

Las instalaciones de Cantábrico y Riera ya no serán utilizadas para construir barcos, sino plataformas petrolíferas, según los planes del presidente de Irasa, Carlos Escaño.

La empresa tendrá 80 empleados, invierte 261 millones y fabricará plataformas petrolíferas

Irasa, fruto del desaparecido astillero Cantábrico y Riera, funcionará en enero

Gijón, Angel MARCOS

En enero de 1989 las instalaciones del desaparecido astillero Cantábrico y Riera volverán a funcionar, tras un complejo proceso que ha cristalizado en la creación de una nueva sociedad que realizará una «estricta reconversión» basada en abandonar la construcción naval y dedicarse a la fabricación de material para la industria petroquímica.

La nueva sociedad, Industrias y Reparaciones Asturianas, S. A. (Irasa), comenzó a funcionar en la primera semana de junio y, según presidente, Carlos Escaño, en los próximos seis meses desarrollará las actuaciones financieras, comerciales e inversoras para que las instalaciones inicien su funcionamiento productivo en enero de 1989.

Esta nueva empresa contará con una plantilla de 80 trabajadores, procedentes de Cantábrico y Riera que se incorporarán progresivamente a partir de enero y en un período de aproximadamente dieciséis meses.

Hasta ahora en la empresa están trabajando 12 empleados, que ya han comenzado a desarrollar la actuación comercial, «que será uno de los factores básicos en el futuro de Irasa, ya que nuestro mercado no será el formado por la cartera de clientes cautiva, derivada de la siderurgia regional, sino que se conformará con pedidos internacionales», afirma Carlos Escaño, quien añade que «las expectativas en principio son positivas, ya que tras los escasos contactos internacionales mantenidos hemos recibido cinco ofertas, relativas a material para la industria petroquímica». Carlos Escaño expresa con cierta precaución que «es muy posible que tras los dos primeros años de funcionamiento Irasa apenas tenga actividad en la reparación naval, debido al buen comportamiento previsible de la demanda en el sector de construcción petroquímica».

Estricta reconversión

El proyecto que Irasa pretende desarrollar consiste en utilizar las instalaciones de Cantábrico y Riera para la construcción de material para plataformas petrolíferas y para la industria petroquímica en general. De esta forma, las gradas del astillero serán utilizadas para la expedición de las construcciones y los talleres de calderería, ajuste, forja y soldadura para la fabricación de estos equipos, lo que conlleva la formación profesional de

una parte de los trabajadores.

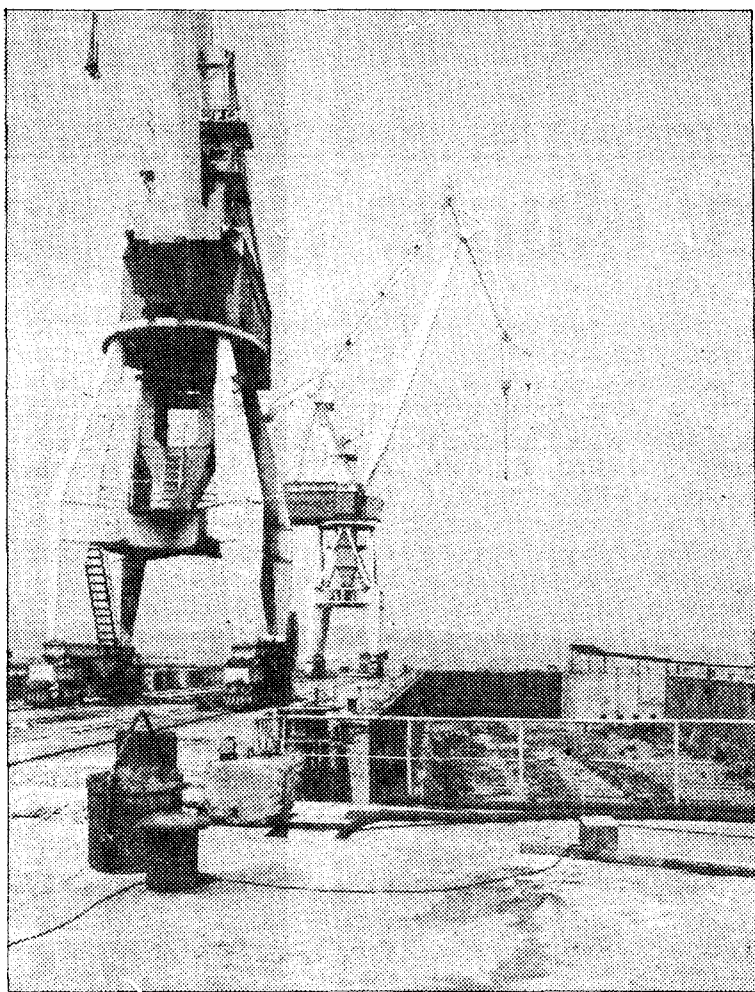
Irasa se constituyó como sociedad el 31 de diciembre de 1987, con un capital social de un millón de pesetas. Los cinco socios fundadores presentaron el proyecto a la Zona de Urgente Reindustrialización (ZUR), que aprobó subvencionar con 45 millones el proyecto, que contempla una inversión global de 261 millones. La financiación de las inversiones se realizará por una doble vía. Por una parte, la ampliación de capital prevista para las próximas semanas y que supondrá un aumento de 70 millones de pesetas del capital social. En segundo lugar, por el apoyo financiero de los propios trabajadores, ya que la indemnización, firmada ayer, de tres millones que recibe cada uno de los ochenta trabajadores será prestada a la sociedad como crédito «blando».

La propiedad de las instalaciones, por otra parte, quedó resuelta a mediados de junio, tras el acuerdo entre la sociedad y los trabajadores. Las instalaciones, debido al cierre del astillero, eran propiedad de los trabajadores, que llegaron a un acuerdo por el que Irasa recibe la propiedad a cambio de diversos compromisos con los 80 empleados.

Una larga historia

Desde hace siete años el astillero gijonés Cantábrico y Riera ha permanecido inactivo. El complejo proceso de reconversión naval, que en Asturias ha conllevado la fusión en una sola empresa de dos astilleros privados, no solucionó la situación de Cantábrico y Riera. Las instalaciones están formadas por 66.500 metros cuadrados, con 10.700 de ellos cubiertos, dos diques con capacidad para buques de 132 metros de eslora, dos gradas y tres grúas pórtico. La construcción de estas instalaciones data de la década de los cuarenta, si bien el astillero inició su actividad de construcción naval en los años veinte, habiendo fabricado 154 buques y reparado un total de 274.

La reconversión naval dejó a Cantábrico y Riera como un



En enero de 1989 se reiniciará la actividad en las instalaciones del astillero gijonés.

«astillero fantasma» propiedad de sus 250 empleados, que durante varios meses mantuvieron serias discrepancias y problemas con las administraciones central y regional por su atípica situación. El ex conserje de Industria Julio Gavito planteó la posibilidad de reconvertir las instalaciones en un astillero de reparaciones, proyecto que quedó bloqueado hasta que los dos buques que permanecían en los diques del astillero aún sin terminar fueron enviados a Unión Naval de Levante. La recta final de este complejo proceso se ha desarrollado en los despachos, debido a las reticencias de algunos sectores de la Administración a admitir como proyecto ZUR, y por tanto subvencionar, un astillero de reparaciones. La alternativa de la construcción de materiales para la industria petroquímica, paralela a la actividad de reparaciones, posibilitó la solución del proyecto y su aprobación.

Perspectivas

Según los informes y los datos de Irasa, los mercados petroquímico y de exploración petrolífera mantienen unos niveles de pedidos «adecuados,

aunque evidentemente muy inferiores a los que se registraron en los años sesenta y setenta», afirma Carlos Escaño. Añade que «en cualquier caso, el mercado existente en reposición permite unas buenas perspectivas, que para Irasa dependerán de la capacidad comercial que desarrollemos». Las previsiones iniciales apuntan a que la sociedad, en su primer año de actividad normal, puede alcanzar los 500 millones de facturación, con una carga de trabajo suficiente para la totalidad de la plantilla. Este mercado parece tener unas condiciones más favorables que el de reparaciones navales, ya que en éste influye, por una parte, la competencia de los astilleros estatales, y en segundo lugar la portuguesa, dado que el centro de reparaciones de Lisboa mantiene unos elevados niveles de actividad y un creciente prestigio.

Según el presidente de la sociedad, Carlos Escaño, y el director de control de calidad, José Antonio González Portilla, la actividad en el sector petroquímico «tiene la ventaja de un mayor valor añadido», por lo que no es descartable que la actividad de reparación tenga escaso desarrollo.

Inminente constitución de una Fundación Laboral

La Cámara de Construcción concederá prioridad a los suministradores asturianos

Oviedo, J. C.

La inminente constitución de la Fundación Laboral del Sector de la Construcción del Principado de Asturias, la solicitud de mayores inversiones regionales y estatales en la infraestructura viaria de la comunidad autónoma y la suscripción de un documento en virtud del cual promotores, constructores y contratistas de la región se comprometen a contratar con carácter preferente oferta de materiales, servicios y mano de obra asturianos, aun en desigualdad de condiciones, fueron algunos de los acuerdos adoptados por la asamblea general de la Cámara Asturiana de la Construcción (CAC), celebrada ayer en Oviedo.

Promotores, constructores y empresa auxiliar integrados en la CAC suscribieron un documento en el que los asociados a la patronal de la construcción se comprometen a contratar con carácter prioritario materiales, servicios y mano de obra asturianos, aun en los casos en que la oferta sea hasta un 5 por 100 más cara que las provenientes de otras regiones, y concederles en todo caso derecho de tanteo. Con esta decisión la CAC pretende contribuir al relanzamiento del sector auxiliar de la construcción, que se considera capital en la dinamización de la economía del Principado, atendiendo a la peculiar situación de regresión que padece. Para los responsables de la CAC, la gravedad de la situación económica regional exige medidas drásticas, aun cuando, como la adoptada, rayen los límites constitucionales, que consagran la libertad de mercado. «Bordearemos los límites de la Constitución sin infringirlos», manifestó un portavoz de la patronal de la construcción. La CAC acordó asimismo solicitar de las administraciones regional y municipal la adopción de este mismo criterio de preferencia en la licitación de obra pública. «Estamos imponiendo a contratistas y promotores el consumo prioritario de productos asturianos y consideramos que la Administración debe seguir en lo posible este ejemplo».

La asamblea de la CAC acordó asimismo exigir para Asturias una mayor partida presupuestaria del plan general de carreteras 1984-1991, en el convencimiento de que los 50.000 millones de pe-

setas destinados al Principado, de un total de un billón y medio de pesetas para el conjunto del Estado, supone una discriminación de Asturias, cualesquiera que sean los indicadores que se utilicen: inversión por habitantes, por kilómetros de red viaria, etcétera. Según la CAC, esta demanda es tanto más acuciante cuanto, por la peculiar situación de crisis económica de Asturias, el relanzamiento de la región demanda como condición inexcusable la dotación de una infraestructura de comunicaciones que garantice la competitividad de las empresas asentadas en el territorio asturiano. «Asturias necesita», manifestó Serafin Abilio Martínez, presidente de la patronal de la construcción, «un plan integral de comunicaciones por mar, ferrocarril y carreteras. Dado que hemos quedado marginados definitivamente del plan de transporte ferroviario y no vamos a contar ni con la variante de Pajares ni con la salida férrea por el Este, vamos a solicitar de la Administración central mayores inversiones en carreteras para adecuar la insuficiente dotación de nuestras infraestructuras».

Para la CAC, el Estado debe licitar antes de 1991 las obras necesarias en la red general para facilitar las salidas hacia la Meseta, el Este y el Oeste, y el Principado, hacer lo propio con las obras pendientes en su red viaria.

La asamblea de la Cámara acordó asimismo la constitución, la semana próxima, de la Fundación Laboral de la Construcción, cuya creación se había pactado en la negociación del convenio sectorial. Esta Fundación estará regida por un órgano paritario, del que forman parte los sindicatos UGT y CC OO, con seis representantes, y los empresarios con otros seis, cinco de ellos en representación de la CAC y uno por Asprocon. Con esta iniciativa, inédita hasta ahora en nuestro país, empresas y trabajadores pretenden garantizar prestaciones sociales, prioritariamente de formación profesional. Esta Fundación estará dotada con una aportación presupuestaria con cargo a las empresas equivalente al 1 por 100 de la masa salarial del sector, que representará unos recursos para el presente año de 150 a 200 millones de pesetas. Para 1989 el coeficiente a aplicar será el 1,5 por 100.

Hasta ahora ocupaba la dirección general de Ensidesa

Rogelio Bodelón, nombrado nuevo director adjunto del Instituto Nacional de Industria

Oviedo

Rogelio Bodelón López, hasta ahora director general de Ensidesa, abandonará este cargo para incorporarse a la Dirección General III del Instituto Nacional de Industria (INI). Bodelón, que conservará su condición de directivo de este «holding» estatal, asumirá el cargo de director adjunto al actual director general III, Federico de Lora Soria.

La posible marcha de Bodelón de Ensidesa se había comentado en las últimas semanas, a raíz de que el pasado 26 de mayo la junta general de accionistas tuviese confirmación del nombramiento de Ignacio López Aranguren como consejero delegado de Ensidesa, cargo hasta ahora inexistente en el «staff» de la empresa siderúrgica asturiana.

Rogelio Bodelón es doctor ingeniero industrial y tiene 51 años de edad. Ha desempeñado su actividad profesional en diversas empresas del sector químico, como Lummus, Paular y Sefanitro, en la

que desempeñó el cargo de consejero director gerente. También trabajó en el sector electroquímico como director comercial de Hidronitro Española, y en el de bienes de equipo, como adjunto al presidente de la empresa Tarnos. En el sector siderúrgico pasó por Altos Hornos de Vizcaya antes de incorporarse a Ensidesa en 1983 como director general. Ignacio López Aranguren Marcos había sido nombrado por el consejo de administración de Ensidesa el 17 de febrero de 1987 presidente de Siderúrgica del Mediterráneo (Sidmed), empresa perteneciente al grupo Ensidesa, y el 26 de mayo pasado, consejero delegado de la siderúrgica asturiana.

El nombramiento de este último dio lugar a que se rumoreara la posible marcha de Bodelón a Sidmed en calidad de presidente. En mayo pasado, Fernando Lozano, presidente de Ensidesa, había declarado al respecto que aquélla era una simple hipótesis y que «Bodelón tiene futuro dentro del grupo Ensidesa».