

“Construcción Naval: Una ruta entre la espada y la pared Proteccionismo y competitividad en ¿Un mercado global?”

ORGANIZADA POR:

El Comité de Asuntos Marítimos y Marinos del Instituto de la Ingeniería de España.

Madrid, 19 de mayo de 2016 18:00 Horas

Salón de Actos del I.I.E. General Arrando, 38. 28010 Madrid
Imprescindible inscripción gratuita previa en [este enlace](#) o en el 91 319 74 17

PROGRAMA

- 18:00 Bienvenida a los asistentes y presentación de los ponentes:
D. Carlos del Álamo, Presidente del Instituto de la Ingeniería de España.
Pendiente de confirmación., Comité de Asuntos Marítimos y Marinos del IIE.
- 18:10 “*Un mundo creciente y cíclico*”
D. Rafael Gutiérrez Fraile. Ex Director Técnico y de Compras de Astilleros Españoles.
Consultor Internacional.
- 18:40 “*Una industria internacional estratégica. Cómo unos y otros tejen, o no, su defensa*”
D. José Esteban Pérez. Ex Vicepresidente del Grupo de Construcción Naval de la OCDE.
Ex Secretario General de la Asociación de Constructores Navales Europeos.
- 19:10 Coloquio con los asistentes.
Moderador. **D. Manuel Moreu Munaiz**, Ex Presidente del IIE.
- 19:40 Copa de vino español.

PRESENTACIÓN

Los barcos y transportan aproximadamente el 80% del volumen del comercio mundial, son vitales para el transporte de productos energéticos e igualmente lo son los artefactos diseñados para la explotación de los recursos marinos de todo tipo. Constituyen aquellos, además, una herramienta fundamental estratégica para las defensas nacionales. En las últimas décadas protagonizan un importante despegue de las actividades turísticas y de la náutica deportiva.

Son, pues imprescindibles y seguirán siéndolo en el futuro. Diseñarlos, construirlos y explotarlos estará siempre en el activo de los países marítimos. La industria de la construcción naval es la llave para ello, y algunos lo están comprendiendo mejor que otros; por ello hay países marítimos, otros que no lo son tanto, y otros que no lo son en absoluto.

La construcción naval mundial de las flotas y artefactos civiles se está des-globalizando a pasos agigantados y lleva caminos de estar en muy pocas manos o en el peor de los casos en unas únicas manos. Cabría preguntarse si puede llegar un momento en el que ese dominio sea tal, que los constructores puedan decidir, no sólo qué fabrican, sino para quién lo fabrican, y no conviene olvidar el carácter “nacional” con el que los países asumen, llegado el caso a esta industria, y la influencia que esto podría tener en el comercio mundial como arma estratégica. Desde hace ya tiempo la industria de la construcción naval ha pasado de ser de mano de obra intensiva a ser de capital y tecnología intensiva, pero seguirá necesitando de importantes instalaciones físicas para construir. Es una industria que requiere de una alta cualificación de sus trabajadores y demanda cerrar una difícil ecuación: la convivencia de trabajadores estables con ingresos atractivos, que proporcionan retornos fiscales y de inversión en consumo superiores a la media y la necesidad de una productividad y de una capacidad de asumir valor añadido para competir, no en base a una devaluación precaria del coste sino de un aumento del valor del mismo. O lo que es lo mismo: empleo de verdad en un país con industria.

Se ha debatido mucho qué es lo que se ha hecho mal o bien en Europa y en España en estos campos, y qué es lo que otros han hecho bien o mal. En estas cosas no se puede analizar una parte separada del todo.

Es hora de recapitular, sin las melancolías y añoranzas frecuentemente habituales, y mirar hacia adelante. Analizar lo que otros han hecho mientras que en esta parte del mundo seguíamos mirándonos con desconfianza y sin respuestas. Posiblemente utilizando un campo de juego en el que ya los otros no juegan.

