de 250 empleados, habiendo en la comarca de Ferrol 4 en total.
La diversificación empresarial es la nota dominante en los distintos polígonos de Narón. Por un lado, se encuentran gigantes como Inditex, Megasa o Maderas del N.O., pero también hay instaladas cementeras, 3 en total, y pequeñas y medianas empresas desde talleres hasta ingeniería.
Esta diversificación parece continuar con la comercialización de las nuevas parcelas del sector IV de Río do Pozo, ya que entre las peticiones de solares industriales se encuentran desde empresas de energías renovables, con la construcción de una fábrica de paneles de silicio para receptores solares, hasta firmas dedicadas a la construcción de elementos navales.

4.2.5 Área industrial de Catabois

Este pequeño parque empresarial surgió de la iniciativa privada, emplazado a ambos márgenes de la carretera comarcal C-646, Ferrol-Valdoviño, conocida como carretera de Catabois, convive con domicilios privados asentados en la zona. Está delimitado por 3 rotondas reguladoras del tráfico: dos, en esta carretera de Catabais, *una al N.*, de acceso a la autovía AG-64 Ferrol-As Pontes-Vilalba; la otra, *al S.,* de acceso al complejo sanitario de Ferrol; *y la tercera, al S.E.,* en la carretera de S. Juan, regula el acceso a la autovía que conduce a la autopista AP-9.

Está bien comunicado, por su proximidad a la autopista Ap-9 y a la autovía Ferrol-As Pontes, además de la ya comentada comarcal C-646 que lo cruza. Dista unos 4 km. del centro urbano de Ferrol y del puerto exterior, con acceso directo al mismo cuando finalicen las obras.

En dicho mini-parque se asientan unas *45 empresas,* que dan empleo a unos *3.225 trabajadores* y facturan en torno a *45 millones de € anuales.* En esta facturación no se incluye al sector público.

- Por lo que a volumen de empleo se refiere, cobra especial significación el *Sector Público,* pues absorbe el *77,5%* del total de empleo directo generado, unos *2.500 empleos.*
- Dicho *Sector Público* se compone de:

Área Sanitaria de Ferrol. Pertenece al Sergas –Servicio Gallego de Salud– y la misma consta del Hospital Arquitecto Marcide, inaugurado en 1976, y del Hospital Novoa Santos, construido en 1953. Ambos centros se convierten en el mayor empleador de la zona, con unos 2.000 empleos directos.

Hospital Básico de Defensa. Pertenece a la Armada española, Ministerio de Defensa. Da empleo a unos 200 trabajadores. Actualmente acaba de pasar a la red del Sergas, tras la firma de un convenio de colaboración con Defensa. Así se aprovechará la infrautilización que tenía el mismo y se descongestionará el A. Marcide.

Centro de Asistencia a Minusválidos Psíquicos y Físicos (CAMPF). De competencia estatal, acoge a enfermos de estas características de todo el territorio nacional. Genera un empleo directo de unos 200 trabajadores.

Centro de Formación Profesional "Roberto Vidal de la Torre". Bajo la disciplina de la Consellería de Educación de la Xunta, imparte cursos de ciclos profesionales; además de ser Instituto de Educación Secundaria. Da trabajo a unas 60 personas.

Puede concluirse con el aserto de que la actividad económica relacionada con el cuidado de la salud es preeminente en la zona y el motor del empleo en la misma. Como fácilmente puede colegirse, la estructura empresarial del parque está ampliamente dominada por el sector terciario, prácticamente en su totalidad.

Dentro de la industria, puede destacarse una panificadora, una empresa de confección, una auxiliar de la industria naval y una firma transformadora de la madera, además de una sociedad de reciclaje de inertes, a la que más adelante se hará referencia.

4.2.5.1 Reciclaje de materiales de la construcción

El 20 de enero de 2004 se inaugura la planta *Reciclaje de Inertes del Noroeste, S.L. (Recinor),* ubicada en Catabois, km. 3,7, en el parque de S. Pedro de Leixa, municipio de Ferrol. La planta cuenta con una superficie de 10.000 m^2, dentro de una parcela de 45.000. Fue la primera planta de reciclaje de residuos de la construcción y demolición levantada en España. Actualmente, es la gestora del Punto Limpio de Ferrol.

Su actividad consiste en la separación de todos los desechos procedentes del derribo de edificios, como el hormigón, la madera, el plástico y los metales. Se consigue reutilizar el 95% de los residuos de Construcción y Demolición, dando una solución al problema de los Vertidos Incontrolados y ayudando a cumplir las nuevas normativas estatales y europeas en materia de Medio Ambiente. Además, con los deshechos elabora una materia prima que puede ser utilizada en las obras públicas.

4.2.6 Polígono de As Somozas

4.2.6.1 Introducción

Este Municipio de As Somozas, ubicado en la zona interior de la comarca de Ferrolterra, eminentemente agrícola y ganadero hasta la instalación del polígono, poco poblado, con sus 1.374 habitantes asentados en una superficie de 70,9 km^2, no conoce el paro desde que la Xunta de Galicia promovió este Polígono de Reciclaje Industrial, que luego pasaría a ser propiedad del Ayuntamiento.

Con una superficie de 326.000 m^2, actualmente da empleo a unos 2.000 trabajadores, cifra superior al número de habitantes que tiene todo el municipio en si, convirtiéndose por derecho propio en el centro neurálgico de Galicia en el reciclaje de residuos industriales.

En este polígono se tratan y reciclan residuos industriales peligrosos como pilas, neumáticos, baterías, aceites industriales, fuel, etc., materiales inertes o vertidos tóxicos: todos tienen un denominador común, su alto poder contaminante. Productos, a priori, inservibles, gravosos para el medio natural, aunque potencialmente reutilizables y rentables después del tratamiento adecuado recibido en esta planta.

4.2.6.2 As Somozas: el mayor centro de reciclaje de Galicia

Ferrolterra es pionera en la industria gallega del reciclaje, industria que aporta un alto valor añadido en sus procesos, convirtiéndose As Somozas en la capital del reciclaje al procesar unas 300.000 toneladas de residuos cada año.
Este polígono industrial tiene una superficie actual que gira en torno a UN MILLÓN CIEN MIL METROS CUADRADOS, teniendo en cuenta el terreno colindante con el parque empresarial propiamente dicho y en donde, también, se asientan empresas.
Debido a la fuerte demanda de suelo industrial, el gobierno local ya trabaja en una ampliación de 600.000 m^2 más, mediante la compra de los terrenos. La inversión en el suelo y el proyecto de ejecución asciende a 695.000 euros. El Ayuntamiento recibirá algo más de 148.000 € a través del Plan Ferrol, el resto correrá a cargo de las arcas municipales. También recibirá otra ayuda de 61.000 € para el acondicionamiento de la principal vía de acceso al área industrial.
Con esta actuación, que se prevé finalice en el presente ejercicio 2008, el parque empresarial pasará a tener UN MILLÓN SETECIENTOS MIL METROS CUADRADOS.
Actualmente, se asientan en esta área industrial un total de *13 grandes industrias. Iberdrola* va a comenzar el proyecto de ejecución de la *planta de biomasa,* lo que supone *una inversión* de más de *22 millones de euros.*

4.2.6.3 Especialización: tratamiento y reciclaje de residuos industriales

4.2.6.3.1 Reciclaje de vehículos usados. VFUs Armonía, que empezó a funcionar en 2004, se convierte en pionera en Galicia en el reciclaje de vehículos sin uso.
Esta Planta, con una capacidad para desmontar y descontaminar 20.000 coches al año, recicla 6.000 vehículos en el mismo período, alcanzando en 2006 un reciclaje del 90% del peso del vehículo; por encima del 85% obligatorio impuesto por la Unión Europea, que califica de peligrosos los automóviles en desuso e impone su reciclaje.
Los responsables de la empresa aseguran que alcanzarán el 95% de reciclaje mucho antes de que sea un porcentaje obligatorio en el año 2015, exigido por la U.E.

4.2.6.3.2 Reciclaje de Residuos Industriales. La Sociedad Gallega de Residuos Industriales, S.A. está instalada fuera del polígono, al lado del mismo. *Ocupa una superficie de 345.000 m^2,* convirtiéndose en el mayor centro de tratamiento de

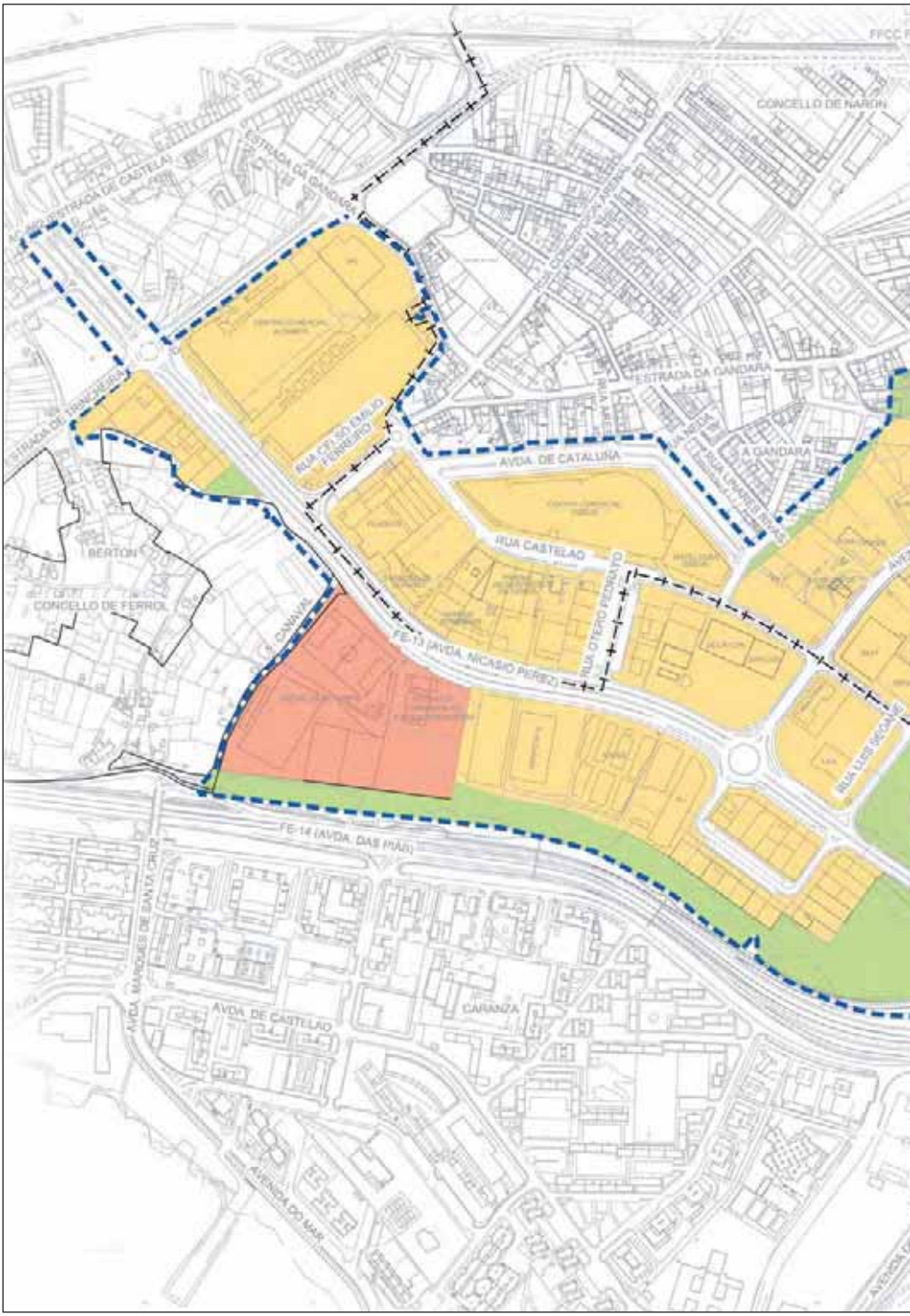
residuos industriales peligrosos de Galicia: procesa cada año 145.000 toneladas de sustancias desechadas por medio millar de empresas y clientes.
Está participada al 10% por la Xunta de Galicia y al 90% restante por varios accionistas privados.
Sogarisa, que acaba de obtener el certificado medioambiental europeo EMAS –ha sido la primera compañía de su sector de todo el noroeste peninsular en lograrlo- planea ampliar sus instalaciones, con una inversión de *más de 15 millones de* € en el presente ejercicio 2008, logrando extender su superficie hasta los 595.000 m^2.

4.2.6.3.3 Reciclaje del Suelo contaminado. Por esta planta de Xiloga, propiedad del grupo vigués Toysal, pasan anualmente cerca de 100.000 toneladas de todo tipo de materiales industriales desechados, aunque no peligrosos, como lodos y cenizas.
De estas sustancias se recuperan entre el 40% y el 60% del total, señalan fuentes de la compañía. El producto sobrante es eliminado durante el proceso de tratamiento.
A base de residuos, y en colaboración con la Universidad de Santiago, Xiloga ha desarrollado un *prototipo de suelo reciclado* que incorpora importantes ventajas medioambientales en procesos como la regeneración de superficies forestales arrasadas por el fuego, el sellado de vertederos o la recuperación de yacimientos mineros ya explotados.
"Creamos un suelo reciclado con un alto porcentaje de materia orgánica, que se comercializa para reforestar y recuperar terrenos erosionados", apuntan desde la empresa. "No lo vemos como un residuo, sino como una materia prima de la que extraer un nuevo producto". Un producto que, paradójicamente, invierte el efecto de la industria sobre el Medio Ambiente y limita sus efectos nocivos, regenerando el entorno.

■ Dentro del sector eólico destacan las firmas Ecotecnia y Gamesa eólica.

Según información de Europa Press, el grupo TOYSAL no ha podido cumplir sus previsiones de empezar en septiembre de 2007 la construcción de su planta *Recover Recuperación,* en As Somozas. El gerente del grupo, Víctor Toca, sitúa para finales de este año 2008 el comienzo de las obras y estima que las instalaciones no estarán operativas antes del 2011.
La planta de Recover Recuperación prevé utilizar una tecnología creada por la NASA para convertir los residuos en electricidad. En un principio, se prevé que la planta funcione con residuos industriales; si bien, en un futuro, podrá tratar, también, los orgánicos.

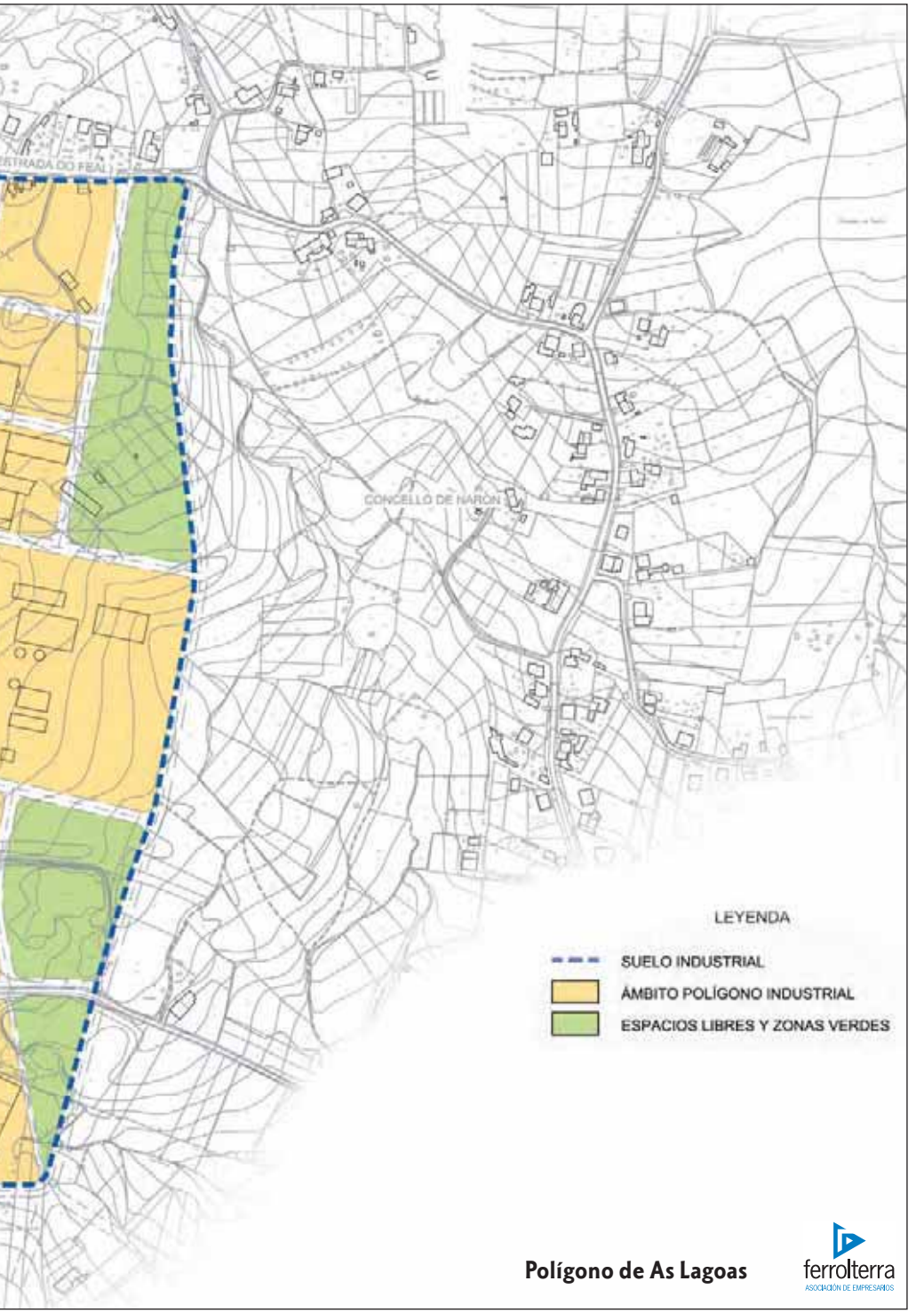
Se calcula que su entrada en funcionamiento generará unos 30 empleos directos y unos 100 inducidos. La inversión requerida para la puesta en marcha de esta actividad, pionera en España, se estima en más de 54 millones de euros. Las instalaciones estarán en disposición de producir 15 megawatios/hora, que serán transferidos a FENOSA según un convenio que ya ha establecido Toysal con la compañía eléctrica.


FFCC F
CONCELLO DE NARON
ESTRADA DA GANDARA
AVDA. DE CATALUÑA
RUA CASTELAO
RUA OTERO PEDRAYO
FE-13 (AVDA. NICASIO PEREZ)
RUA LUIS SEOANE
BERTON
CONCELLO DE FERROL
FE-14 (AVDA. DAS IMAS)
AVDA. MARQUES DE SANTA CRUZ
AVDA. DE CASTELAO
CARANZA
AVENIDA DO MAR

Polígono de A Gándara

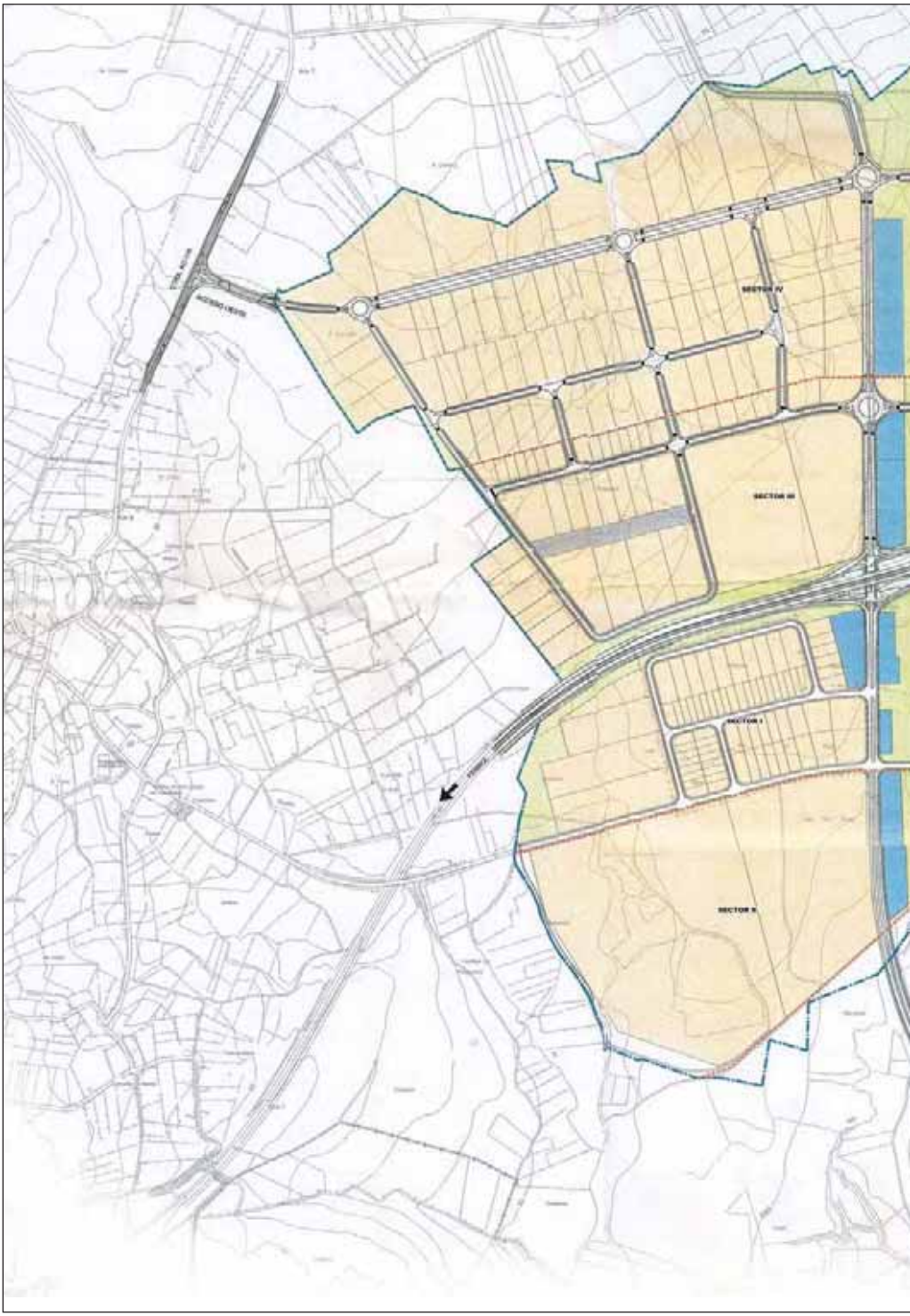
ferrolterra
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS

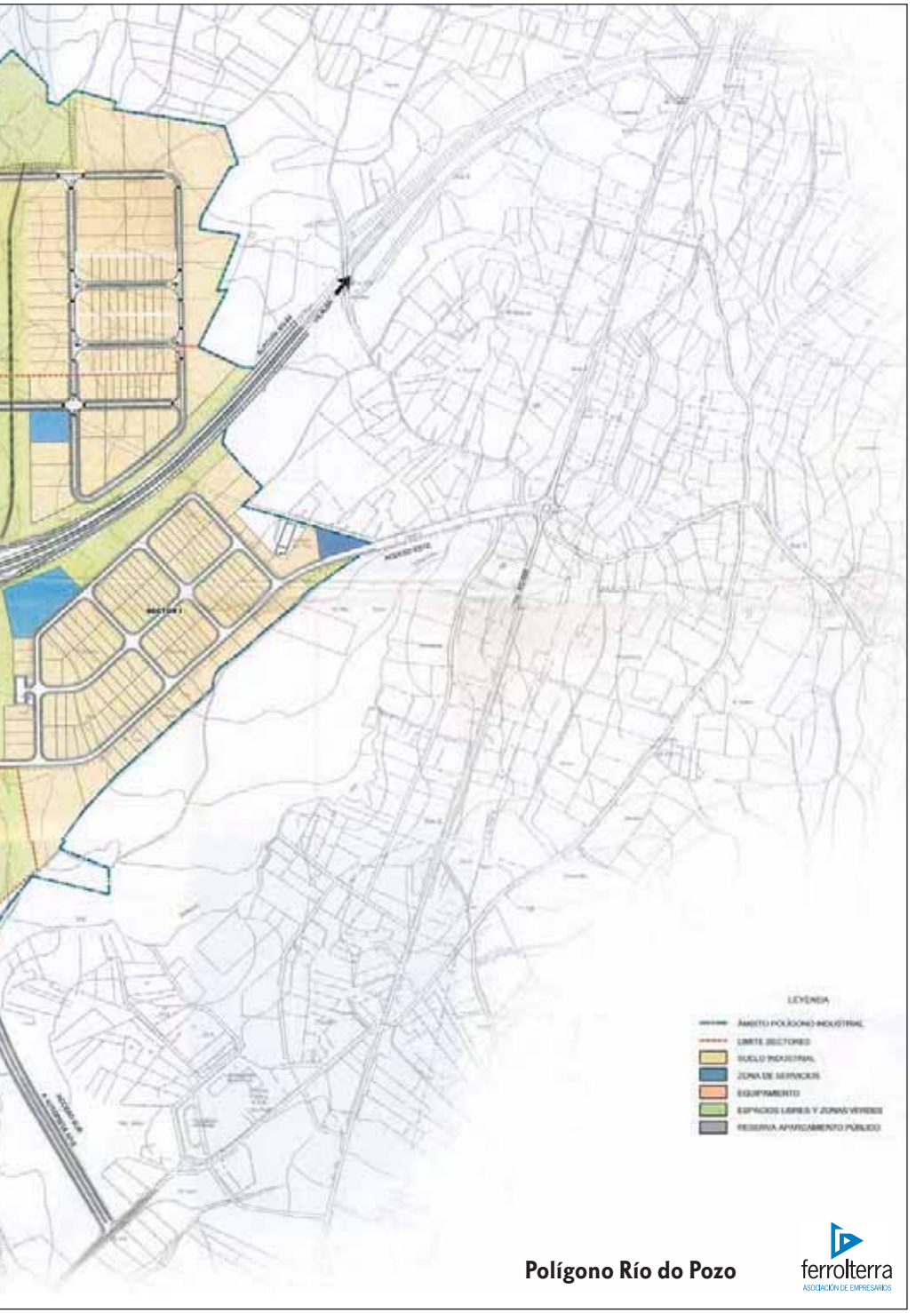
TRAVESÍA DO RÍO SECO
RÚA DO ESTADIO
VALDOVIÑO
RÚA CENTO VINTE
RÚA LAGOAS DE COVADONGA
RÚA DA CEMENTEIRA
CAMIÑO DE DOMAS
ESTRADA DE CESURAS
RÚA LAGOA DE DONIÑOS
ESTRADA DE ANGEDE
RÚA DE TORALDO
FREDEIRO
ESTADIO
PUERTO



Polígono de As Lagoas

ferrolterra
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS


SECTOR IV
SECTOR III
SECTOR II
SECTOR V



Polígono Río do Pozo

ferrolterra
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS

4.3 Suelo industrial en proyecto

Actualmente, Ferrol no cuenta con parcelas disponibles para que se establezcan nuevas empresas, lo que dificulta la recuperación de la crisis que arrastra desde hace años. Frente a los apabullantes 3,8 millones de metros cuadrados de Narón, la ciudad naval luce una cifra tan redonda como carente de contenido: cero, nada. Desde 1982 no se desarrolla suelo empresarial en una de las ciudades gallegas con mayor empuje industrial.

Por lo tanto, urge la necesidad de dotar a Ferrol con suelo bien equipado y conectado por carretera y ferrocarril, por ejemplo con el futuro parque empresarial de *San Pedro de Leixa* y *la Plataforma Logística de Mandiá.*

4.3.1 Plataforma Leixa – Mandiá

En marzo de 2003 se dio un paso relevante hacia la industrialización de Ferrol, con la aprobación del proyecto de Leixa, suscrito entre el Ayuntamiento de la ciudad naval y la Xunta de Galicia. Entonces, se vislumbraba 2006 como horizonte para su puesta en funcionamiento. Pero el camino se encontró con dos obstáculos: la aparición de un castro y el trazado de la carretera hacia el puerto exterior.

Actualmente, la Consellería de Vivenda e Solo tiene previsto rematar las obras de urbanización del *Polígono de Leixa, con 1,8 millones de m², para 2010-2011,* fecha en la que se asentarán las primeras empresas. En estos momentos se encuentra en la fase de Alegaciones.

Este parque empresarial de San Pedro de Leixa requiere una inversión de unos 42 millones de euros: actuación que se financiará a través de la sociedad Suelo Empresarial del *Atlántico (SEA),* en donde el Gobierno Central participa con el 85%, a través de la SEPI, y la Consellería con el 15% restante. Del total de dicha inversión, el 40% se destinará a la adquisición del suelo.

Actualmente, el polígono verá disminuida su superficie en un 30% para salvar una fraga. Este es el tercer cambio que sufre el parque industrial en cuanto a su diseño y superficie.

La ubicación de este parque empresarial es uno de sus puntos fuertes: estará encuadrado, por el Oeste, entre la autovía Ferrol-As Pontes-Vilalba , que comunica con la Meseta y su entronque con la Autovía A-6 a Madrid, y por el Este con el vial de la Ap-9, al cercano polígono de Río do Pozo, permaneciendo así intercomunicados por autopista; de un extremo a otro cruzará el polígono la carretera de acceso al puerto exterior de Caneliñas. Es decir, tendrá salidas hacia el eje atlántico, la meseta, el puerto exterior y otras zonas industriales. Se creará así una gran Área Logística Intermodal vinculada al puerto exterior, que contará con conexión ferroviaria y que promueven, junto a la zona de Mandiá, tanto el Ayuntamiento como el Puerto y la Consellería de Vivenda. Esta pionera zona logística del norte de Galicia permitirá, también, operar a empresas que necesiten contacto directo con el puerto para dar respuesta a sectores como el de Importación y Exportación.

Por lo que a la *Plataforma Logística de Mandiá* respecta, la Consellería de Vivenda la tiene en fase de estudio, con una superficie prevista de 2,6 millones de m^2 y su plazo de ejecución, sin fecha.

4.3.2 Mugardos

La empresa compostelana Kotlas impulsó un parque empresarial de iniciativa privada al sur de la ría ferrolana, en la villa de Mugardos. La compañía, que presentó este proyecto hace unos cuatro años y medio, aún no cuenta con los permisos de las Administraciones para poder empezar a construir el recinto.

La iniciativa, muy bien acogida por parte del Ayuntamiento mugardés, se atascó en la Xunta, en concreto en la Consellería de Política Territorial, que tiene que dar el visto bueno a la modificación puntual del plan urbanístico para permitir el asentamiento de las empresas en el área, que ocupará unos *300.000 m^2 de superficie.*

También el Ayuntamiento ha de informar sobre el impacto medioambiental que generará el proyecto y que posteriormente enviará a la Xunta de Galicia.

Este nuevo espacio se concibe como lugar de ubicación preferente para las empresas auxiliares de la planta de gas de Reganosa; también como espacio de recreo, restauración, prestación de servicios e, incluso, para la construcción de viviendas.

A día de hoy, todo sigue paralizado en los despachos.

4.3.3 Moeche

En este municipio interior de la comarca ferrolana se promueve un polígono industrial de iniciativa privada. Los promotores, dos empresarios de la comarca de Ferrolterra y un tercero asturiano, prevén que el parque empresarial entre en funcionamiento en el año 2010. Se trata de un área de *160.000 m^2* de superficie total, de los que 120.000 serán destinados al asentamiento de empresas.

Los empresarios, -José Ramón Franco, de la firma Intaf; Fernando Lamas, de Maderas Lamas; y Miguel Fernández, de la firma asturiana Passek España-, pretenden iniciar este mismo año 2008 los trabajos de preparación y desbroce del solar. De esta forma, las obras en sí podrían empezar el próximo año. Teniendo en cuenta que el plazo de ejecución es de ocho meses, el municipio de Moeche podría acoger su primer polígono industrial en el horizonte del año 2010.

Los trámites para poner en marcha el área empresarial se encuentran "muy avanzados", según los promotores, desarrollándose con gran celeridad. Afirman que están en continuo contacto con las distintas Administraciones: "Hay total colaboración por parte del Ayuntamiento; de la Diputación –el polígono conectará con una vía de titularidad provincial-; y con las distintas Consellerías de la Xunta, que nos acaban de remitir el informe medioambiental". Los propios promotores barajan la posibilidad de asentarse en el parque.

Actualmente, los empresarios ya son propietarios del 95% de los terrenos necesarios para levantar el parque y las parcelas están clasificadas como suelo apto para urbanizar, con calificación industrial.

En los próximos meses, continuarán con el proceso de adquisición de los solares, que, confían, terminará sin tener que recurrir al procedimiento expropiatorio.

Según las previsiones que manejan los impulsores del polígono de Moeche, el área industrial estará estructurada en unas *60 parcelas de tamaño mediano,* siendo la mayor de unos 30.000 m^2. La idea de los empresarios es que el parque empresarial dé cabida a los pequeños negocios del municipio, que en la actualidad no tienen un espacio habilitado para trasladarse o ampliar sus instalaciones. Sin embargo, dejaron claro que la adjudicación de las parcelas será "lo más flexible posible", de forma que se pueda dar respuesta tanto a las pequeñas firmas como a las grandes empresas.

Aunque el coste final del parque aún no se ha definido por completo, los promotores calculan que la puesta en marcha de las instalaciones supondrá una *inversión superior* a los *cuatro millones de euros.*

Los impulsores de este polígono privado consideran que resultaría ideal la implantación de firmas cuya actividad no dañase el medio ambiente o empresas que se encargaran de la gestión ambiental, como la reutilización de residuos, por ejemplo. También han pensado en el sector agrícola y en el ganadero.

Consideran, también los promotores, que la ubicación del parque puede resultar muy atractiva, no solo para negocios del municipio sino del resto de la comarca ferrolana y de cualquier parte del territorio nacional. Por su situación céntrica y su proximidad al término de As Somozas, donde funciona un polígono industrial construido por la Xunta. Además, en solo quince minutos los usuarios del parque pueden llegar a Freixeiro, en Narón, o a Cedeira. Muy cerca de este área empresarial pasará el futuro Corredor Costero, que unirá Ferrol con San Cibrao, y conectará con la Autovía A-8 o Transcantábrica. La Consellería de Política Territorial prevé que la Vía de Alta Capacidad esté operativa en el 2011, solo un año después de la fecha en la que los empresarios-promotores tienen programada la puesta en funcionamiento del parque privado.

4.3.4 Cedeira

En el vecino municipio turístico de Ferrolterra, situado a unos 30 km. de la ciudad naval, la Consellería de Vivenda e Solo ha hecho público, a través del DOGA, la apertura del plazo para la contratación de las obras del *Polígono de A Trabe,* por un importe de 2,5 millones de euros.

El proyecto incluye la urbanización interior del polígono y las conexiones exteriores de los diferentes servicios. El plazo para ejecutar las obras será de 16 meses, por lo que no estarán rematadas hasta el segundo semestre de 2009.

La superficie de *"A Trabe"* será de *103.000 m²*, de los que más de 59.000 se destinarán a uso industrial y comercial. Esta superficie se dividirá en *53 parcelas,* cuya superficie oscilará entre los 890 y los 1.320 metros cuadrados.

4.3.5 San Sadurniño

Este municipio interior de la comarca ferrolana, eminentemente maderero, agrícola y ganadero, situado a unos 25 km. de Ferrol, va a tener su primer polígono industrial para el próximo año 2009, según los planes que maneja la Xunta de Galicia como promotora del mismo.

Cinco meses después de la protocolaria firma del convenio de colaboración, realizado el pasado noviembre de 2007, entre el Ayuntamiento y la Consellería de Vivenda e Solo para la creación del primer parque empresarial en el municipio, esta última hace efectiva la parte más importante del mismo con la licitación del *plan de sectorización* y el *proyecto de urbanización* del polígono, por un importe de 669.244 euros. Además, en los próximos días, saldrá publicado en el DOGA el anuncio del concurso público, que incluirá, también, la dirección de obra y la coordinación de seguridad y salud.

Las empresas interesadas podrán presentar sus propuestas hasta el 30 de mayo, en las oficinas de Xestur – Coruña, empresa pública adscrita a la Consellería de Vivenda. El pliego del concurso establece un plazo de un mes para elaborar los estudios previos: levantamiento topográfico y estudios geológico, arqueológico e hidrológico.

En cuanto a la redacción del plan de sectorización, el proceso no se podrá demorar más allá de dos meses. Este documento será enviado al Ayuntamiento para su tramitación y una vez aprobado inicialmente por la corporación municipal, podrá comenzarse la redacción del proyecto de urbanización y el estudio de seguridad, para lo que se establece un plazo de tres meses.

El parque contará con una superficie aproximada de *700.000 m²* y *estará vinculado al sector de la madera*. Acogerá, también, empresas de I+D+i.

La Consellería prevé que las obras arranquen en el 2009: "este año se desarrollarán los trabajos técnicos y la tramitación de documentos".

Con la puesta en marcha de este parque empresarial, previsto para el próximo año 2009, se generará empleo y riqueza a partir de la transformación de unos recursos vinculados al municipio.

En el ámbito industrial destaca, sobremanera, *INTASA,* la fábrica de tablero de fibra ligada al grupo Tojeiro, con una plantilla de 125 trabajadores y una facturación anual declarada, en 2006, de 52.317.917 euros.

En el sector de la carpintería metálica y calderería puede mencionarse a la firma Metalfra, S.L., con una plantilla de 28 trabajadores y una cifra de negocio declarada, en 2006, de 1.933.215 euros.

4.3.6 Valdoviño

En este municipio costero de la comarca de Ferrol, a unos 12 km. de la ciudad naval, se pretende construir por parte de la sociedad pública de suelo empresarial (SEPES) el polígono de As Boieiras, compartido con Narón y muy próximo al parque empresarial de Río do Pozo, a 1 km. aproximadamente.

La Sepes prevé firmar en breve los convenios de colaboración con las corporaciones municipales de Valdoviño y Narón, al objeto de poder transformar los terrenos de As Boieiras, situados en ambos términos municipales, en una gran área industrial, tecnológica y residencial.

Para la urbanización de As Boieiras, ambas corporaciones municipales tendrán que tramitar modificaciones puntuales de sus normas urbanísticas. En el caso de Valdoviño, que se rige por las normas subsidiarias de 1993, los terrenos están calificados como suelo rural. En el Plan General de Ordenación Municipal que se va a empezar a elaborar en un corto espacio de tiempo, ese solar ya aparecerá calificado como suelo industrial.

Aunque los gobiernos municipales de Valdoviño y Narón van a intentar agilizar al máximo los trámites urbanísticos y burocráticos, se prevé que las obras de urbanización no puedan comenzar hasta el próximo año 2009.

Este terreno único ubicado en dos términos municipales, futuro *polígono industrial de As Boieiras,* consta de una *superficie total de 1,383 millones de metros cuadrados*: 700.000 m^2 corresponden a Narón y los 683.000 restantes a Valdoviño.

Según los planes de la Sepes, toda esta superficie quedará estructurada de la siguiente manera:

Un área industrial, que correspondería a Valdoviño.

Una zona residencial, con viviendas de protección autonómica; y *una zona comercial*, en el término de Narón.

Un parque tecnológico, que compartirían ambos municipios.

Si todo sale según lo previsto, se estima que las primeras empresas podrían asentarse en el nuevo polígono en el horizonte del año 2010.

4.3.7 El Plan Ferrol

El anterior presidente de la Xunta de Galicia, Emilio Pérez Touriño, anunció el pasado mes de marzo de 2007 un compromiso "cerrado" con la SEPI para liberar *200.000 metros cuadrados* de terreno ocioso en Navantia – Fene, para su uso en actividades industriales que podrían vincularse al sector eólico, según recoge el "Proyecto de Desarrollo integral de las comarcas de Ferrol, Eume y Ortegal", elaborado por la firma Boston Consulting para el IGAPE y que fue presentado por el presidente de la Xunta y el conselleiro de Economía e Facenda, José Ramón Fernández Antonio, en la Fundación Caixa Galicia, de Ferrol. Tras la presentación de este proyecto, Emi-

lio Pérez Touriño confirmó a empresarios y políticos, que el Plan Ferrol nace con la *"disponibilidad de 200.000 m² de suelo en Navantia – Fene,* que serán liberados por la SEPI" para usos industriales, al margen del sector naval. Aseguró que "serán reutilizados" en actividades consideradas como "estratégicas" para la comarca, aunque no concretó un proyecto definido.

No obstante, la iniciativa presentada sí prioriza la instalación de empresas del sector eólico en terrenos de Navantia – Fene. Según el dossier entregado por el IGAPE, para la consolidación del tejido empresarial de la comarca, se fomentará la atracción de empresas eólicas "aprovechando una posible liberación de suelo estratégico en Fene". Se establece, también, la creación de un clúster eólico con sede en la comarca y coordinado con el clúster del naval.

En el análisis realizado del sector naval, también se determina la "posibilidad de liberación de espacio en Fene para usos de otras industrias, como la eólica o la maremotriz" y la búsqueda de inversiones privadas en "actividades que no sean nucleares del negocio de Navantia".

En el caso concreto del sector eólico, el "Proyecto de Desarrollo integral de las comarcas de Ferrol, Eume y Ortegal", plantea la duplicación de su capacidad actual. Se estima un crecimiento de los 68 millones de euros, de 2006, a los 132, en 2011, y un aumento de puestos de trabajo de 850 a 1.450.

Para terminar, vamos a trazar unas pinceladas generales del *Plan Ferrol,* aunque no guarde mucha relación con este epígrafe, pero creo que merece la pena por su importancia y repercusión socio-económica en toda la comarca.

En cifras globales, este plan, trazado para el *período 2007-2011,* prevé movilizar una *inversión de 3.000 millones de euros,* de los que 1.163 serán fondos públicos: 828 para equipamientos e infraestructuras y 335 para subvenciones y ayudas económicas. La inversión privada se estima, por lo tanto, en unos 2.000 millones de euros.

El objetivo primero es impulsar el cambio de la situación socioeconómica de estas comarcas, con una estrategia que permita alcanzar un desarrollo rápido y sostenido y que supondrá un *crecimiento acumulado hasta 2011 del 16%,* a una media anual del 3%; lo cual incidirá en una creación de *4.400 puestos de trabajo.*

La Oficina Gestora se encuentra ubicada en el Edificio de Usos Múltiples de la Xunta de Galicia, en Ferrol. Su función consiste en canalizar la obtención de inversiones y vigilar por el cumplimiento de los compromisos adquiridos por las distintas Administraciones con la zona.

La Oficina tiene como modelos el desarrollo de Brooklyn o la gestión integral en La Cartuja de Sevilla. Plantea la colaboración de sus miembros con la Asociación Impulsora del Plan Ferrol y los alcaldes de las principales localidades de la comarca.

4.3.8 Epílogo

A modo de resumen, podemos concluir que Ferrolterra concentra más de la mitad del suelo industrial disponible de toda la comunidad autónoma gallega. Por lo tanto, las expectativas de futuro se presentan muy favorables y positivas para la comarca ferrolana.

El anterior conselleiro de Economía, José Ramón Fernández Antonio, ha proclamado en varias ocasiones que, actualmente la comarca ferrolana es la que más suelo industrial tiene en Galicia. Las cifras lo avalan: *Ferrolterra acumula 961.500 m² disponibles netos,* más de la mitad de los que existen en toda la comunidad gallega.

La provincia de A Coruña dispone actualmente, según datos actualizados a fecha del pasado mes de marzo, *de 1.328.000 metros cuadrados* de suelo industrial a la venta; y las comarcas de Ferrol, Eume y Ortegal acumulan más del 72% de dicha superficie.

Paradójicamente, ninguno de esos metros están en Ferrol, la capital de la demarcación y séptima ciudad de Galicia, donde se espera desde hace casi una década a que fructifiquen las gestiones para la creación del polígono industrial de Leixa, previsto por la Consellería de Vivenda e Solo que arranque en el horizonte del 2010-2011, coincidiendo con la llegada del Corredor Costero o Transcantábrica, previsto para 2011, y que unirá Ferrol y San Cibrao a lo largo de un trayecto de 90 km.

Narón, la pujante localidad vecina, ofrece actualmente al tejido productivo *671.000 metros cuadrados netos,* de los 940.000 m² totales de que consta la última ampliación, en su sector IV, del polígono de Río do Pozo, el tercer parque empresarial más grande de la comunidad gallega, con sus 2.370.000 metros cuadrados de superficie total.

As Somozas, en la comarca ferrolana, dispone actualmente de *84.500 metros cuadrados* para la ubicación de empresas.

Ortigueira, en la comarca del Ortegal, dispone de *49.000 metros cuadrados* de suelo.

As Pontes, en la comarca del Eume, y en su polígono de Penapurreira, tiene una bolsa de suelo industrial de *157.000 metros cuadrados,* la siguiente en importancia después de Río do Pozo, en Narón.

En suma, Ferrolterra, Eume y el Ortegal, que conforman el área metropolitana de Ferrol, con sus 961.500 metros cuadrados tienen en venta actualmente más de la mitad de la totalidad del suelo industrial disponible en Galicia, que asciende a 1.800.000 metros cuadrados. Todo indica que seguirá en cabeza durante los próximos años, cuando culminen las ampliaciones de los actuales parques empresariales y la creación de otros nuevos, según lo previsto.

Así, cabe recordar que está pendiente de ampliación otra fase del polígono de Penapurreira, en As Pontes, y en donde la corporación municipal prevé crear, también, un parque tecnológico. La ampliación de Vilar do Colo y As Lagoas, en los términos de Fene y Cabanas, el primero; y en Narón, el segundo. La puesta en marcha de nuevos polígonos en Valdoviño, San Sadurniño, Moeche, Cedeira y Cariño, además del citado de Leixa, en Ferrol.
El parque empresarial de Cariño, en la comarca del Ortegal, tendrá una superficie total de *132.000 metros cuadrados,* y en el presente año 2008 recibirá una inversión, por parte de la Consellería de Vivenda e Solo, de 2 millones de euros para acometer las obras de urbanización.
Todas estas dotaciones se han visto favorecidas con la puesta en marcha del *"Plan Integral de Desenvolvemento das Comarcas de Ferrol, Eume e Ortegal",* un programa diseñado por la Consellería de Economía y apoyado por el Ministerio de Industria, a través de la convocatoria de ayudas especiales para la reindustrialización de la zona.
Los Municipios se han visto así beneficiados por subvenciones para incrementar o mejorar sus servicios al tejido empresarial. Sin ir más lejos, la última resolución de ayudas del Ministerio de Industria ha servido para aportar recursos a Cabanas, con el fin de instalar fibra óptica en el polígono de Vilar do Colo. A Cedeira, para acondicionar A Trabe. A Fene, para crear un vivero de empresas. Para As Pontes, con el objetivo de poner en marcha su parque tecnológico. Y As Somozas, para ampliar su suelo industrial.

4.4 Otras infraestructuras de comunicación: Transcantábrica

Los 300.000 habitantes de la vertiente costera de las comarcas de Ferrol, Ortegal y A Mariña lucense llevan ocho años esperando la construcción de un corredor que los salve de un aislamiento histórico. Los actuales responsables políticos admiten que el proyecto acumula retrasos y que los presupuestos podrían ser más generosos.
Varios proyectos empresariales siguen pendientes por el retraso de la Vía de Alta Capacidad. A finales del 2007 eran seis los proyectos que estaban en marcha en los ayuntamientos directamente afectados por la construcción del Corredor Costero, que no estará operativo hasta 2011. Estos seis proyectos aportarían un total de 187 hectáreas de suelo industrial y se verían muy beneficiados por la mejora de las comunicaciones. Podemos citar como municipios afectados a los de Cedeira, San Sadurniño, Moeche y As Somozas, en la comarca ferrolana; más los del Ortegal, representados por Cerdido, Cariño, Ortigueira y Mañón; además de los de la Mariña lucense.
En el año 2000, el Ministerio de Fomento decidió que la Autovía del Cantábrico, la A-8, recorrería el litoral español hasta Ribadeo y que desde allí enfilaría un trazado interior camino de Vilalba.

Este trazado interior de la Transcantábrica, considerado ilógico por las fuerzas sociales y políticas de la comarca, suponía entonces un ahorro de 20.000 millones de pesetas, ahora 120 millones de euros.

Tras decenas de manifestaciones, acciones políticas y presiones de todo tipo, la Xunta de Galicia, a través de su Consellería de Política Territorial, concedió al noroeste gallego una alternativa de comunicación: una Vía de Alta Capacidad (VAC). Entonces, la Xunta acabó cediendo a las presiones ciudadanas, que denunciaban que gran parte de la VAC discurría por la carretera actual Ferrol-Viveiro, y proyectó un Corredor Rápido, es decir una carretera planificada para ser Autovía en un futuro no lejano.

El anterior presidente de la Xunta de Galicia, Emilio Pérez Touriño, aseguró el pasado 23 de enero de este año 2008 que la *Vía de Alta Capacidad de la Costa Norte,* que conecta en 90 km. *Ferrol con San Cibrao, estará operativa en el año 2011,* después de una inversión prevista de 276 millones de euros.

Se trata de uno de los compromisos adquiridos por el jefe del ejecutivo gallego y por la conselleira de Política Territorial, María José Caride, en la visita institucional que realizaron a los Ayuntamientos de Cariño y Cedeira en la fecha anteriormente mencionada. Así, Touriño anunció que en este año 2008 el 60% del trazado de la vía estará en licitación, obra o expropiación; mientras que el tramo restante, "el más complejo", estará en la misma situación en 2009. "Esto nos debe permitir que en el año 2011 la Variante de Alta Capacidad Costa Norte esté funcionando", aseguró Touriño.

Las obras comenzarán por los tramos cuya tramitación administrativa está más avanzada y que permiten liberar de tráfico las carreteras convencionales, como es el caso de la variante de Ortigueira, que estará en obras durante este año. Tras este tramo, será acometido también en 2008, el trayecto entre Celeiro y San Cibrao. Ambos tramos suponen el 20% de la longitud de la vía.

"No faltará ni un solo euro, ni un solo minuto de dedicación por parte de la Consellería de Política Territorial y del Gobierno de la Xunta para llevar adelante el compromiso con esta comarca de Galicia que necesita apoyo", reiteró el presidente Touriño. Al tiempo, manifestó que "es de justicia" mantener un compromiso riguroso con esta zona, que siempre estuvo marginada y situada "en la periferia".

Conexión con la AP-9: en su intervención en Cariño, el presidente de la Xunta avanzó que la infraestructura estará, además, conectada con la autopista AP-9 mediante un enlace en Neda; para lo cual la Consellería de Política Territorial ya tiene en marcha un proyecto que implicará una inversión de 40 millones de euros.

El **Corredor Costero** vertebrará así la comunicación con el resto del territorio, ya que enlazará con la Autovía Transcantábrica, A-8, además de hacerlo con la Autovía de Madrid, A-6, a través de la Autovía AG-64, Ferrol-As Pontes-Vilalba.

5

EL PUERTO DE FERROL: MOTOR ECONÓMICO Y SOCIAL

5.1 Introducción

Dentro de la cadena del transporte, el puerto es el eslabón que permite el intercambio comercial entre el mar y la tierra, erigiéndose en una fuente de desarrollo regional y en un importante motor económico en toda su zona de influencia. El transporte marítimo, que recoge tanto las operaciones de embarque como las de desembarque, moviliza más del ochenta por ciento del comercio mundial. Dicho transporte creció en el último cuarto de siglo más del doble en volumen de mercancías desplazadas, ganando en fiabilidad y seguridad. De hecho, con el objeto de hacernos una idea de su importancia en la Unión Europea, podemos decir que en torno al 90% de su comercio exterior se realiza por vía marítima; y en torno a la tercera parte del comercio interno en este espacio económico se realiza por esta vía. En nuestro País, aproximadamente el 85% de las Importaciones y el 70% de las Exportaciones utilizan los puertos nacionales.
Sin ánimo de ser exhaustivos, podemos realizar la siguiente acotación funcional /conceptual del puerto:

- el puerto es un acceso; un área de atraque / desatraque de buques (su función natural).
- el puerto es un área industrial; no sólo incluye carga / descarga, sino, también, manipulación de productos.
- el puerto es un área de conexión inter-modal; básicamente, marítimo-terrestre.
- el puerto es un área logística y de almacenamiento de mercancías varias.
- el puerto es, también, un área comercial de intercambio.
- por último, constituye también un área urbana; tiene una función sobrevenida en la nueva planificación urbanística de las ciudades y en su organización espacial.

La Política Europea de Transportes tiene como fin impulsar las iniciativas destinadas a la armonización técnica e inter-operabilidad a través del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, las autopistas del mar y el transporte inter-modal, con el objetivo de reequilibrar los modos de transporte y constituir el núcleo de una estrategia centrada en el desarrollo sostenible y la mejora de la competitividad.
El Puerto de Ferrol trata de integrarse o pertenecer a las denominadas “autopistas del mar” de la Europa Occidental (de Portugal y España, a través del Arco Atlántico, al Mar del Norte y el Mar de Irlanda), y convertirse por derecho propio en un enclave estratégico como paso de las líneas transoceánicas: Europa-Asia, Europa-África y Europa-América.

El concepto de "autopistas del mar" trata de introducir nuevas cadenas de logística inter-modal en el transporte marítimo. Se espera que dichas autopistas mejoren el acceso a los mercados en toda Europa y reduzcan la congestión en sus infraestructuras viarias, que ya no dan más de sí.

Las grandes obras acometidas en vías de comunicación en el área de influencia del puerto ferrolano, como la llegada de la autopista hasta la misma bocana del puerto; el próximo acceso directo por carretera al nuevo puerto exterior y, también, la futura conexión ferroviaria al mismo configuran el Puerto de Ferrol como excelente enclave logístico, proporcionando a los operadores portuarios un valor añadido en la operativa actual y futura.

En un puerto, las mercancías que se mueven pueden clasificarse en *graneles líquidos, graneles sólidos, mercancía general y mercancía envasada (contenedores).*

Un buque mercante podemos definirlo como una empresa flotante en movimiento, que genera decenas de puestos de trabajo, tanto directos como inducidos. Para su embarque/desembarque es necesaria una infraestructura mínima y pone en marcha a una serie de empresas e instituciones que pivotan a su alrededor: Empresas Estibadoras; de Almacenaje y Logística; Consignatarias; Receptoras de Residuos; Amarradoras; Remolcadoras; Compañías de Seguros; Entidades Bancarias; Empresas de Mantenimiento; de Avituallamiento; etc. También intervienen los Fareros o técnicos de señalización marítima; Aduanas; Capitanía Marítima; la corporación de Prácticos; policía portuaria y, por supuesto, la Autoridad Portuaria. Como puede apreciarse, un alto entramado de empresas e instituciones que conllevan múltiples puestos de trabajo y riqueza para la zona.

5.2 El Puerto Interior de Ferrol (Fuente: Autoridad Portuaria).

Características Generales:	
Longitud de muelle: 1.716,10 m.	Superficies Abiertas: 280.239 m^2
Calados de muelle: 6-14 m.	Superficies Cerradas: 28.697 m^2
Rampas Ro-Ro: 2	Dársenas Comerciales: 90,34 Ha.
Dársenas Pesqueras: 0,27 Ha.	Resto Dársenas: 1.920,85 Ha.
Muelles Comerciales:	
Longitud de muelle: 1.264 m.	Superficies Abiertas: 142.278 m^2
Calados de muelle: 8-14 m.	Superficies Cerradas: 27.166 m^2
Muelle Espigón Exterior: 229 m.	Calado de 9 metros
Muelle Fdez. Ladreda: 813 m.	Calado de 6-12,5 metros
Muelle Cerramiento Norte: 222 m.	Calado de 10 metros
Nuevo Muelle: 271 m.	Calado de 14 metros. Dispone de Superficies abiertas: 35.102 m^2 y de un descargador de carbón continuo y ecológicocon una capacidad de 2.300 toneladas por hora

Puerto Pesquero, con 108 m. de línea de atraque y 3,5 m. de calado.
Puerto Deportivo: 1. *Dársena de Curuxeiras,* con unos pantalanes de 636 m. de longitud, 2 de ancho y entre 1-3,5 de calado. Están amarradas unas 300 embarcaciones de recreo. 2. *Dársena de A Graña,* con unos pantalanes de 552 m. de longitud, entre 2,5-8 de ancho y de 6 a 8 de calado. Abriga a unas 200 embarcaciones de recreo allí amarradas.

Terminal de Graneles Líquidos. Esta Terminal está ocupada por dos concesionarios: *Forestal del Atlántico y Reganosa,* cuya actividad es la energética e industrial. Los muelles de Forestal tienen una longitud de 300 m. y un calado de 11; los de Reganosa, 830 y 14, respectivamente, preparados para el atraque de buques metaneros con capacidad de carga hasta 140.000 metros cúbicos. El caudal de descarga alcanza los 12.000 m^3/hora.
Ocupan, ambos muelles, una superficie terrestre de 130.736 m^2.
Forestal movió un tráfico, en 2007, de 651.686 toneladas, entre gasoil, fuel oil y metanol. Declaró, oficialmente, una plantilla de *49 trabajadores* y una facturación de *49 millones de euros,* todo referido al ejercicio de 2006.
Reganosa, que inició su actividad productiva en noviembre de 2007, desembarcó durante dicho año un total de 630.123 toneladas de gas natural licuado. Emplea a *165 trabajadores* y su facturación prevista para los próximos *cinco años es de 284 millones de euros,* según fuentes remitidas por la propia empresa.

Factoría de Productos Siderúrgicos. La empresa concesionaria es *Megasa,* ocupando una superficie terrestre de 90.739 m^2. El tráfico asociado, en 2006, fue de 619.000 toneladas de chatarra y 77.000 de acero. El grupo MEGASA declaró en dicho año 2006, una plantilla compuesta por *361 trabajadores* y una facturación global de más de *1.065 millones de euros.*

Astilleros. Concesionario, Navantia. Ocupa una superficie terrestre de 698.389 m^2 y una lámina de agua de 229.500 m^2.

DISTANCIAS TERRESTRES

Madrid, Lisboa: 600 km.

DISTANCIAS MARÍTIMAS

Rotterdam: 1.000 millas.
Nueva York: 3.000 millas.
Buenos Aires: 6.000 millas.

De la Memoria-2007 de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, podemos sacar las siguientes conclusiones, con relación a las empresas que allí operan:

- Son cuatro las *empresas estibadoras* que actúan en el puerto ferrolano, con sus medios mecánicos de tierra, que abarcan desde grúas de gran tonelaje hasta carretillas elevadoras: C.O.P Galicia, S.L.; Operaciones Portuarias Ferrol, S.L.; Pérez Torres Marítima, S.L.; y Terminales Marítimas de Galicia, S.L.

- De las diez *empresas consignatarias* que intervienen, podemos destacar a las ya mencionadas C.O.P Galicia y Pérez Torres; Marítima Consiflet, S.A.; Berge Marítima, S.A.; etc.

- De las seis *empresas receptoras de residuos,* pueden citarse a Forestal del Atlántico, S.A.; Navantia, S.L.; Urbaser; Segasa; Limpiezas Víctor; etc. Esta última empresa declaró, oficialmente en 2006, una plantilla de 17 trabajadores y una facturación de 1.363.000 euros. Segasa, 20 trabajadores y 1.559.000 € de facturación en el mismo ejercicio.

- *Empresas Amarradoras,* consta una: Botamán (Boteros Amarradores del N.O.). Esta firma declaró, oficialmente en 2006, una plantilla de 16 trabajadores y una cifra de negocio de 817.000 euros.

- *Empresas Remolcadoras:* Renosa y Remarsa. Entre las dos manejan una plantilla de 18 trabajadores y una cifra de negocio de 1.600.000 euros, según datos oficiales declarados en el año 2006.

LNG

También actúan Refesa y Sertosa Norte.
Se prevé que con la reciente entrada en funcionamiento de Reganosa y la próxima del Puerto Exterior, este servicio tendrá que reforzarse considerablemente.

■ *Empresas Concesionarias*: hay más de veinte firmas concesionarias en el puerto interior de Ferrol, requiriendo alguna de ellas de Instalaciones Especiales, en función del tráfico que manejan, como son *Endesa, Forestal del Atlántico/Reganosa* y *Tudela Veguín,* para el desembarque de *carbón, graneles líquidos,* y *cemento y clínker*, respectivamente.
En estas Instalaciones Especiales, para esos tráficos específicos, la reservada a *Endesa* cuenta con un descargador continuo y ecológico que tiene una capacidad de descarga de 2.300 toneladas / hora, diseñado para buques con una capacidad de carga que oscila entre las 60.000 y las 100.000 toneladas.
La capacidad total de almacenamiento en los silos reservados a *Tudela Veguín* es de 6.800 toneladas. La descarga del cemento se produce por tubería, con un rendimiento de 200 toneladas / hora, según buque.
Por lo que respecta a los graneles líquidos, que manipulan *Forestal del Atlántico y Reganosa,* los mismos hacen referencia a colas, metanol, gasoil, fuel oil, agua potable y, ahora recientemente, gas natural licuado.
Otras empresas concesionarias importantes son MEGASA Siderúrgica, NAVANTIA, Pérez Torres, Unión FENOSA, etc.

■ *Cuerpo de la policía portuaria:* lo componen más de 30 agentes, que se encargan de la vigilancia, supervisión y control de las actividades que se desarrollan en los muelles comerciales y dentro de todo el recinto portuario.

Los principales tráficos de mercancías desembarcadas en el puerto interior ferrolano, *acumulado a Abril de este año 2008,* y cotejados por el autor de este informe con la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, fueron los siguientes:

A) Graneles Sólidos. Urea, 10.000 t.; Cemento, 12.000 t.; Clínker, 108.000 t.; Chatarra, 180.000 t.; y, sobre todo, Carbón, 1.360.000 Toneladas.
A pesar de encontrarse todavía a expensas de que entre en servicio la carretera al puerto exterior para poner en marcha su nueva terminal en Caneliñas, *Endesa* sigue batiendo récords de descarga de carbón en sus instalaciones del muelle interior ferrolano. Según la información proporcionada por la empresa, entre enero y abril del presente ejercicio la desestiba de este granel en la dársena local rozó los 1,4 millones de toneladas, frente a las 851.525 que se registraron en la misma franja temporal del ejercicio anterior. Supone un incremento del 60%.

Según estas mismas fuentes, el traslado de este mineral hasta la central térmica de As Pontes requirió unos 50.000 viajes de camión, ya que los vehículos que se utilizan admiten una carga media de 27 t.

Según los datos cotejados por el autor de este informe, con la Autoridad Portuaria, cada barco descarga una media de 65.000 t. de mineral; el mismo da trabajo, para una semana, a 120 camiones, a razón de tres viajes diarios, para su traslado hasta As Pontes. Por lo tanto, cada barco descargado en la dársena ferrolana es equivalente a una fuerza de trabajo directo de 120 camiones para siete días ininterrumpidos de traslado, con una cadencia de tres viajes diarios. Lo cual da idea del gran potencial derivado de esta actividad, desde el punto de vista del empleo.

¿Cuál es el motivo de este auge?. Hasta el 31 de diciembre de 2007, la central térmica de As Pontes utilizaba como combustible una mezcla del lignito local con carbón importado. Pero en este ejercicio ha dejado de usarse el primero de los minerales, por lo que han crecido las materias primas traídas desde el exterior. Una vez que los cuatro grupos de la instalación hayan sido transformados para quemar sólo carbón foráneo, Endesa aportará a Ferrol un tráfico marítimo anual estimado en *cinco millones de toneladas*. Precisamente, por este incremento la compañía decidió acometer los trabajos de su Terminal en la dársena exterior.

La llegada de este boom ya se está notando en la actualidad, pues en esta segunda quincena del mes de mayo está programado el atraque de siete buques, cuando la media mensual es de cuatro. Los cargueros esperados proceden, en su mayoría, de Indonesia, aunque uno de ellos llegará de Estados Unidos. Es en el País asiático donde Endesa tiene a su principal proveedor de hulla subituminosa, un combustible que mejora la eficiencia ambiental de la producción térmica de As Pontes.

Las descargas de carbón en el puerto de Ferrol son el principal pilar de apoyo para que la dársena se haya consolidado en los últimos años como *la tercera más importante del País en graneles sólidos*. Según los datos oficiales difundidos por el Ministerio de Fomento, a través de su organismo Puertos del Estado –del que dependen todos los puertos de interés general–, sólo *Gijón* y *Tarragona*, por este orden, superaron en el 2007 a las radas ferrolanas. El puerto asturiano es el líder nacional, con más de 18 millones de toneladas; y el catalán está cerca de alcanzar los 14 millones. Durante el pasado año, la Autoridad Portuaria Ferrol-San Cibrao movió 8,7 millones de toneladas.

Aunque los muelles ferrolanos se mantienen desde principios de la década en el tercer puesto del ránking nacional de graneles sólidos, lo cierto es que en cada ejercicio se hace más complicado mantener esta posición. El motivo viene dado por el incipiente crecimiento que, en este terreno, se está experimentando tanto en *Huelva* como en *Valencia*. Ambas radas superan los 7 millones de toneladas y, en la actualidad, son las principales competidoras en este capítulo con Ferrol-San Cibrao.

La cara de la moneda hay que buscarla en el hecho de que los muelles gestionados desde Curuxeiras están resistiendo con rigor ese auge, a la espera de la entrada en servicio de la primera fase del puerto exterior de Caneliñas, donde el alza del tráfico de Endesa permitirá abrir brecha con los seguidores más inmediatos.
También fueron embarcadas, en el mismo período de enero a abril, 7.000 t. de Magnesita.

B) Graneles Líquidos. Metanol, 8.000 t.; Gasoil, 37.000 t.; Fuel oil, 50.000 t.; y Gas natural, 368.000 t.; desembarcados para Forestal del Atlántico y Reganosa.

C) Mercancía General. Palanquilla (barras de acero), 15.000 t.; Acero, 19.000 t.; Madera aserrada, 15.000 t. (sobre todo abeto y pino rojo, procedentes en gran medida de los Países Bálticos); y Papel, 80.000 t.
Un buen ejemplo de la capacidad de crecimiento del puerto de Ferrol en nuevos mercados lo ofrece el *tráfico de papel,* que explota el consignatario Pérez Torres, también promotor de la sociedad TPF en el puerto exterior. El papel llega en bobinas procedente de Finlandia, el 43,34%; de Suecia, el 27,6%; y de Canadá, el 13%. Para la mejor desestiba del mismo, la Autoridad Portuaria construyó en 1996 una primera rampa Ro-Ro, con un ancho de 25 metros y un calado de 9, en el Espigón del muelle Fdez. Ladreda; a la que siguió una segunda rampa en el 2002, con un ancho de 27 metros y un calado de 10, en el Cerramiento Norte del mismo muelle y cuya ampliación se adjudicó en octubre de 2007.
Las Rampas Ro-Ro permiten que los camiones entren en las bodegas del buque que transporta las bobinas de papel, para proceder al desembarco de la mercancía. Esta versatilidad en las operaciones portuarias ha permitido al operador crear una plataforma logística de importación de papel para toda la Península. En un 68% se trata de papel prensa para los periódicos españoles; un 26%, papel de otro tipo; y un 6%, papel para reciclar.
Gracias a la buena conexión del muelle interior con el ferrocarril, el operador envía parte de la mercancía en tren hasta un gran centro de distribución central situado en Azuqueca de Henares, principalmente para la prensa de Madrid. Es un ejemplo de cómo una mercancía puede revitalizar un ferrocarril, como el del puerto ferrolano, que apenas se utilizaba para usos comerciales.
Hace cuatro años que el consignatario Pérez Torres amplió su radio comercial a Portugal. Sus clientes son periódicos y grandes imprentas de Oporto y Lisboa, que reciben la mercancía por carretera. El mercado de papel de esta plataforma logística de Ferrol llega, también, a las Islas Baleares y a las Canarias.
Se embarcaron, en el mismo período, Tablero, 19.000 t.; Madera (eucalipto, básicamente), 53.000 t.; y Acero, 60.000 t.
La madera en la comarca, con 155 empresas, afronta su revitalización. Un total de 155 empresas y cerca de 40.000 hectáreas dedicadas a la producción forestal conforman el Sector

de la madera en las comarcas de Ferrol, Eume y Ortegal, muchas veces olvidado en los estudios económicos. Por eso, la patronal Cefeor quiso cambiar de signo esta tendencia, con la elaboración de un estudio para conocerlo en detalle. Algunas pinceladas de este informe, presentado en un acto celebrado el 21 de mayo en la Fundación Caixa Galicia, de Ferrol, muestran los claroscuros de la situación.

Este subsector primario, que evoluciona del pino al eucalipto en la última década, ha abierto mercados. Desde el puerto de Ferrol salieron, el pasado año 2007, 168.000 t. de tronco de eucalipto hacia terceros países; y se espera, durante este 2008, superar las 200.000 t. Se sigue, así, la orientación auspiciada por el IGAPE de **internacionalizar** el sector.

En el ámbito industrial destaca, sobremanera, Intasa, la fábrica de tableros de San Sadurniño, con una plantilla de 125 trabajadores y una facturación anual de 55 millones de euros. Pero es un ejemplo aislado, pues el 70% de las empresas son pequeñas, con menos de 7 empleados, con poca relación entre si y un peso muy significativo, numéricamente hablando, en la fabricación de muebles de cocina. Del censo total de empresas, un 74% se encuentran radicadas en Ferrol. Víctor Sixto, del equipo que elaboró el informe, expuso estos datos.

Ricardo González Iglesias, del Clúster de la madera, abordó el conjunto del sector en Galicia. Recordó que en la comunidad se talan cerca de siete millones de metros cúbicos cada año y una industria que factura 2.434 millones de euros y da trabajo a 26.000 personas. Estos son datos que ocultan, también, sus problemas.

Por ello se ha diseñado el Plan Estratégico Operativo de la Madera, POMA 2008-2011, dirigido a la silvicultura, aserradero, industria, pasta y segunda transformación, para situar la madera gallega como sector líder en España. Lo es en el sector primario, pero se echa en falta la segunda y tercera transformación, de gran valor añadido.

Pablo Villamar, vicepresidente de la Diputación, recordó que más de la mitad de la madera que se tala en España es gallega.

D) Tráfico de Mercancías de Grandes Dimensiones: Aerogeneradores. Se embarcaron en el puerto interior ferrolano, en el período enero-abril/2008, 32.000 toneladas de estas torres eólicas.

Fuentes del sector aseguran que desde comienzos de año el puerto de Vigo ha perdido hasta un 50% del tráfico de embarque de torres eólicas **en favor del puerto de Ferrol**, que, al contrario de Vigo, se está especializando en este tipo de mercancía de grandes dimensiones (una torre de tamaño estándar mide entre 92 y 100 metros de altura), al disponer de la infraestructura necesaria: mucho espacio y grandes grúas.

El incremento de esta actividad industrial en empresas de la zona, las limitaciones de espacio en Vigo y las facilidades operativas que ofrece Ferrol – y que se incrementarán considerablemente cuando entre en funcionamiento la primera fase de su puerto ex-

terior -, tanto en espacio como en tarifas, explica, según los consignatarios, el desvío creciente de este tipo de carga hacia el puerto ferrolano, contribuyendo a favorecer la tendencia de expansión iniciada hace unos años en la rada ferrolana.
De acuerdo con los datos que maneja Puertos del Estado, el movimiento de mercancías generales, entre las que se incluyen los componentes y piezas de aerogeneradores, uno de los negocios de mayor expansión para los muelles ferrolanos, aumentó en un 11%, también, una de las cuotas de mayor crecimiento en el conjunto de las dársenas del Estado

E) Tráfico de Contenedores. En el año 2006 se inauguró la primera línea regular de contenedores en el puerto interior. La naviera JSV viene realizando este servicio, que une la dársena ferrolana con las de las Islas Canarias.
La importancia de este hecho refuerza las características operativas de los muelles ferrolanos, de manera que, una vez se hayan trasladado al puerto exterior tráficos como el del carbón, se podrán reorientar los muelles interiores hacia el Short Sea Shipping y la carga/descarga de ro-ro.
La "containerización" es un factor de crecimiento, puesto que las principales compañías logísticas y navieras se han centrado en la potenciación del tráfico de contenedores, debido, básicamente, a su reducción en los tiempos de tránsito; además de facilitar sensiblemente el trasbordo y almacenamiento, incidiendo positivamente en la mecanización de las actividades portuarias.

De la Memoria-2006, de la Autoridad Portuaria de Ferrol, podemos destacar los siguientes servicios regulares:

Naviera	Frecuencia	Ruta
Finnlines Cargo	Quincenal	Finlandia/Suecia
Holmen Paper A	Quincenal	Finlandia/Suecia
UPM-Kymmene	Quincenal	Finlandia/Suecia
JSV Logist	Semanal	Islas Canarias
Tudela Veguín	Mensual	————————

Si bien, JSV se trasladó al Puerto de Gijón, en tanto no entre en funcionamiento la Terminal Polivalente de Contenedores en la primera fase del puerto exterior, probablemente para el próximo año 2009.
También, de dicha Memoria se deduce que en 2006 el tráfico de buques mercantes fue de 748: 78, españoles y 670, extranjeros.
En la Memoria de 2007, figuran 892 buques: 87, españoles y 805, extranjeros.

RESUMEN GENERAL	
TRÁFICO	
AÑO	TONELADAS
2003	9.065.283
2004	9.904.969
2005	9.704.914
2006	10.227.846
2007	11.060.390
GRANELES LÍQUIDOS	
2003	893.440
2004	819.147
2005	822.349
2006	936.920
2007	1.478.064
GRANELES SÓLIDOS	
2003	7.595.784
2004	8.609.034
2005	8.289.619
2006	8.709.257
2007	8.726.704
MERCANCÍA GENERAL	
2003	375.545
2004	456.052
2005	566.571
2006	557.720
2007	833.760
FACTURACIÓN	
AÑO	MILES DE €
2003	7.767,77
2004	9.436,78
2005	9.831,88
2006	11.830,17
2007	14.190,00
INVERSIONES PORTUARIAS	
AÑO	MILES DE €
2006	18.254
2007	12.716

MOTOR ECONÓMICO Y SOCIAL: POTENCIAL DEL PUERTO

- *La actividad portuaria en Ferrol genera ya casi 800 puestos de trabajo directos.*
- *El Puerto de Ferrol-San Cibrao creció un 8% en 2007, el doble de lo previsto.*
- *El Puerto de Ferrol fue el que más creció en España en el primer trimestre del presente año 2008.*

La actividad portuaria se ha consolidado ya como uno de los principales nervios económicos de la ciudad y uno de sus mayores yacimientos de empleo. Así lo indican las cifras, que señalan que este sector de negocio genera ya casi 800 puestos de trabajo directos, sin contabilizar los inducidos. Una vez que la rada exterior entre en servicio a pleno rendimiento, esos guarismos se verán potenciados ampliamente.

Desde la Autoridad Portuaria Ferrol-San Cibrao se señala que sólo en los muelles interiores trabajan hoy unas seiscientas personas.

La Terminal de carbón, de Endesa, computa actualmente por si misma un total de *190 empleos:* 14 en plantilla y 176, vía subcontrata, de transporte por carretera. Si bien cuando comience a operar con total normalidad en sus nuevas instalaciones de Caneliñas, en el puerto exterior, sumará, entonces, *258 puestos de trabajo,* según fuentes de la propia compañía. Los operarios de plantilla serán siete más, *21;* y los transportistas de vehículos pesados que llevarán el carbón de la dársena, sesenta y uno más, *237.*

El trasvase del muelle interior al exterior se hará de forma progresiva.

También en la nueva rada hay que contabilizar los ochenta empleos directos que se prevén crear en las dos plantas de biodiésel, de Entabán e Infinita Renovables, unos cuarenta por cada firma; además, hay que añadir la decena de empleados que requiere ya C.O.P Galicia para las descargas de clínker.

En otras palabras, sólo el cómputo global de los operarios directos que absorbe hoy la actividad portuaria en los muelles interiores, además de los que se necesitarán en las concesiones ya otorgadas del puerto exterior, arroja una cifra aproximada de 760 personas.

Todo apunta, sin embargo, a que se trata de la punta de un iceberg que crecerá a corto y medio plazo: pues, en los cálculos anteriores no se incluye, por ejemplo, el personal que necesitará la Terminal Polivalente para el movimiento de contenedores, de Pérez Torres. Ésta es la única de las cuatro concesiones de la primera fase de la dársena que todavía no está desarrollada, aunque se prevé como la de mayor importancia.

Tampoco se hace ninguna proyección de lo que supondrá la puesta en marcha de la segunda fase del puerto exterior, ya que, por el momento, para esa zona sólo se ha

otorgado una concesión: la de Infinita Renovables, para la producción de biodiésel. A los empleos que generen las empresas que allí se asienten habrá que sumar, además, todos los relacionados con los servicios portuarios, independientes de cada una de las diferentes compañías.

El Ayuntamiento de Ferrol ha decidido aprovechar la pujanza laboral del mercado portuario. El edil de Hacienda, Ramón Veloso, anunció que la entidad local proyecta realizar un estudio de oportunidades de empleo en la dársena exterior, al abrigo de las ayudas que la Consellería de Traballo concede para estas iniciativas. El plan está presupuestado en 17.000 euros, de los que las arcas locales aportarán el 30% y la Xunta el 70% restante. El proyecto pondrá especial hincapié en definir perfiles profesionales, que van a surgir con la puesta en servicio del puerto exterior, y la detección de sus futuras necesidades de empleo. También permitirá, concluyó el edil, adecuar los contenidos formativos que ofrece el Ayuntamiento a la demanda del tejido empresarial.

El puerto de Ferrol-San Cibrao creció un 8% en 2007

El puerto de Ferrol creció en el último año un 8,12%, el doble de lo previsto en el Plan Estratégico de Empresa para el 2007, 3,8%, al superar los ONCE MILLONES DE TONELADAS en el tráfico de mercancías: concretamente, 11.060.390. En los últimos doce meses, los muelles interiores de Ferrol y San Cibrao registraron un incremento en el tráfico de mercancías de un 10% y un 6%, respectivamente, respecto al año precedente.

En el año 2006 registró un tráfico global de *10.227.846 toneladas.*

Como resultado del incremento en los tráficos marítimos del puerto ferrolano, la facturación del ente portuario ha alcanzado los 14,2 millones de euros, un 20% más que en 2006, en el que alcanzó los 11,8 millones de euros.

El B.O.E hizo públicas, en febrero, las cuentas de la Autoridad Portuaria Ferrol-San Cibrao correspondientes al 2006 y que ya fueron aprobadas en su momento por el Consejo de Administración del organismo. Entre otros datos, se recogen, en el apartado de "Pérdidas y Ganancias", unos beneficios de algo más de 2,6 millones de euros.

El pasado mes de enero, el Puerto daba cuenta de su cifra de beneficios en el ejercicio de 2007: 2,5 millones de euros. Cantidad que se utilizará para apoyar inversiones, como la segunda fase de Caneliñas o la ampliación de la sede portuaria.

Con respecto a los tráficos, el presidente del puerto ferrolano señaló que la base se sustenta sobre los graneles sólidos, el 79%; por delante de los graneles líquidos, 13%, y la mercancía general, 7%. Esta última se incrementa un 48% con relación al ejercicio anterior, pasando de 557.720 toneladas a 829.931.

Además, la puesta en servicio de la terminal regasificadora de Reganosa, en noviembre de 2007, ha introducido el tráfico de gas en el puerto ferrolano con un registro

anual de 630.123 toneladas de gas licuado, que se incrementará en los próximos meses una vez entren en servicio los ciclos combinados de Endesa y Unión Fenosa.

El puerto de Ferrol fue el que más creció en España en el primer trimestre de 2008

El puerto ferrolano iguala ya al puerto coruñés en movimiento de mercancías. Así se refleja en la información que maneja Puertos del Estado, que indica que, en los tres primeros meses del año, tanto la rada ferrolana como la herculina, movieron 3,1 millones de toneladas de materiales, el mayor volumen de las dársenas gallegas.

En este tipo de infraestructuras marítimas, Ferrol mantiene la tendencia de expansión iniciada hace unos años. En el primer trimestre del año, de los 28 puertos estatales de interés general, fue el que registró un porcentaje de crecimiento mayor, con relación al mismo período del año anterior, con un 34,5% de incremento; cifra que también rondó el de Cartagena. No obstante, la media de aumento de todos los puertos del Estado se situó en una cuota muy inferior: el 4,1%.

Además, la ferrolana fue la única de las radas gallegas que no registró descenso en su actividad. En Galicia, la caída osciló entre el 1% del puerto de Vigo, el 5% del de Coruña y el 24% del de Vilagarcía.

Detrás del crecimiento de los muelles gestionados por la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, pueden citarse dos factores. Por un lado, la transformación de la central térmica de Endesa y el cierre de su mina a cielo abierto, que ha traído consigo un aumento de las importaciones de carbón extranjero, que llega a Ferrol a bordo de barcos cargueros de gran tonelaje. En estos momentos, tres de los cuatro grupos productivos de la planta térmica queman ya sólo carbón de importación, lo que ha elevado el tráfico de este material a través de los muelles interiores: necesita 20.000 toneladas diarias de carbón a pleno rendimiento.

El segundo de los factores que más ha incidido en el crecimiento de la dársena ferrolana viene dado por el tráfico de Gas Natural Licuado (GNL), con un aumento significativo en el apartado de los graneles líquidos. Concretamente, entre enero y marzo de este año, este tipo de tráfico creció un 196% con relación al mismo período del año precedente, casi triplicando el segundo mayor aumento, producido en Málaga.

De continuar con el crecimiento registrado en el primer trimestre del año, el organismo portuario logrará alcanzar, a lo largo de este 2008, el reto que se ha propuesto: los doce millones de toneladas.

Las mercancías generales, uno de los tráficos de mayor importancia para el Puerto, debido a su importante repercusión por el empleo indirecto que genera, también ha registrado un incremento significativo entre enero y marzo: el 11%; debido, básicamente, al movimiento de componentes y piezas de aerogeneradores. Éste, es también uno de los crecimientos mayores de todas las dársenas del País, según

Puertos del Estado. Además, Marzo marcó una nueva cota histórica en el Puerto al alcanzar 1.177.273 toneladas de tráficos.

Al cierre de junio, más de 6,5 millones de toneladas habían pasado por los muelles ferrolanos y lucenses. Esta cifra es la más alta obtenida por la Autoridad Portuaria hasta la fecha, que, de mantener este ritmo en el segundo semestre del año, supondría cerrar el ejercicio con un millón de toneladas más de lo previsto en el plan de empresa portuario. Así lo asegura con satisfacción el presidente del organismo, Amable Dopico, quien matiza, sin embargo, que difícilmente se alcanzará ese listón. Las previsiones oficiales rondan los 12 millones de toneladas –uno más que el año anterior de 2007-, es decir, un 9% superior.

Pero el Puerto ferrolano aún está lejos de haber tocado techo en su expansión, ya que la infraestructura portuaria de Caneliñas, con nuevas líneas de negocio, como los biocombustibles y los contenedores, aún no han entrado en funcionamiento. Lo hará, previsiblemente, a partir de octubre cuando, según el anuncio oficial hecho estos días por el anterior presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, se habilite al tráfico la carretera al puerto exterior en Prioriño.

5.3 El Puerto Exterior de Ferrol

Para ayudar a paliar la crisis que atraviesa Ferrolterra desde hace décadas, derivada de las continuas reconversiones navales que arrastró a numerosas empresas a la quiebra, disparó el paro y ensombreció el panorama social de una ciudad que a lo largo de su historia vivió de la actividad marítima, se intentaron varias fórmulas con escaso éxito. Pero la ciudad departamental no se arruga fácilmente y ha apostado por ofrecer al tráfico marítimo del Atlántico una base para sus operaciones en el noroeste peninsular: el *Puerto Exterior de Ferrol,* que se construirá en dos fases. Ferrol abre, así, su ría al tráfico oceánico: la nueva terminal del puerto, al abrigo del Cabo Prioriño Chico, ocupa una situación estratégica en la costa atlántica europea para la gestión y desarrollo del tráfico marítimo de corta, media y larga distancia; así como para el transporte inter-modal. Su privilegiado emplazamiento le permite formar parte de las denominadas “autopistas del mar” y ser punto de enlace con los principales puertos internacionales, entre ellos los del Continente Americano y Norte de Europa.

Actualmente, su muelle comercial, el “Fdez. Ladreda”, en el interior, se ha quedado pequeño para las demandas de los operadores portuarios y el incremento del tráfico marítimo; además, su calado de 14 metros limita la entrada a los barcos de mayor tonelaje.

La única solución era la construcción de unas infraestructuras de carácter oceánico, en un lugar que permitiese la puesta en servicio de un gran muelle, con un calado de unos 20 m., además de una enorme superficie para las mercancías.

Con estos objetivos, la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao iniciaba, el 11 de septiembre de 2001, unas faraónicas obras de desmonte en Cabo Prioriño Chico, a la entrada de la ría de Ferrol: "se comenzó a trabajar el mismo día de los atentados de las Torres Gemelas, una fecha que no podremos olvidar", recuerda Alejandro Rey, jefe de la división de Dominio Público y Medio Ambiente del puerto de Ferrol.

A finales de 2007 entra en funcionamiento *la primera fase del Puerto Exterior.* Fue necesario excavar 9,2 millones de m^3 en roca y 680.000 en montera. Las rocas fueron utilizadas para la construcción de las zonas que tendrán que soportar los envites del mar. Para garantizar la seguridad de los mercantes y de las operaciones con las mercancías fue necesario construir un dique de abrigo de 1.067 metros de longitud. La inversión requerida ha sido de *183 millones de euros:* 146, corresponden al capítulo de construcción de infraestructuras de desmonte y terreno ganado al mar, *un total de 55 hectáreas;* y los 37 millones restantes fueron destinados al equipamiento, redes internas y abastecimientos para su puesta en marcha. La *longitud de atraque* de su muelle es de *858 metros* y el *calado, de veinte.*

Concretamente, fue el 7 de septiembre de 2007 cuando el buque "Barock", procedente del puerto chino de Zhoushan, atracó en el puerto exterior de Prioriño y rompía la cinta de inauguración de las actividades comerciales. Fue, por lo tanto, el primer mercante en iniciar la actividad mercantil en Caneliñas: venía cargado de clínker para la Terminal de COP Galicia. Este concesionario dispone de una grúa móvil de grandes dimensiones y 500 toneladas de capacidad de izado, para la descarga de este tipo de materiales.

Por lo que respecta a esta primera fase de la dársena, ya concesionada en su totalidad, su entrada en servicio a pleno rendimiento continúa pendiente de la apertura de la nueva carretera que ejecuta el Ministerio de Fomento. El hecho de que en la actualidad sólo esté transitable el vial ya existente –muy estrecho y plagado de baches y curvas-, impide que empresas, que requieren del transporte de sus graneles en vehículos pesados, puedan funcionar con normalidad en los plazos previstos. Es el caso de la nueva Terminal de carbón de Endesa, que ha tenido que adecuar el desarrollo de sus instalaciones a la disponibilidad de la nueva carretera. También le afecta esta situación a COP Galicia, que se dedica, fundamentalmente, al movimiento de clínker para la fabricación de cemento.

En las 55 hectáreas de superficie de esta primera fase, ya se ubican las instalaciones de los cuatro concesionarios siguientes:

1- Terminal Polivalente de Contenedores: ocupa 230.493 m^2 y la empresa concesionaria es la Terminal Polivalente de Ferrrol, S.L.(TPF), participada al 49% por Pérez Torres y el 51% restante por el grupo Acciona. El objetivo que TPF se ha marcado es un tráfico anual de

250.000 TEUS. La inversión requerida asciende a 70 millones de euros, según las estimaciones oficiales. La obra todavía no se ha iniciado.
Será la mayor Terminal de contenedores en la franja costera que va de Bilbao a Lisboa.
La Autoridad Portuaria invertirá 1,8 millones de euros en pavimentar dicha Terminal, según el concurso publicado en el B.O.E del 9 de julio. El plazo de ejecución se fija en 4 meses.
En el ranking nacional del tráfico anual de contenedores se sitúa, en primer lugar, el puerto de Algeciras, con 3 millones de Teus; Valencia ocupa el segundo puesto y Barcelona el tercero, con más de 2 millones de Teus cada uno. Bilbao, mueve unos 500.000 y Vigo, más de 200.000.

2- Terminal de Carbón: ocupa 100.802 m^2 y la concesionaria es Endesa Generación, teniendo previsto mover cinco millones de toneladas anuales. La inversión requerida es de 47 millones de euros. Trabajarán cerca de 300 personas, de las cuales unas 20 pertenecerán a la plantilla de Endesa.
"El protocolo de Kyoto va a obligar a Endesa a prescindir del carbón nacional, que contiene azufre en elevadas proporciones, por eso va a tener que importarlo de otros países", indica Alejandro Rey.

3- Terminal de Biodiésel: ocupa 32.072 m^2 y la concesionaria es Entabán Biocombustibles de Galicia que, según explica su consejero-delegado Juan J. López Molina, generará unos 35 empleos directos y hasta 150 indirectos. Su producción anual será de unas 200.000 toneladas de combustible, con lo que el tráfico portuario total se acercará a las 400.000 toneladas. La inversión requerida asciende a unos 47 millones de euros, de los cuales el IGAPE aporta 4,49 como subvención a fondo perdido.
Esta empresa puede incrementar de forma considerable el tráfico de graneles líquidos en el puerto ferrolano, pues en un futuro la U.E. pudiera aplicar una directiva que obligaría a las empresas petrolíferas a mezclar los actuales carburantes con biodiésel, al fin de reducir las emisiones contaminantes. Esta firma cuenta ya con una planta en Navarra y otra en el puerto de Sevilla.

4- Terminal de Mercancía General y Graneles Sólidos: ocupa 25.253 m^2 y la concesionaria es COP Galicia. La misma invirtió 6 millones de euros y tiene previsto unos movimientos de mercancía y graneles sólidos de unas 450.000 toneladas anuales. Creó una decena de puestos de trabajo.
Se dedica, básicamente, al movimiento de clínquer para la fabricación de cemento. Debido al retraso en la apertura del nuevo vial a Caneliñas, fuentes de la empresa estiman unas pérdidas, para este año, de unos dos millones de euros.

La Autoridad Portuaria de Ferrol adjudicó, en abril, las obras de ampliación de la *segunda fase del Puerto Exterior.* Las mismas se adjudicaron a la U.T.E formada por Acciona Infraestructuras, S.A. y Bardera Obras Civiles y Marítimas, S.L. por un importe de 25.189.894 €., casi 3 millones menos de lo previsto inicialmente. Su plazo de ejecución se fija en 16 meses, tres menos de lo previsto. Darán comienzo en junio, para ser entregadas en octubre de 2009. Se prevé que la zona estará plenamente operativa en el primer semestre de 2010, cuando disponga de todos los servicios necesarios inherentes a esta infraestructura, no incluidos en la adjudicación.

En la práctica, la segunda fase del puerto exterior ferrolano permitirá ganar *33 hectáreas* más de suelo para el asentamiento de empresas, que se sumarán a las 55 Ha. de la primera fase de la rada. Se crearán, además, 657 metros de nuevos muelles alineados con el construido en la primera fase, de 858 metros de longitud, de manera que se alcanzarán los *1.515 metros de línea de atraque* para buques, con *calados naturales de veinte metros.*

Estas infraestructuras, que permiten todo tipo de tráficos y una operatividad continua todos los días del año, contienen una zona terrestre industrial que, una vez finalizada esta segunda fase, tendrá disponible una *superficie de 900.000 m²*.

Desde la Autoridad Portuaria destacan que gracias al calado que ofrece el puerto exterior, de 20 metros, permitirá el atraque de grandes bul-carrier, buques graneleros supercapa de 200.000 TPM, y de los mayores porta-contenedores existentes en la actualidad, de más de 10.000 TEUS (1 TEU=20 t.), así como los previstos para el futuro, MalaccaMax de 18.000 TEUS. Serán barcos preparados para cruzar el Canal de Panamá una vez se amplíe, con líneas desde Asia. La previsión es conseguir un tráfico de 250.000 contenedores a partir de 2010, una cifra similar a la de Vigo.

Antes de que den comienzo las obras de esta segunda fase, la Autoridad Portuaria ya ha otorgado la concesión de una parcela de 37.500 m² a la firma *Infinita Renovables,* del grupo Isolux-Corsán, dedicada a la producción de biodiésel. La planta proyectada parte de una inversión prevista de 34 millones de euros; generará unos 40 empleos directos y 80 indirectos; su producción estimada es de 300.000 toneladas anuales de biocombustible. Según fuentes de la empresa, de la previsión inicial de los 40 puestos de trabajo directos se pasa a 70. La fase de contratación del personal se pondrá en marcha en agosto o septiembre, para empezar a producir este mismo año 2008.

El puerto de Ferrol concentrará, así, a partir de 2010, la producción de medio millón de toneladas de biocombustible; alrededor del 25% de la producción nacional.

Asimismo, a las dos plantas ubicadas en el puerto exterior habrá que sumar una tercera, la de *Biocarburantes Peninsulares,* proyecto vinculado a los grupos Eulén y Enagás, que

tiene previsto emplazarse en el polígono de "Río do Pozo", con una inversión prevista de 21 millones de euros; la creación de 16 puestos de trabajo directos y una producción anual en torno a las 103.000 toneladas. Esta iniciativa se presenta al abrigo de la convocatoria de ayudas concedidas por los Gobiernos Central y Autonómico para la reindustrialización de Ferrolterra, conocido como "Plan Ferrol".

Como conclusión, podemos afirmar que la capacidad de revulsivo económico del Puerto Exterior ferrolano es de un gran potencial: la nueva dársena atrajo ya más de 200 millones de inversión privada y creará más de 500 puestos de trabajo, entre directos e inducidos. Todo esto, una vez entren en funcionamiento, únicamente, los cinco concesionarios actuales: TPF, Endesa Generación, COP Galicia, Entabán e Infinita Renovables.

De la importancia de esta inversión comprometida hasta la fecha, da idea, por ejemplo, el hecho de que supere el montante total que requiere la construcción de la autovía entre Ferrol y Villalba, que supone un desembolso de 180 millones de euros. Otro dato significativo: multiplica por cuatro el presupuesto del Ayuntamiento de Ferrol.

Una vez concluyan todas las obras del Puerto Exterior, previsto para el primer semestre de 2010, y comience la producción de todas las empresas allí instaladas, la actividad generada se dejará sentir en el conjunto de la economía gallega, según un estudio de la Autoridad Portuaria de Ferrol. Este informe señala que el incremento del tráfico marítimo en la nueva terminal aportará un 0,9% al P.I.B de Galicia, en torno a los 263 millones de euros. Este incremento tendrá un impacto de 245 millones sobre el V.A.B (Valor Añadido Bruto).

Dicho estudio prevé que el desarrollo de la nueva infraestructura generará alrededor de 14.238 empleos anuales, entre directos e inducidos.

También incrementará la producción efectiva de Galicia en 510 millones de euros, aportando 50 millones a la recaudación tributaria.

El nuevo muelle incrementa la longitud total disponible de atraques, en un 10%; las explanadas abiertas, en un 951%; el movimiento de mercancías, en un 74% y los ingresos de la Autoridad Portuaria, en un 98%.

Promoción del Puerto. La Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao intensificó su presencia en ferias internacionales, en colaboración con el IGAPE con quien firmó un convenio por importe de 140.000 euros, para la comercialización del puerto exterior y mostrar así sus potencialidades frente a otros puertos: acaba de llegar de promocionar su nueva plataforma logística en Miami y París. Para este 2008 los destinos ya planificados son las ferias de transportes y logística de Sao Paulo, Shangai, Bombay, Abu Dhabi, Japón y Corea.

El puerto exterior es una gran oportunidad para la logística de las rutas marítimas intercontinentales y cuenta, entre sus ventajas, con su gran operatividad: 24 horas al día, los 365 días del año. Además, tendrá una de las mayores terminales de contenedores de la fachada atlántica. TPF (Terminal Polivalente de Ferrol) cuenta con una concesión que ocupa una superficie de unos 230.000 m^2. La Autoridad Portuaria, consciente de que con la segunda fase se dispondrá de más superficie, acudió en diciembre a la feria de logística SITL Asia-2007, que se celebró en Shangai, junto con el concesionario TPF y el IGAPE.

Plataforma logística en Mandiá-Leixa. La Autoridad Portuaria, el Instituto Galego de Vivenda e Solo (IGVS) y el Ayuntamiento de Ferrol promueven la denominada Plataforma Logística, Empresarial y Portuaria de Ferrol. La ubicación elegida se encuentra comprendida entre la zona de Mandiá y el futuro polígono de Leixa. La superficie bruta prevista de esta plataforma logística, que se convertirá en un polo de atracción para operadores y empresas, rondará los *2,6 millones de metros cuadrados*: 206 hectáreas corresponderán a Mandiá y las otras 56 a Leixa. De esta superficie total, *unos 500.000 metros cuadrados* estarán reservados, exclusivamente, para *zona de apoyo logístico al puerto.*

6

LA INDUSTRIA NAVAL EN LA RÍA FERROLANA

Instalaciones de Ferrol

Gradas

Número 1: 201 X 33 m. / 25.000 T.P.M	Dotadas con grúas de 20, 60, 100 y 130
Número 2: 230 X 43 m. / 80.000 T.P.M	Toneladas
Número 3: 320 X 53 m. / 230.000 T.P.M	Capacidad máxima de izado: 250 t.

Diques secos

Número 1: 133 X 27 m. / 10.000 T.P.M y 10 m. de calado
Número 2: 205 X 31 m. / 35.000 T.P.M y 11 m. de calado
Número 3: 330 X 51 m. / 230.000 T.P.M y 14 m. de calado

Muelles

Longitud aproximada: 4.000 m.
Calados máximos: 7,5 m. en Muelle Exterior. 1 m. en Muelle Interior
Capacidad de Izado: 60 Toneladas

Superficie total: 910.000 m^2 ***Área cubierta:*** 335.000 m^2

Talleres

Área cubierta	13.000 m^2
Área descubierta	19.000 m^2
Capac. de izado	60 Toneladas

Gradas, prearmamento de bloques y superficie de almacenaje: 230.000 m^2

6.1 Introducción

La historia de la industria naval de la zona está ligada a los astilleros militares ferrolanos de Bazán, hoy Navantia, mandados construir por el primer monarca de la dinastía de los Borbones, Felipe V (1683-1746), quien ordena en 1726 la instalación de los grandes astilleros del norte de España en la ría ferrolana. Posteriormente, Fernando VI (1713-1759) dispone la construcción del Arsenal militar, en 1750. Así, una minúscula localidad a comienzos del S. XVIII pasa a convertirse en la mayor ciudad de Galicia hacia 1800.

Tan impresionante evolución demográfica se asentó sobre un único cultivo industrial: la construcción naval militar. Ferrol y su área de influencia vivían por y para la Marina, por y para sus arsenales. Es por ello, que la decadencia de éstos en el primer tercio del siglo XIX extendió la crisis a lo largo de lo que hoy se conoce como Ferrolterra. Téngase en cuenta que el parón de la actividad fue brutal: si en el período 1750-1800 el Arsenal botó más de 150 buques de todo tipo, entre 1800 y 1850 no llegó a la docena.

La gestión estatal de los arsenales hasta 1909

En tal contexto, se entiende que unos establecimientos que habían estado en la cima de la tecnología aplicada a la construcción naval tradicional fracasaran en su adaptación a las nuevas condiciones, derivadas de la difusión de la propulsión a vapor y de la generalización de los cascos metálicos.

En 1834, los técnicos del Arsenal de Ferrol se consideraban incapaces de construir las máquinas de un pequeño vapor, por lo que recomendaban importarlas y observar su construcción para aprender los procedimientos utilizados en Inglaterra.

Sin embargo, poco a poco los arsenales se fueron adentrando en los nuevos tipos de construcciones. En la segunda mitad de los años 40, inician la de vapores a los que montan máquinas importadas. En 1850 se crea la Factoría de Máquinas de Vapor, en Ferrol –inaugurada en 1855-. De ella salió en 1858 la primera máquina construida en un arsenal español.

Pero estos éxitos iniciales no tuvieron continuidad, siendo manifiesto el desfase español en la construcción de buques metálicos. Ferrol inicia estas construcciones en 1880 y en 1887 botó su primer buque de acero, el diminuto "Mac-Mahón". Sirva, para comparar, el hecho de que desde mediados de siglo los astilleros de Stettin y Danzig, en Polonia, construían buques metálicos para la entonces atrasada marina prusiana.

El problema radicaba en que las nuevas construcciones exigían cambios profundos en la Organización y en la Infraestructura de los astilleros. Aunque España intentó adaptar sus arsenales, el resultado fue claramente negativo, pues los buques se eternizaban en las gradas.

En Ferrol, el crucero "Reina Regente", cuya quilla había sido colocada en marzo de 1897, continuaba "en construcción" diez años más tarde; el "Alfonso XIII" (1897) y el "Cardenal Cisneros" (1903), también superaron ampliamente todos los plazos previstos.

La etapa de la SECN (Sociedad Española de Construcción Naval).

Como, además, a principios del S. XX la industria española era incapaz de satisfacer las exigencias de la moderna construcción naval militar sin recurrir al apoyo extranjero, no sorprende un cambio de rumbo.

Por Ley de 7 de enero de 1908, el Estado cede la gestión de las zonas industriales de los arsenales de Ferrol y Cartagena a una empresa privada: la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), que se encargó de construir la práctica totalidad de las unidades de la Armada hasta la Guerra Civil.

Con la SECN la factoría ferrolana alcanzó niveles de actividad desconocidos. Si en el período 1880-1909 había botado unas 31.000 toneladas de desplazamiento, entre 1910 y 1937 superó las 146.000. Entre las unidades entregadas se contaban los cruceros "España", "Alfonso XIII" y "Jaime I", de 15.000 toneladas; fueron los buques de guerra más grandes construidos en Ferrol hasta el "Príncipe de Asturias". Consecuencia de todo ello fue el volumen de empleo generado en la factoría: cerca de 3.400 trabajadores en 1930, frente a los casi 2.300 de 1910.

Pero los astilleros ferrolanos no sólo construyeron más, sino que al mismo tiempo diversificaron su actividad con la construcción de Trasatlánticos y desarrollaron, también, la producción de turbinas marinas. De hecho, si la SECN llegó a ser el segundo mayor constructor mundial de motores marinos hacia 1925, fue gracias a la actividad desplegada en la Fábrica de Turbinas ferrolana. Estas cotas productivas se alcanzaron porque en la SECN participaban, junto a importantes socios españoles como Altos Hornos de Vizcaya, tres grandes firmas británicas –Vickers, WG Armstrong y John Brown- que aportaban capital, tecnología y asesoramiento técnico y de gestión. Prueba de ello, son los más de cien técnicos ingleses que trabajaban en Ferrol en 1910 y que hasta 1925 la dirección de esta factoría estuviera en manos británicas.

El factor negativo de esta presencia británica radicó en que la SECN, al desarrollar sus actividades, acabó convirtiéndose en competidora de sus propias creadoras y en una delegación de la Vickers en España, generándose fuertes tensiones entre los cuadros técnicos españoles y los representantes de los intereses británicos. Estas tensiones condujeron al abandono de personas en la SECN que serán claves en la historia de la industria naval española tras la Guerra Civil, como fueron los ingenieros navales Juan Antonio Suanzes -ferrolano- y Áureo Fernández Ávila. Ambas figuras devendrán estrechamente vinculadas con la creación de Bazán.

6.2 La Empresa Nacional BAZÁN

Con los antecedentes descritos, nace en 1947 la *Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A.* Parto tardío, pues su creación estaba ya prevista desde que la Ley de 11 de mayo de 1942 dispusiera que el Instituto Nacional de Industria (INI) constituyera una sociedad anónima, con el objeto de ejecutar los programas navales y sus obras complementarias; a la misma se cederían las factorías en manos del Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares. Sin embargo, Bazán no se constituyó hasta el 11 de julio de 1947. En tal desfase se ha querido ver

un pulso entre el Ministerio de Marina, que aspiraba a que las funciones industriales de los Arsenales quedasen en manos de la Armada, y Juan Antonio Suanzes, que defendía la creación de una empresa pública orgánicamente independiente del Ministerio, aunque estrechamente vinculada al mismo. Suanzes ganó y sentó en la vicepresidencia de Bazán a su mano derecha, Áureo Fernández Ávila.

En consecuencia, Bazán se hizo cargo de las factorías navales y de las obras en curso. Por lo que respecta a la de Ferrol, el traspaso tuvo lugar el 2 de octubre de 1947. En ese momento, se encontraban en construcción en el astillero ferrolano más de 51.000 toneladas de desplazamiento, es decir, casi el 60% del tonelaje en construcción en todos los establecimientos de la empresa.

Siguiendo la evolución de la actividad en Ferrol, pueden identificarse *tres etapas diferentes* desde su creación hasta hoy:

Una primera, de puesta en marcha y consolidación, que abarca el período 1947-1960. Dicha etapa estuvo marcada por la construcción de un gran número de unidades menores como gabarras, barcazas de diverso tipo y remolcadores.

Por lo que se refiere a los buques militares propiamente dichos, los 18 entregados tampoco eran excesivamente complejos: minadores, cañoneros minadores, dragaminas, guardapescas, cañoneros y torpederos.

Un segundo período, de expansión y diversificación, cubre los años sesenta y setenta. Se caracteriza este período por la construcción de unidades más grandes y complejas. En buques militares, sin lugar a dudas, las estrellas vienen constituidas por las 5 fragatas DEG: "Andalucía", "Asturias", "Baleares", "Cataluña" y "Extremadura", entregadas en los años setenta. Fue la construcción de estas unidades lo que marcó un hito para Bazán, que tuvo que acometer una profunda modernización en sus instalaciones y, también, en sus procesos de trabajo.

Respecto a los buques mercantes, continúa la especialización en petroleros, cada vez de mayor tamaño. Así, en 1971 se botó el "Álvaro de Bazán", que, con sus 169.000 toneladas de peso muerto, fue en su día el mayor barco botado en España.

También destaca la introducción en el segmento del transporte general: cargueros, bulkarriers, etc. Es necesario resaltar, además, que es en esta segunda fase cuando tiene lugar la apertura de mercados exteriores mediante la contratación de dos petroleros para la empresa argentina "YPF", firmados en 1960.

Consecuencia de lo anterior fue la necesaria ampliación de las infraestructuras existentes, mediante la construcción de un gran dique seco y la ampliación de la factoría de turbinas. Esta última irrumpe con gran fuerza en el mercado de las centrales de electricidad a partir de 1961, cuando al amparo de licencias Westinghouse obtiene el contrato para suministrar los equipos de las centrales térmicas de Málaga, Almería y Peñarroya.

Este proceso de ampliación se enmarca en la expansión de las actividades de Bazán en el período, expansión que tendrá su punto vulnerable en la comprometida situación financiera que vivirá la empresa desde finales de los años setenta. Ya desde los cincuenta la empresa había tenido problemas puntuales derivados de la contracción del mercado militar y de las restricciones al crédito naval. Sin embargo, la situación deviene más complicada en los setenta, cuando la financiación del INI se convierte en fundamental para enjugar las pérdidas. Cuando esta financiación falle o se retrase forzará a acudir al crédito bancario a corto plazo, con el consiguiente desequilibrio en la estructura patrimonial de la empresa. Son, también, los años setenta un período de intensa conflictividad laboral y social, con sucesos que marcaron la vida de la empresa y de toda la sociedad ferrolana.

El tercer período, caracterizado por una mayor especialización en buques militares con un importante componente tecnológico, abarca las décadas de los años ochenta y noventa. En este período, Bazán acomete un profundo proceso de reorganización interna. Por lo que se refiere a las construcciones militares, el período se abre con la entrega de cuatro corbetas entre 1981 y 1982; *la botadura del portaaviones "Príncipe de Asturias" en 1982;* y la entrega de cuatro fragatas FFG: "Santa María", "Victoria", "Numancia" y "Reina Sofía", entre 1986 y 1990.

El portaaviones supuso para la empresa, no sólo adentrarse en la construcción de un tipo de buque hasta entonces imposible, sino, también, la transformación radical de los métodos aplicados de ingeniería, gestión e información.

La década de los noventa muestra un menor número de buques construidos, pero entre ellos cabe destacar a las modernas fragatas FEG "Navarra" y "Canarias"; cuatro patrulleros de altura; el portaaviones "Chakri Naruebet", para la Armada de Tailandia; el A.O.R "Patiño" y el ATS/LPD "Galicia".

El 31 de enero de 1997 se firmó la orden de ejecución para la construcción en los astilleros ferrolanos de las cuatro primeras fragatas de la clase F-100 para la Armada española.

Es en este año de 1997, y con motivo del 50 aniversario de su creación, cuando la E. N. Bazán acuña un medallón conmemorativo bajo el lema "**cincuenta años consolidando tres siglos de construcción naval"**.

Por otra parte, hay que destacar en esta etapa la desaparición paulatina de las construcciones mercantes, debido a la decisión de no competir con el resto de los grandes astilleros públicos, inmersos, desde finales de los años setenta, en una grave crisis.

En el mismo sentido apuntan los esfuerzos de diversificación hacia líneas vinculadas a tecnologías de doble uso, militar y civil. Así, deben mencionarse la *Fabricación de turbinas de vapor* –más del 180% del parque español de turbinas para centrales eléctricas convencionales y nucleares-, *la de Aerogeneradores* y *la de Plantas de cogeneración.*

También se potencia el mercado de reparaciones, que desde 1993 está considerado como línea de negocio independiente: *la División de Reparaciones.*

En julio del 2000, el Gobierno autoriza la fusión entre Astilleros Españoles (AESA), sociedad que aglutinaba los astilleros públicos civiles, y los astilleros públicos militares Bazán. La operación, que precisa la aprobación expresa de la Comisión Europea, dará lugar a la compañía denominada *IZAR Construcciones Navales,* con sede en Madrid, que conforma el noveno Grupo naval del mundo y segundo de Europa, y da empleo a 11.700 trabajadores repartidos en 12 centros de trabajo.

ASTANO, ahora Izar-Fene, con sus 1.150 empleados unidos a los 2.600 de Izar-Ferrol, dará lugar a un gigante empresarial en la ría de Ferrol con una plantilla en torno a los 4.000 trabajadores.

En diciembre de 2004, la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI), accionista y gestora del Grupo, decide la segregación de la rama militar de IZAR, creando, en *marzo de 2005,* la sociedad pública de construcción naval militar *NAVANTIA,* quedando limitada su producción civil al veinte por cien de la actividad total del Grupo. En abril de 2005 la SEPI comienza el proceso de liquidación de IZAR.

Actualmente, Navantia-Fene conserva una plantilla de unos 350 trabajadores y Navantia-Ferrol aglutina a unos 2.000 empleados.

Para terminar, haré un breve glosario de la actividad productiva de los *astilleros ferrolanos,* manifestando que desde que echaron a andar, allá por la primera mitad del S. XVIII, hasta nuestros días, se botaron en esta factoría *más de doscientos buques* de todo tipo, con preeminencia de los barcos *de estructura militar,* fin primero y último del germen y nacimiento de la antigua Bazán: equipar a la Armada española.

DESARROLLO DE LAS FRAGATAS F-100 PARA LA ARMADA ESPAÑOLA

El programa que supuso el desarrollo de las fragatas F-100 nació a principios de los años 1990, tras la cancelación del programa NFR 90, en base a la necesidad de la Armada española de contar con escoltas oceánicos de última generación, optimizados para actuar como buques de mando en escenarios de conflicto y capacitados para proporcionar cobertura total a fuerzas expedicionarias; además de elevada capacidad antiaérea y aptos para la integración de sistemas de armas de fabricación española. El objetivo consistía en proporcionar un poder naval a la flota española de máximo nivel.

Fueron desarrolladas y construidas en los astilleros ferrolanos de Bazán, ahora renombrada como Navantia, firmándose la orden de ejecución para las cuatro primeras el 31 de enero de 1997. Cuentan con el avanzado sistema de combate norteamericano AEGIS, cuyo núcleo principal está compuesto por un radar capaz de controlar el espacio aéreo en un radio de 600 km. y de seguir, simultáneamente, 90 blancos, así como de controlar con gran precisión las trayectorias de los misiles antiaéreos y antibuque hasta sus

objetivos. Este sistema de combate está considerado como el más avanzado del mundo y, actualmente, sólo disponen del mismo las marinas estadounidense, japonesa y española; ahora, también, Noruega con las naves construidas en Ferrol. Constituyen, por lo tanto, un referente tecnológico en los buques de superficie de todo el mundo y son los primeros buques españoles con casco de protección balística de acero de alta resistencia, que les permite actuar en igualdad de condiciones con las más modernas unidades de la Marina de Estados Unidos y participar en el desarrollo del escudo antimisiles. Conforman el Escudo de la Armada española y forman parte de la 31ª. Escuadrilla de Escoltas de la OTAN. Actualmente, todas las unidades F-100, de la clase "Álvaro de Bazán", tienen su base en Ferrol.

El desarrollo del programa de las cuatro primeras F-100 supuso para los astilleros ferrolanos de Bazán una inversión de unos 1.435 millones de euros y más de 16 millones de horas de trabajo directo. Se construyeron 4 fragatas, encontrándose en ejecución, actualmente, una 5ª unidad, que se comenzó a construir en 2006 y generará una carga de trabajo de medio millar de personas hasta 2011 y se espera que, en un futuro no lejano, se apruebe la F-106, buque que previsiblemente cerrará la serie y objetivo de la Armada española, tal como está definido en el Plan de Objetivos de Capacidades Militares.

Unidades construidas -o en construcción- en Navantia-Ferrol.

Identificativo	Nombre	Fecha botadura	Fecha entr.servicio
F-101	"Álvaro de Bazán"	31-10-2000	19-09-2002
F-102	"Juan de Borbón"	28-02-2002	03-12-2003
F-103	"Blas de Lezo"	16-05-2003	16-12-2004
F-104	"Méndez Núñez"	12-11-2004	21-03-2006
F-105	"Roger de Lauria"	prev. 2009	prev. 2012

La F-101, "Álvaro de Bazán", fue el primer buque de guerra español que completó la vuelta al mundo desde la circunnavegación de la fragata acorazada "Numancia", en 1865. En este crucero de resistencia recorrió cerca de 30.000 millas náuticas, desde que salió de su base, en Ferrol, el 21-01-2007, hasta que regresó a la misma, el 19-05-2007. El viaje, que resultó todo un éxito, sirvió de promoción de las fragatas de este tipo, F-100, para la contratación de futuras unidades por parte del Gobierno australiano, además de otros potenciales clientes, y dotar así al astillero ferrolano, ahora renombrado como Navantia, de una futura e importante carga de trabajo.

CONTRATO DE NAVANTIA CON NORUEGA

Navantia y el Gobierno noruego firmaron, en el año 2000, un contrato para la construcción de 5 buques de guerra por un importe total de 1.100 millones de euros, que supuso en-

tonces el mayor contrato naval militar para una Armada extranjera nunca antes firmado por la sociedad pública española, según fuentes de la misma.
Las fragatas noruegas, que se construyen en los astilleros de Navantia-Ferrol, están inspiradas en las F-100 de la Armada española e incorporan, también, el sistema antimisiles AEGIS, de factura estadounidense, que se adaptó a un buque de menor envergadura que el español.
Las dos primeras fragatas del programa noruego F-310 ya están operativas. La tercera unidad fue entregada al gobierno noruego en abril de este año. La cuarta, fue botada en la ría ferrolana en noviembre de 2007, con un grado de construcción del 75% superior a las tres anteriores, estando prevista su entrega definitiva en septiembre de este año 2008. La quinta, y última unidad, está previsto entregarla en 2010.

CONTRATO DE NAVANTIA CON AUSTRALIA

El grupo naval público suscribió con el Gobierno australiano, en octubre de 2007, otro contrato multimillonario para el diseño de 3 fragatas y la construcción de 2 buques anfibios para la Marina australiana, por un importe total de más de 1.200 millones de euros. La firma del mismo sella el mayor contrato de exportación de la historia para la industria naval militar española. El mismo supone un volumen de más de 10,2 millones de horas de trabajo.

La construcción de los dos buques de proyección estratégica (BPE) despeja el futuro de, al menos, 3.000 familias de Ferrolterra durante los próximos siete años, puesto que cada barco genera una ocupación para 1.600 operarios. La compañía pública fabricará en los astilleros de la ría de Ferrol el 80% de los navíos, que después se completará en Australia en la factoría que tiene la compañía TENIX en la ciudad de Adelaida.
La construcción de estos dos buques se inspira en el BPE español "Juan Carlos I", buque-insignia de la Armada española, botado el pasado mes de marzo en los astilleros de la ría ferrolana, estando prevista su entrega a la Armada el próximo año 2009. El mismo generó ocupación para unas 3.000 personas, que trabajaron en el diseño y fabricación del navío; supuso un volumen de trabajo de 8,1 millones de horas de ocupación, quedando reservado el 57% de la fabricación al personal de Navantia y el 43% restante a la industria auxiliar. Se trata de la mayor cuota de participación alcanzada por la industria complementaria en la construcción de un buque militar, propiciada por la disminución de la plantilla directa de los astilleros que trajo consigo la última reconversión. De acuerdo con la información facilitada por la empresa pública, en la fabricación del BPE "Juan Carlos I" participaron más de 100 empresas de ingeniería, electricidad, electrónica, fontanería, mecánica, soldadura, habilitación, etcétera, etcétera.
Menor impacto tendrá sobre las plantas de la ría el pedido de las tres fragatas, inspiradas en el modelo de las F-100 españolas, por cuanto sólo implicará al equipo de inge-

niería: pues Navantia no se ocupará de la fabricación de los buques, sino del diseño, la transferencia de tecnología y la asistencia técnica.

El pedido de los dos BPE tiene un coste de más de 900 millones de euros y el diseño de las tres fragatas, de unos 300 millones.

En estos momentos, el sector naval en la comarca ferrolana emplea, en su plantilla de *Navantia-Ferrol, a 2.000 personas; Navantia-Fene, tiene en plantilla a unos 350 trabajadores.*

En cuanto a las *empresas subcontratadas o industria auxiliar,* los sindicatos cifran en *casi 3.000 los trabajadores vinculados* en las más de 120 empresas auxiliares. Por lo tanto, puede colegirse que, desde el punto de vista del empleo, la industria auxiliar es más importante, numéricamente, que las propias factorías de Ferrol y Fene.

La Asociación Impulsora del Plan Ferrol (AIPF), exige *1.181 empleos más para Navantia.* Este número se desprende de los datos sobre carga de trabajo estimada que aportó la empresa pública a través de su interlocutor con la AIPF, José Carlos Piñeiro. El documento recoge que la realización de todos los pedidos firmados hasta el momento suponen para los astilleros de la ría ferrolana unas 31,9 millones de horas de trabajo, de las cuales 7,36 millones serán sub-contratadas.

Así, a los datos anteriores de empleo hay que sumar estos nuevos 1.181 trabajadores en formación, que, según la información facilitada por la AIPF, pertenecen a la categoría de Aceros, 411, y a Armamento, los 770 restantes.

En concreto, los cursos formativos, homologados con Navantia y financiados por la Consellería de Traballo, se desarrollarán en las ocho especialidades siguientes: soldador, armador-calderero, tubero, pintor-chorreador, electricista, chapista naval, ajustador mecánico y calorifugador. Serán seminarios de una duración de seis a siete meses y van dirigidos a desempleados y trabajadores de Ferrolterra. Los mismos se impartirán en los centros de formación homologados de la comarca: CFPO, FORGA Y FORMEGA.

DIVISIÓN DE REPARACIONES DE NAVANTIA FENE-FERROL

El pasado mes de mayo, Navantia reparó en los astilleros ferrolanos el petrolero de mayores dimensiones de los que atracaron en los últimos 18 años. Se trata del navío "Maersk Nucleus", perteneciente a la naviera danesa MAERSK, de 332 metros de eslora y 59 de manga; además de las dimensiones, la singularidad del trabajo ha consistido en la sustitución de la línea de ejes, pues para llevar a cabo esta tarea ha sido necesario hundir la proa del petrolero y dejar al aire libre la hélice y el timón.

Actualmente, además del trabajo en este barco, la división de reparaciones de Navantia Fene-Ferrol realiza obras de carenado y reparación en otros 6 buques mercantes, entre ellos el "Stena Natalita", barco auxiliar de plataformas petrolíferas, de la naviera TEEKAY, con la que los astilleros de la ría ferrolana tienen un acuerdo de mantenimiento

y reparación de la flota. También se reparan los metaneros “Margaret Hill” y “Moustefá Ben Boulaid”; este último generó, hace dos años, el mayor contrato de transformación de un barco gasero suscrito hasta entonces en el mundo, con un pedido valorado en 23 millones de euros.

La naviera FRED OLSEN ha contratado, también, la reparación del ferry rápido “Benchijigua Express”, que cuando entró en acción, en el 2005, fue considerado como el trimarán –barco con un casco principal y otros dos más pequeños a modo de flotadores- más moderno del mundo. La compañía realiza habitualmente las varadas –revisiones obligatorias- de sus buques en Canarias, pero con este barco no fue posible debido a sus 127 metros de eslora, precisando de unas instalaciones de mayor capacidad. El trimarán supera los 40 nudos de velocidad y tiene capacidad para transportar 1.291 pasajeros y 341 automóviles; cubre las rutas La Gomera-Tenerife y La Palma-Tenerife.

Además de los barcos civiles, la antigua Bazán se ocupa de la puesta a punto de la primera de las cinco fragatas que construyó para la Armada noruega, la “Fridtjof Nan-

sen", efectuando pequeños retoques ante el fin del período de garantía del barco. En junio también llegará a Ferrol la segunda de la serie con idéntico fin.

Las obras del *Área de Reparaciones* generan, actualmente, ocupación para unos *800 trabajadores de las compañías auxiliares,* que efectúan todo tipo de tareas. A esta cifra de operarios hay que sumar la *plantilla directa de esta división* de los astilleros públicos, integrada por *más de 230 personas*. Así, en conjunto, *la división de Reparaciones*, considerada desde 1993 línea de negocio independiente, *emplea en estos momentos a más de 1.000 operarios,* consolidándose como uno de los grandes focos de empleo de la comarca ferrolana.

CARGA DE TRABAJO EN NAVANTIA FENE-FERROL HASTA 2014-2015

Gracias al desarrollo del programa de las F-100 españolas: actualmente en construcción la quinta de la serie y pendiente una posible sexta que cerraría la misma; a los contratos firmados con Noruega y Australia, para la construcción de 5 fragatas F-310, modelo mini de las

españolas F-100, para el primero de los países; y los 2 buques de proyección estratégica, inspirados en el BPE español "Juan Carlos I", y 3 fragatas, basadas en el sistema de las F-100 españolas, para Australia; puede manifestarse que los astilleros de la ría ferrolana cuentan con carga de trabajo hasta el horizonte del 2015. Pero la compañía española aún aspira a más: según reconoció el presidente de la compañía pública en su visita a los astilleros ferrolanos el pasado mes de mayo, Juan Pedro Gómez Jaén, Navantia se ha ofrecido para la modernización de las fragatas de Colombia; además, manifestó "estamos ofertando submarinos en Turquía, programas de LPD –buques de asalto anfibio- para Malasia y otro contrato de anfibios para Sudáfrica". También está en negociaciones con los Emiratos Árabes. Noruega también quiere más. Contará con Navantia para participar en el concurso de buques logísticos, como objetivo más próximo, y submarinos, ya a largo plazo.

La empresa pública española extiende su ofensiva comercial hasta el Reino Unido: Navantia ha sido seleccionada para participar en el concurso para fabricar entre 6 y 8 barcos de aprovisionamiento de combate para la Royal Navy. Presentará oferta en septiembre de este año 2008, como fecha tope. Lo hará en régimen de concurrencia competitiva con la italiana FINCATIERI, la coreana HYUNDAI y la británica BAE SYSTEMS –en consorcio con la también coreana DAEWOO–. Esta última, la cuarta mayor contratista militar del mundo, goza de las mejores condiciones de partida, al ser un constructor habitual de la Royal Navy.

De hecho, a finales del pasado mes de mayo, la Marina británica adjudicó a BAE SYSTEMS la construcción de dos portaaviones, en consorcio con otras firmas.

El futuro contrato podría rondar un presupuesto de 3.000 millones de euros, estando previsto que el Gobierno británico resuelva el concurso el próximo año 2009.

Navantia construyó en Ferrol, para la Marina española, el Buque de Aprovisionamiento de Combate "Patiño" y actualmente construye en la Factoría de Puerto Real (Cádiz) su gemelo, el "Cantabria", que tendrá capacidad para desplazar unas 19.600 toneladas a plena carga.

Según fuentes de la empresa pública española, los buques que quiere contratar la Armada británica son de mayor tamaño, de más de 20.000 toneladas. Además, requiere que cuenten con todas las protecciones medioambientales, como el doble casco, elemento que ya incorpora el "Cantabria".

6.3 Importancia del Sector Privado: ASTANO

En 1941 nacía un pequeño astillero privado en la ría ferrolana, concretamente en Perlío (Fene), siendo su fundador José María González-Llanos, un experto ingeniero naval que había prestado sus servicios en la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) decidiendo afrontar la aventura empresarial en solitario con modestos recursos. ASTANO nacía como sociedad limitada con un capital de 2 millones de pesetas, *iniciando su andadura con una treintena de trabajadores.*

El primer buque construido fue el "Comandante Lobo", pesquero de 23 m de eslora entregado en diciembre de 1942. Sin embargo, desde 1948 las construcciones en madera fueron sustituidas por las de acero.

El período que va desde 1941 a 1960 se caracteriza por ser una etapa marcada por la especialización en buques relacionados con la pesca: se construyeron 82 unidades entre costeros, atuneros y bacaladeros. Estos últimos fueron los buques más grandes construidos por ASTANO, siendo encargados por PEBSA, empresa vinculada al Banco Pastor.

La empresa se convierte en Sociedad Anónima en 1944, año de la entrada en su capital del Banco Pastor como principal accionista, multiplicándose su capital de forma considerable hasta llegar a los 2.000 millones de pesetas en 1972. El peso del grupo liderado por Pedro Barrié de la Maza fue tal que el conde de Fenosa ejerció la presidencia del Consejo de Administración de ASTANO hasta su muerte

Paralelamente, creció también en número de operarios: 1.225, en 1951; y unos 6.000, en 1972. Al mismo tiempo, las infraestructuras materiales del astillero de Fene también se desarrollan: la superficie de la factoría pasa de los 3.000 m^2 iniciales a los 755.000 del año 2.000 y la empresa, que en sus primeros años no contaba con muelle de armamento ni varaderos, dispone ahora de 2 gradas de 337 m de largo; 2 diques secos; muelles de armamento con una longitud de 2.700 m; 18 grúas de diez a cien toneladas de fuerza; y una grúa-pórtico de 800 t.

El período que abarca los años 1961 a 1980 destaca por tener en su cartera de pedidos unidades destinadas al transporte de petróleo y a la carga general. Este salto cualitativo es debido a las dificultades para mantener niveles de ocupación aceptables originadas en las fluctuaciones en la demanda de pesqueros y, en mayor medida, al cierre del Canal de Suez en 1967 con motivo de la Guerra de los Seis Días. Este hecho empujó a las grandes compañías armadoras a dedicar cuantiosas inversiones para dotarse de una flota de súper-petroleros a los que resultara rentable bordear el continente africano, vía Cabo de Buena Esperanza, hasta el Golfo Pérsico.

ASTANO vive sus mejores momentos, gracias a la tutela del Banco Pastor y, también, a las ayudas recibidas por parte del Primer Plan Nacional de Desarrollo: lo cual le había permitido adaptarse a la construcción de petroleros de gran tonelaje. Es por ello que empieza a estudiar proyectos en colaboración con ELCANO, CAMPSA y diversos armadores españoles y argentinos.

En 1963 se botaba el carguero "Artemisión", de 30.000 toneladas. En 1975 se hace lo propio con el petrolero "Santa María", de 365.000 toneladas de peso muerto, rivalizando con los grandes astilleros mundiales. Sin embargo, es también en este período cuando afloran graves problemas estructurales en la empresa: la forma de financiar la expansión, recurriendo masivamente al crédito bancario materializado a través del Banco Pastor. A esto se une el hecho puntual de que la limpieza y reapertura del Canal de Suez ya no justificaba la navegación de estos grandes buques.

Tal situación financiera se convirtió en peligrosa para el Banco a comienzos de los años setenta y éste se vio obligado a vender sus acciones al INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (INI), que tomó el control mayoritario del capital de ASTANO en 1972. La entrada del INI salvó la comprometida situación del Banco Pastor, pero no logró enderezar la marcha del astillero porque en 1973 estalla la crisis del petróleo y los problemas se agudizan. Por ello, a finales de los años setenta la empresa cierra la etapa de la construcción de grandes petroleros e inicia el estudio de proyectos de diversificación y especialización en carriers y plataformas petrolíferas: pero estos eran proyectos a largo plazo. Mientras, la infrautilización de las instalaciones agravó la crítica situación de la empresa: en 1979 el astillero trabajaba al 30% de su capacidad. Ante estas circunstancias negativas y adversas, el INI procede en dicho año 1979 a una nueva reestructuración del capital social de ASTANO: lo reduce a cero, para ampliarlo inmediatamente a 3.500 millones de pesetas, convirtiéndose así en accionista único de la empresa.

Después de este largo y tortuoso camino recorrido nos situamos en la década de los ochenta, período crucial para entender su actual situación: pues es en esta época cuando se inicia un complejo y largo proceso de reconversión naval en medio de una durísima crisis, que también afecta al resto de los grandes astilleros del INI. *Los datos, desde el punto de vista del empleo, resultan devastadores y elocuentes: en 1982, ASTANO daba trabajo a cerca de 7.000 operarios; diez años más tarde, en 1992, su plantilla se ve reducida a 2.017 trabajadores, llegando al año 2000* con poco *más de un millar de empleados. Actualmente,* re-bautizada como Navantia-Fene, ocupa a una *plantilla de unos 350 trabajadores.* La potencialidad de sus instalaciones se encuentra infrautilizada, pues con una capacidad de transformación de 100.000 toneladas de acero al año está procesando alrededor de 3.000: lo que supone en la práctica que las instalaciones de Fene están operando como apoyo puntual a las de Navantia-Ferrol, llegando incluso a la transferencia de recursos humanos de una factoría a otra, según las necesidades del momento.

La reconversión naval en la década de los ochenta no consistió únicamente en reducciones de plantillas. Se generó un contexto tremendamente hostil: el escenario contemplado en el Plan de Reconversión de los Grandes Astilleros Públicos de 1982 se consideraba "optimista" pocos meses después de su aprobación, en el que las pérdidas se incrementaban ejercicio tras ejercicio. A ello coadyuvó el hecho de que los armadores suspendían el pago de buques ya entregados y otros anulaban encargos ya en marcha.

ASTANO, en el marco de los planes de reconversión naval de 1984, inicia una profunda reestructuración que lo llevará, *por una parte,* a centrarse en tres líneas de actividad: el mercado de plataformas móviles para la extracción de crudo (Off-shore), las reparaciones navales y los desguaces (línea rápidamente abandonada por su escasa rentabilidad); *y por otra parte,* a organizarse en tres áreas independientes: construcción naval, reparaciones y fabricación de maquinaria y construcciones metálicas (ésta última acabará segregándose, dando lugar a IMENOSA).

Este proceso de reestructuración se topó con serias dificultades, pues la apuesta por el mercado "Off-shore" se llevó a cabo en un contexto de contracción de la demanda: la cartera mundial de plataformas móviles de perforación se redujo drásticamente, pasando de las 45 unidades de 1985 a las 11 unidades de 1990. Aún así, puede afirmarse que la empresa tuvo éxito por lo que se refiere a las unidades FPSO (unidades de alta tecnología que unen a la extracción del crudo una gran capacidad de almacenamiento del mismo). El punto más débil y vulnerable de esta especialización se debe, en todo caso, a centrarse en un mercado muy limitado y tremendamente competitivo.

Con esta coyuntura de fondo, ASTANO entregó en pocos años 5 grandes unidades: en 1996, el "Petrojarl Foinaven" y el "Texaco Captain"; en 1998, el "Discoverer Enterprise"; en 1999, el "Discoverer Spirit"; y en el 2000, el "Discoverer Deep Seas".

Con los antecedentes anteriormente descritos, la historia de ASTANO se vio salpicada negativamente por los problemas surgidos para controlar el desplazamiento de estos enormes artefactos flotantes de perforación y almacenamiento de crudo. Tras el precedente del hundimiento de un remolcador al ser botado el PT5, sin consecuencias importantes, el "Discoverer Enterprise" alteró la vida de Ferrolterra cuando en la madrugada del 13 de enero de 1998, empujado por fuertes vientos, rompió amarras en el astillero y batió contra el puente de As Pías, destruyéndolo y dejándolo inhabilitado para la circulación rodada. La noticia dio la vuelta al mundo: el prestigio de ASTANO, que tanto costó ganar a lo largo de los años, se esfumó en cuestión de minutos.

El enlace entre ambos lados de la ría, representado por el puente de As Pías y verdadero cordón umbilical de la comarca, fue reconstruido en el tiempo récord de dos meses, período durante el cual la población se vio obligada a recurrir a rutas alternativas para entrar y salir de Ferrol.

Pero los incidentes no acabaron ahí, pues el 22 de julio de 1999 un artefacto gemelo, el "Discoverer Spirit", también fue empujado por el viento embarrancando en la costa de Mugardos. Esta vez hubo más suerte, la subida de la marea y la fuerza de diez remolcadores hicieron posible recuperar el control de la plataforma cinco horas más tarde.

La historia de ASTANO se acaba en julio del 2000, fecha en la que el Gobierno español autoriza la fusión del grupo público Astilleros Españoles (AESA), sociedad que aglutinaba los astilleros públicos civiles y a la que pertenece el astillero de Fene, con los astilleros públicos militares de la Empresa Nacional Bazán. La operación, que precisa la autorización expresa de la Comisión Europea, da paso a la compañía denominada *IZAR Construcciones Navales,* con sede en Madrid, que conforma el noveno Grupo naval del mundo y segundo de Europa, y da trabajo a 11.700 personas repartidas en doce centros de trabajo.

ASTANO, que ahora pasa a denominarse Izar-Fene, con sus 1.150 empleados y unidos a los 2.600 de Izar-Ferrol dará lugar a un gigante empresarial en la ría de Ferrol con una plantilla próxima a los 4.000 trabajadores.

En diciembre de 2004, la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI), accionista y gestora del Grupo, decide la segregación de la rama militar de IZAR, creando en marzo de 2005 la sociedad pública de construcción naval militar *NAVANTIA*, quedando limitada la construcción civil al veinte por cien de la actividad total del Grupo. En abril de 2005 la SEPI comienza el proceso de liquidación de Izar.

Actualmente, Navantia-Fene conserva una plantilla de unos 350 trabajadores, mientras que Navantia-Ferrol dispone de unos 2.000 empleados.

Las instalaciones de la antigua ASTANO permanecen hoy ociosas e infrautilizadas y tal como se recoge en el "Plan Ferrol", ya desarrollado en su correspondiente epígrafe, el presidente de la Xunta de Galicia, Emilio Pérez Touriño, anunció en marzo de 2007 un compromiso "cerrado" con la SEPI para liberar *200.000 metros cuadrados* de terreno ocioso en Navantia-Fene, para su uso en actividades industriales que podrían vincularse al sector eólico y, también, al maremotriz, según recoge el "Proyecto de Desarrollo Integral de las comarcas de Ferrol, Eume y Ortegal", elaborado por la Boston Consulting a petición del IGAPE.

6.4 La Industria Auxiliar

El Sector Auxiliar, según definición del IGAPE, puede entenderse como "aquél que participa en los procesos de diseño, producción y gestión de grandes obras o proyectos a través de la subcontratación por parte de la industria principal, con destino a clientes finales en mercados nacionales e internacionales".

Por lo que se refiere a las empresas subcontratadas en el naval ferrolano, *los sindicatos* cifran en *cerca de 3.000 los trabajadores vinculados en las más de 120 firmas auxiliares,* con una *facturación superior a los 120 millones de euros.* Por lo tanto, desde el punto de vista del empleo, la industria auxiliar genera más puestos de trabajo que las factorías de Ferrol y Fene.

Debido a la actual carga de trabajo, la Asociación Impulsora del Plan Ferrol (AIPF) exigió la creación de *1.181 nuevos empleos para Navantia.* Este número de empleos se deduce de los datos sobre carga de trabajo estimada que aportó la empresa pública a través de su interlocutor con la AIPF, José Carlos Piñeiro.

Estos nuevos 1.181 trabajadores en formación pertenecen a la categoría de Aceros, 411, y a Armamento, los 770 restantes. Estos cursos formativos, homologados con Navantia y financiados por la Consellería de Traballo, serán seminarios de una duración de seis a siete meses y se impartirán en los centros de formación homologados de la comarca ferrolana.

Siguiendo un reciente informe elaborado por Cefeor, voy a mostrar la realidad cuantitativa y el posible impacto sobre la economía y el desarrollo de la comarca, desde el punto de vista de la industria auxiliar del sector naval.

La distribución de las **empresas ocupadas** *en las diferentes actividades* auxiliares del naval obedecen al siguiente esquema:

Calderería, mecanizados, talleres	28%
Suministros	25%
Electricidad	16%
Habilitación	14%
"Otros"	17%

La distribución de **la facturación** de la industria auxiliar sigue los siguientes parámetros:

Calderería, mecanizados, talleres	38%
Electricidad	21%
Habilitación	16%
Suministros	12%
"Otros"	13%

La distribución del **número de trabajadores empleados** es la siguiente:

Calderería, mecanizados, talleres	42%
Electricidad	19%
Habilitación	16%
Suministros	8%
"Otros"	15%

Esta industria auxiliar se encuentra bastante mediatizada por la estructura militar de los astilleros de Navantia, pues mientras un trabajador de astilleros militares supone la presencia de 0.5 trabajadores de empresas auxiliares, en los astilleros civiles la proporción es de 1 a 3.

7

El ARSENAL MILITAR DE FERROL

7.1 Introducción

A partir de la llegada de la Casa de Borbón al trono de España (1700), con Felipe V, se hace sentir la necesidad imperiosa de realizar un gran esfuerzo en la construcción naval, industria militar y recursos económicos que permitiesen sostener la renovada política expansiva propiciada por Alberoni y los siguientes ministros de Felipe V, en el Mediterráneo, Atlántico y Pacífico; al tiempo que se hace frente a las potencias europeas del momento: Inglaterra, Francia y Holanda. Estos países habían perfeccionado sus diseños navales y consiguieron establecer unas organizaciones de apoyo, los Arsenales, que aseguraban la operatividad de sus buques.

Mientras tanto, España seguía construyendo sus Galeones, que en realidad eran buques mixtos de carga y combate, por el *procedimiento de asiento:* lo que implicaba la desaparición de la empresa constructora tan pronto como el buque entraba en servicio.

Por lo tanto, resultaba evidente la necesidad de contar con unas instalaciones similares a las de los países europeos que garantizasen la construcción y el mantenimiento de los buques de la Armada española. Se conseguirá, además, acumular experiencia de la que se beneficiarán desde los proyectistas y constructores hasta la maestranza y los suministradores. El buque pasará, también, toda su vida ligado al Arsenal en donde se pertrecha, repara, arma y desarma en función de las necesidades del momento.

Fue José Antonio de Gaztañeta (1656-1728), teniente general de la Armada y superintendente de los astilleros de Cantabria, erigiéndose en la figura más destacada en la construcción naval española durante el primer tercio del S. XVIII, quien redacta en 1720 lo que hoy llamaríamos un Estudio de Viabilidad de los Arsenales: en él se detallan los emplazamientos y los cometidos que habrán de tener.

Consecuencia de la creación de los Departamentos Marítimos de Ferrol, Cádiz y Cartagena es el establecimiento en sus cabeceras de sendos Arsenales para la construcción de todo tipo de navíos, a mediados del reinado de Felipe V.

El de Ferrol se situó al principio en La Graña (1727) y, ya en tiempos de Fernando VI gracias al impulso del marqués de la Ensenada, se traslada al actual emplazamiento de Esteiro, dando comienzo las obras en 1750 de acuerdo con el proyecto de Jorge Juan. Asumió la dirección de los trabajos Julián Sánchez Bort, en 1762. Con 12 gradas en construcción fue en su época el mayor de Europa. Finalizaron las obras principales de la dársena en 1765.

El gran edificio de la *Sala de Armas* es la construcción más grandiosa de las que componen el Arsenal Militar de Ferrol y la que se erige por derecho propio en emblema y símbolo de todas ellas, al concebirse como Arsenal dentro del Arsenal. La planta se compone de dos cuerpos idénticos que rodean dos patios y se enlazan con un cuerpo central que aloja la gran escalera, cubierta por una imponente mansarda, todo lo cual da lugar a una composición completamente simétrica respecto a un eje central. Su fachada principal tiene una longitud de 100,63 metros y es el punto de referencia de la

plaza de armas, que se sitúa en la fachada sur dentro del Arsenal; su profundidad es de 42,61 metros. (Estos datos técnicos de la Sala de Armas tienen como fuente el Departamento de Ingeniería Industrial de la Escuela Universitaria Politécnica).

Para terminar con esta breve introducción, diré que El Arsenal Militar de Ferrol es un bien de la Administración Central del Estado, bajo el usufructo de los Ministerios de Defensa y de Fomento, sometido a la Ley de Patrimonio Histórico 16/1985. Su control, como bien histórico, corresponde al Ministerio de Cultura.

7.2 El Arsenal en números

A continuación paso a desarrollar la información económica suministrada por el Arsenal ferrolano al autor de este informe.

Esta institución militar ferrolana cuenta con una dotación de 975 personas: 435, en la categoría de personal militar y las 540 restantes, como personal civil.

El número de empresas de la comarca ferrolana con contratos vigentes en 2007 ascendían a *226*: 146, de Ferrol; 66, de Narón; 4, de Valdoviño y de Fene; 2, de Cabañas y de Mugardos; y con una empresa, Neda y Pontedeume.

El *importe adjudicado* a dichas empresas, en 2007, ascendió a *18.158.795 euros,* según el siguiente detalle:

- Suministros industriales y Aprovisionamiento general. Participaron 145 empresas, con un presupuesto global de 3.543.664 euros.

- Suministros alimentación: 10 empresas y 1.599.049 euros.
- Obras en dependencias: 25 empresas y 2.201.350 euros.
- Servicios de mantenimiento industrial: 39 empresas y 10.668.182 euros.
- Otros servicios: 7 empresas y 146.550 euros.

El apartado de Reparaciones, mantenimiento y conservación de buques, en el ejercicio económico de 2007, obedece al siguiente esquema:

- Reparaciones y conservación (incluido NAVANTIA): 813 contratos celebrados, por un importe de 10.483.660 euros.
- Mantenimiento de Equipos: 2 contratos, por importe de 134.850 euros.
- Asistencias técnicas: 4 contratos, por importe de 496.000 euros.
- Montajes y modificaciones: 6 contratos, por importe de 314.976 euros.
- Participaron un total de 83 empresas, ejecutando un total de 825 contratos por un importe global de 11.429.486 euros.
- NAVANTIA (Reparaciones y conservación): 16 contratos realizados, por una cuantía de 6.867.550 euros.

Reparación, mantenimiento y conservación de edificios, ejercicio de 2007

- Mantenimiento y conservación de edificios: 199 expedientes, valorados en 1.590.876 euros.

- Mantenimiento y conservación de Equipos e Instalaciones: 130 expedientes, valorados en 325.304 euros.
- Mantenimiento y conservación de mobiliario: 18 expedientes, por importe de 30.311 euros.
- Mantenimiento y conservación de sistemas de comunicaciones: 4 expedientes, por importe de 197.128 euros.
- Suministros: 742 expedientes, por un importe de 1.009.501 euros.
- Inversiones en infraestructuras: 68 expedientes, por importe de 1.914.218 euros.
- Inversiones asociadas a infraestructuras: 12 expedientes, por importe de 266.792 euros.
- El 85% de las empresas contratadas en esta sección son de la comarca ferrolana.
- El importe contratado en la misma asciende a 5.334.130 euros.

El volumen de contratación externalizada, correspondiente al actual ejercicio económico de 2008, la realizan 14 empresas, con un total de 83 trabajadores que prestan sus servicios en el Arsenal.

A modo de resumen, puede concluirse afirmando que el Arsenal militar da empleo directo a más de un millar de personas.

Las empresas relacionadas económicamente con el mismo sobrepasa las 240, con un volumen de empleo que también supera el millar de puestos de trabajo.

El montante económico de esta actividad comercial e industrial supera ampliamente los 42 millones de euros anuales, según la información desarrollada anteriormente.

Además del *Arsenal,* se concentran también en Ferrol otras unidades militares como el *Tercio Norte de Infantería de Marina,* en el cuartel de Dolores desde 1771; los centros de formación de la Armada: *las Escuelas de Especialidades "Antonio de Escaño"* y *la de A Graña*; también tienen aquí su base *las 4 fragatas F-100 en activo y una quinta en construcción,* etc.

Todo ello supone la llegada de un importante número de personas a la zona, lo cual redunda en una mayor actividad económica que agradece el tejido empresarial de la comarca.

8

ASENTAMIENTOS INDUSTRIALES DISPERSOS

ÁREAS DE INFLUENCIA

8.1 Valdoviño

En este municipio costero de la comarca ferrolana se encuentran ubicadas las siguientes empresas con cierta entidad jurídica y económica:

Industrias Cándido Hermida, S.L. Su fundador, Cándido Hermida, comenzó su actividad como ebanista en 1984.

Enclavada en la parroquia de Loira, esta firma se dedica a la carpintería de madera y ebanistería. Sus productos, de alto nivel, se desarrollan exclusivamente sobre proyecto, por lo que la empresa carece de catálogo. Prima el trabajo por equipos: equipos capaces de diseñar, fabricar y montar en obra. La empresa, a través de su propio taller de formación, continúa enseñando el oficio artesanal a los aprendices durante un período inicial mínimo de seis meses. Dispone, también, de un Departamento dedicado a I+D, en donde se estudian nuevos prototipos a la vez que se innova.

Sus grandes bazas fueron, por un lado, modificar en la medida de lo posible los sistemas artesanales utilizados hasta el momento, adaptándolos a las nuevas tecnologías y sistemas de trabajo. Por otro, apostar por la gente joven tanto a nivel de formación en el propio taller como en los departamentos administrativos o de desarrollo de producto.

Adquirió gran importancia desde la firma en exclusiva para el montaje de las tiendas de ZARA, del gigante INDITEX, en todo el mundo. Para hacer frente a estos compromisos cuenta con una amplia plantilla disponible para actuar en cualquier parte del globo en cualquier época del año.

Según datos oficiales del Registro Mercantil, del año 2006, declaró una fuerza laboral de 152 trabajadores y una cifra de negocio de 23.815.916 euros.

También dispone de una amplia parcela en el polígono de Río do Pozo, con una escuela-taller dedicada exclusivamente a la formación.

Gallega de Impermeabilizaciones y Revestimientos Específicos, S.A. (GAIRESA)

Ubicada en una pequeña parcela de la parroquia de Lago, esta empresa, encuadrada dentro del sector químico, es líder en innovación y desarrollo en la industria de los plásticos.

Fabrica los propios productos que comercializa, disponiendo para ello de laboratorios propios en la propia planta. Dentro de la gama de productos químicos que produce, podemos destacar las pinturas, resinas, plásticos, poliuretanos, etc., que sirven para recubrimientos e impermeabilizaciones de todo tipo de fachadas y estructuras.

Recientemente, la Xunta de Galicia ha reconocido la labor de investigación de la empresa con el Premio Galicia Investigación 2000. GAIRESA está presente en los diferentes sectores de la investigación y tecnología aplicada, habiendo realizado publicaciones en revistas especializadas de los países más avanzados y, también, presentaciones en congresos científicos.
Su cartera de clientes se encuentra distribuida a lo largo de todo el territorio nacional.
Según datos oficiales del Registro Mercantil, declaró en 2006 una plantilla formada por 14 trabajadores y una cifra de negocio de 2.268.093 euros.
Íntimamente ligada a Gairesa se encuentra *TEIMPER, S.A.,* del mismo sector químico y matriz de la anterior, ubicada en Fene, ctra. N. 651, km. 27.3
Esta firma declaró en 2006 una plantilla de 28 trabajadores y unas ventas de 5.866.581 euros.

Luso Hispana de Acuicultura. Esta empresa pertenece al grupo de Isidro de la Cal y está ubicada en Meirás, dedicándose a la cría y engorde del rodaballo. La capacidad de producción de la piscifactoría, en esta especie, es de 140 toneladas al año.

El grupo Isidro de la Cal da trabajo a más de 200 operarios y su volumen de facturación supera los 84 millones de euros, todo referido a 2006.
En la factoría de Meirás trabajan unas 20 personas.

Cooperativas de Vilaboa y de Meirás. Ambas cooperativas están situadas en las parroquias del mismo nombre. Tienen sección de supermercado, almacén y maquinaria agrícola, y sección de crédito (la más importante de todas).
La cooperativa de Meirás dispone de la sección de crédito más importante de Galicia, realizando prácticamente todos los servicios que presta una entidad bancaria.
Ambas entidades emplean, aproximadamente, a una veintena de trabajadores.

Copagro, S.C.L Ubicada en Meirás, cerca del supermercado y almacén de maquinaria de la cooperativa, desde la década de los setenta, esta empresa se dedica a la fabricación de piensos compuestos y da empleo a una docena de trabajadores.

Desarrollo Técnicas Industriales de Galicia, S.A. (DETEGASA). El origen de DETEGASA se remonta a un Holding de empresas fundado en 1965, separándose del mismo y estableciéndose como empresa independiente en 1985.
Esta sociedad está ubicada en el lugar de Sequeiro, cerca del polígono industrial de Río do Pozo. Ocupa una parcela de 4.000 metros cuadrados, distribuidos entre talleres, almacenes y oficinas. El 95% de la actividad de DETEGASA se concentra en la industria naval. La mitad de la misma se dirige a la industria de defensa e industria Off-shore. El mercado nacional absorbe el 70% de su cifra de negocio.
Por lo que a volumen de negocio respecta, en 2006 la sociedad declaró oficialmente unas ventas por importe de 9.996.905 euros y una plantilla compuesta por 58 trabajadores.
Según escrito dirigido por la empresa a esta Asociación empresarial, de fecha 23 de Julio de 2008 y rubricado por su director financiero Edmundo Avendaño Sanjuán, reconoce 90 empleos directos y desconocen el número de empleos inducidos que generan.
Todos sus diseños son propios. La mayoría de los mismos requieren el dominio de diferentes disciplinas: mecánica, hidráulica, neumática, electricidad y electrónica, sistemas de control, etc. Disponen de personal cualificado, como Ingenieros y técnicos, que dominan estas materias.

Han cedido licencias de fabricación de sus incineradores en dos países: USA y CHINA.

Tienen contrato en vigor con la Armada española para el Servicio de Mantenimiento de sus buques: plantas TAR (tratamiento de residuos), Incineradores y Separadores de Sentinas. Han desarrollado una infraestructura adecuada para prestar el servicio, incluyendo:

- Personal especializado desplazado en todas las bases de la Armada.
- Gestión centralizada gobernada por programa informático específico.
- Medios de transporte y talleres móviles propios.
- Gestión específica de stocks para mantenimiento.

8.2 Cerdido

Aunque este municipio agrícola y forestal está encuadrado en la comarca del Ortegal, depende funcionalmente de la comarca ferrolana, ya que limita con tres de sus municipios: Moeche, Valdoviño y Cedeira.

Industrias Generoso Santalla, S.L. Es la única industria de este pequeño municipio. Esta empresa, que se dedica a la carpintería de madera desde 1957 e incorpora ya a la tercera generación, está emplazada en el lugar de A Barcia en una superficie de 50.000 metros cuadrados, ocupada por dos plantas: una, para la fabricación de productos elaborados; y la otra, destinada a almacén, distribución y venta. Da trabajo a 38 empleados y facturó 6.093.656 euros, referido a 2006.

8.3 Narón

Este pujante municipio, que ya cuenta con tres polígonos industriales, dispone, además, en Jubia de uno de los principales grupos empresariales de Galicia: MEGASA.

Metalúrgica Galaica, S.A. (MEGASA). El germen de esta firma arranca en el año 1933, cuando Bartolomé Freire Lago, el mayor de diez hermanos, crea un almacén de hierros en la localidad de Jubia, por aquel entonces capitalidad del municipio de Narón.

La familia Freire procede del municipio vecino de As Somozas, donde radica la casa familiar del progenitor, José Freire Echevarría.

El hecho de que sólo a nueve kilómetros del nuevo establecimiento se desarrolle una intensa actividad industrial relacionada con la metalurgia, los Astilleros de Ferrol, no es ajeno a las circunstancias que motivan el emplazamiento.

Después de un decenio de creciente vida comercial, Bartolomé incorpora a sus hermanos José y Fernando; entre los tres fundan la empresa Freire Hermanos, S.L. La compañía se transformará poco más tarde en sociedad anó-

nima y del almacén de hierros la actividad se ampliará al laminado de acero. Con una base industrial en la ría ferrolana, que les permite la fabricación de sus propios productos, los emprendedores Freire van dejando sentir su presencia por otros puntos de Galicia. Así, la expansión alcanza pronto las zonas de A Coruña, O Porriño, Ferrol, Ourense, etc. llegando hasta Madrid, donde el rótulo de Freire Hermanos pende sobre la puerta de los nuevos centros de venta, siempre ligados a la comercialización del hierro.

En 1953, la familia Freire Lago comienza su actividad siderúrgica al fundar la sociedad **Metalúrgica Galaica, S.A. (MEGASA),** potenciando así su línea industrial. En esa época, la planta consume la energía eléctrica que le es suministrada por la firma General Gallega de Electricidad, embrión de otra compañía emblemática para Galicia: FENOSA. Alguna de las personas que formaron parte en la constitución de ésta última lo hicieron, también, en la de la siderúrgica. El núcleo de MEGASA aún ocupa hoy la parcela de 30.000 m^2 adquirida a finales de 1949, en su actual emplazamiento de Jubia, si bien el recinto fabril amplió progresivamente sus instalaciones con un importante relleno sobre la ría, en el área de As Aceñas, disfrutando de una concesión de 90.739 m^2 otorgada por el puerto ferrolano. Los tráficos asociados a esta superficie concesionaria, según información facilitada por la Autoridad Portuaria de Ferrol, fueron de 619.000 toneladas de chatarra y 77.000 de acero en el ejercicio de 2006.

MEGASA da un salto espectacular en los años ochenta, cuando el grupo orientó su producción a la siderurgia, después de varias décadas dedicada al laminado en caliente. La firma de importantes contratos internacionales se combinó con el cierre de SIDEGASA en 1988, su principal competidora en Galicia. Este hecho deja a MEGASA como única empresa de sus características en todo el noroeste peninsular.

Además de la ininterrumpida modernización de sus instalaciones, la firma de Jubia adquirió el 89,4% del capital de la sociedad portuguesa Siderurgia Nacional de Productos Longos, en 1996 y 1998, con inversiones de 1.100 millones de pesetas *(6.611.133 €)* y 10.000 millones de pesetas *(60.101.210 €)*, respectivamente. Se trata de una industria privatizada en 1995, en donde el Estado luso se reservó el 10% del capital social. A estas inversiones iniciales hay que añadir la realizada en el año 2000, por importe de 5.000 millones de pesetas *(30.050.605 €),* para instalar un nuevo horno eléctrico en la planta portuguesa. Actualmente, dispone en el país vecino de dos fábricas: una en Seixal –cerca de Lisboa- y la otra en Maía –cerca de Oporto-, ambas de características similares a la de Narón.

Las inversiones en la comarca ferrolana no se han detenido. Tras destinar cerca de 1.000 millones de pesetas *(6.000.000 €),* en 1998, para adaptar la acería de Jubia al consumo de gas natural, la sociedad dedicó otros 2.400 millones *(14.424.290 €)* para la puesta en marcha de la fábrica de redes de malla de acero para la construcción:

MEGASIDER, S.L. La misma está ubicada en el polígono industrial de Río do Pozo y su producción es absorbida por el mercado español.
La producción de acero de MEGASA, referida al año 2005, fue de 750.000 toneladas. Su consumo energético, energía eléctrica y gas natural, se evalúa en 712.000 Mwh/año.
A los dos centros fabriles de Portugal correspondieron 1.550.000 toneladas. En el país vecino es líder en ventas de hierro y acero.
Los puestos de trabajo directo en las tres fábricas alcanzan las 1.000 personas.
Las empresas fabriles de Narón, vinculadas a MEGASA, declararon oficialmente, *en 2006,* los siguientes puestos de trabajo y cifras de negocio:

EMPRESA	Nº EMPLEADOS	FACTURACIÓN
Metalúrgica Galaica, S.A.	55	750.217.344 €
Megasa Siderurgia, S.L.	248	251.046.939 €
Megasider, S.L.	58	63.770.449 €
Total grupo	**361**	**1.065.034.732 €**

A la vista del presente cuadro oficial, podemos colegir que al superar el Grupo de empresas ampliamente el millar de millones de euros de facturación, los puestos de trabajo globales, directos e inducidos, superan holgadamente el millar de personas, convirtiéndose así en uno de los más importantes centros fabriles de toda la comarca ferrolana posicionándose en el ranking industrial entre los diez primeros grupos empresariales de Galicia.
La actividad de MEGASA se deja sentir en el puerto de Ferrol, en cuyos muelles se descarga la chatarra utilizada para su posterior fundición. Buques procedentes del Reino Unido, Holanda y otros países europeos depositan allí, anualmente, más de medio millón de toneladas de dicho material, que una flota de camiones se encarga de transportar hasta el centro fabril de Jubia.

Sociedade Galega Cooperativa de O Val. Esta cooperativa del campo situada en la parroquia de O Val, dispone de supermercado, almacén de maquinaria y de productos agrícolas y ganaderos, sección hortofrutícola y sección de crédito. Al producir y comercializar productos hortofrutícolas, da empleo a más de 30 personas.

8.4 Mugardos

En esta villa marinera ubicada al sur de la comarca ferrolana, están asentadas las industrias siguientes:

Impregnaciones Melamínicas Gallegas, S.A. y **Forestal del Atlántico, S.A.** Ambas sociedades están vinculadas al Grupo Tojeiro y en el año 2006 declararon una fuerza laboral de 40 trabajadores y una cifra de negocio de 15.877.243 euros, la primera; y 49 trabajadores y 48.931.352 euros, la segunda.

Reganosa. Esta planta de gas natural emplea a unos 165 trabajadores y su facturación prevista para los próximos cinco años es de 284 millones de euros, según información remitida por la propia empresa.

Metalúrgica del Atlántico. Este grupo de empresas, auxiliares del sector naval, engloba a las siguientes firmas: Talleres Cachaza (con nave y oficinas en San Pedro de Leixa, Ferrol), Montajes y Reparaciones Cachaza, Auxiliar Naval del Atlántico, Metalúrgica del Atlántico y Montajes y Reparaciones Nervión.
Debido a la situación ecléctica del grupo, no se dispone de datos del mismo.

Hotel-Restaurante Pazo de Rilo. Este antiguo pazo restaurado forma un complejo turístico y de negocios, con 30.000 metros cuadrados de zonas ajardinadas: ofrece 6 suites principales, 14 habitaciones y SPA; disponiendo, además, de una capilla.

8.5 San Sadurniño

En este municipio del interior, eminentemente agrícola y forestal, se encuentran las dos únicas industrias del término municipal:

Industrias del Tablero, S.A. (INTASA). Vinculada al Grupo Tojeiro y dedicada a la producción de tablero de fibra, fue una de las pocas empresas que se instaló en la comarca ferrolana en 1987 al abrigo de las ayudas concedidas por el Gobierno central a las zonas ZUR, de urgente reindustrialización, para ayudar a paliar la crisis originada por la reconversión del sector naval, tan perjudicial para la zona desde el punto de vista del empleo. En 2006 declaró una plantilla de 124 trabajadores y unas ventas de 52.317.917 euros.
Metalfra, S.L. Esta empresa, que se dedica a la carpintería metálica y calderería en general, declaró en 2006 una fuerza laboral de 28 trabajadores y una cifra de negocio por importe de 1.933.215 euros.

8.6 Ferrol

Al no disponer la urbe naval de suelo industrial, pues tampoco tiene empresas en donde asentarse.

Acuidoro, S.L. Esta piscifactoría, dedicada a la cría y engorde del rodaballo, está emplazada en la parroquia de Doniños, en el lugar de Cariño.

Declaró, en 2006, una plantilla de 37 trabajadores y una facturación de 5.463.074 euros.

8.7 Neda

Galicia Textil, S.A. Esta fábrica textil, emplazada al pie de la desembocadura del Río Jubia y junto al puente del mismo nombre, fue antes, en el S. XIX, **La Casa de Moneda de Jubia**: una ceca española de emergencia montada en 1811 debido a la invasión francesa. Se estableció en un edificio ya existente, que hasta 1790 había sido Real Fábrica de Cobrería de Jubia y en donde se fabricaban planchas de cobre para revestir los buques de la Armada construidos en el astillero ferrolano. No comenzó su producción hasta 1803.

Ocupa una superficie total de unas 36 hectáreas e incluye, también, un denso bosque de eucaliptos y grandes prados, así como modernas edificaciones fabriles de

gran superficie, de unos 18.000 m^2. Hoy se conservan algunas estructuras originales, particularmente el Gran Azud y el Canal de casi 900 metros de largo.

Con motivo de la Guerra de la Independencia librada contra la ocupación francesa, se convirtió en ceca en 1811; pues la Casa de Moneda de Segovia estaba en manos de los franceses, emitiendo moneda de cobre a nombre de José Napoleón Bonaparte. Entonces se decide establecer otra fábrica en zona libre del yugo francés, para acuñar cobre en nombre del rey español legítimo, Fernando VII. En 1812 se acuñaron las primeras monedas, que eran de 8 maravedíes. En años sucesivos se acuñan, también, monedas de 1, 2 y 4 maravedíes.

En 1815 la Casa de Moneda de Segovia comienza a acuñar monedas en nombre del rey español y Jubia empieza a perder importancia, volviendo en 1819 a fabricar planchas de cobre para los buques de la Armada. Entre 1827 y 1835 se dejó de fabricar moneda.

En 1850 se acuña la primera moneda del sistema métrico decimal, que se había establecido oficialmente en 1848. El 28 de agosto de 1850 se da la orden de finalizar la fabricación de monedas en Jubia: las últimas salen de fábrica en septiembre de ese año. No obstante, entre 1866 y 1868 se acuñan monedas de medio, uno, dos y medio, y cinco céntimos de escudo. Ese año de 1868 se procede al cierre definitivo, juntamente con la ceca de Segovia.

La finca es subastada en 1873, por el precio de 1.124.273,50 pesetas, convirtiéndose en fábrica textil.

La actual fábrica de *Galicia Textil, S.A.* se constituye en marzo de 1982 y forma parte de un grupo de empresas cuya matriz se encuentra en Cabezón de la Sal (Cantabria), aunque no forman grupo fiscal, se dedica a la producción de hilados y tejidos provenientes del algodón, el poliéster y otras mezclas.

En 2006, según datos oficiales del Registro Mercantil, alcanzó una cota de *ventas de 9.795.421* euros y dio *trabajo directo a 92 personas*. En estos momentos, esas cifras tienden a la baja debido, fundamentalmente, a la fuerte competencia de los países emergentes asiáticos; pues éstos producen a menores costes y hacen que la línea de hilatura para venta al cliente sea deficitaria, caminando en su tendencia hacia la desaparición de persistir las actuales circunstancias. No se vislumbran soluciones al problema apuntado.

Para este año 2008, según fuentes de la empresa, las previsiones de ventas caerán hasta los *8 millones de euros,* prácticamente un *20% menos que en 2006.*

Su plantilla actual la componen 80 trabajadores, 46 hombres y 34 mujeres, con un alto grado de estabilidad en el empleo, pues *el 96% de los mismos son fijos,* concretamente 77 personas; tan solo 3 trabajadores lo son con carácter temporal. Además, en los servicios externalizados de seguridad, limpieza y conservación da trabajo a 6 personas más; y en momentos puntuales contrata, además, a unos 5 trabajadores a través de las E.T.T (Empresas de Trabajo Temporal).

También crea un importante volumen de trabajo indirecto en el sector del transporte, pues su *producción anual de 2,5 millones de kilos de hilo* y *7 millones de metros lineales de tela* genera ocupación para unos *230 camiones* encargados de retirar el género, con una *salida media de 5 camiones por semana.*

Mármoles Roxal, S.L. Empresa cuya actividad consiste en el manipulado y corte del granito, la piedra y el mármol, está ubicada en el lugar de Maciñeira – O Roxal. Se constituyó como sociedad en 2001, si bien la familia Lorenzo lleva toda una vida dedicada a trabajar la piedra natural. Sus naves, de 1.500 metros cuadrados, se encuentran enclavadas dentro de unas instalaciones de 15.000 m^2.
En 2006 declaró una fuerza laboral de 16 trabajadores y una cifra de negocio de 1.137.229 euros.

ferrolterra
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS

ferrolterra
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS