

Desayunos con el Clúster

“La industria, a pesar de su peso actual, tiene un papel vertebrador de la economía”

- **El sector industrial “es el principal inversor privado en la I+D+i” en España**
- **El mercado único supone una palanca de competitividad para nuestra industria**
- **El objetivo de todas las actuaciones es “que crezca la productividad”**

El Secretario General de Industria y PYME destacó el papel de la industria como base del crecimiento futuro y sostenible, durante su intervención en los Desayunos con el Clúster al tratar las estrategias para el desarrollo industrial en nuestro país, especialmente en el sector marítimo.

Madrid, 11 de Abril de 2019. El Clúster Marítimo Español (CME) celebró ayer un nuevo Desayuno con el Clúster, con la intervención del Secretario General de Industria y PYME del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, D. Raúl Blanco Díaz, quien explicó la importancia del sector industrial para nuestro país como base del crecimiento futuro y sostenible. Según Blanco, “la industria, a pesar de su peso actual, tiene un papel vertebrador de la economía”, porque tiene un efecto arrastre sobre el conjunto, protagoniza la internacionalización, genera empleo de calidad, es el sector con mayor actividad productiva y motor de innovación. En este sentido, el Secretario General aseguró que el sector industrial “es el principal inversor privado en la I+D+i” en nuestro país, defendiendo así también la necesidad de apostar por la industria como motor económico.

A pesar de su importancia, Raúl Blanco reconoció que su peso actual no es el idóneo, “estamos lejos del objetivo que se había marcado del 20%”, reconoció, muy por debajo de otros países como Alemania o Italia y lejos del objetivo de la Estrategia Europa 2020, pues no llega a representar el 20% de nuestro PIB. Además, tampoco hemos llegado a recuperar los niveles precrisis de 2006. El peso en España es del 16,3% en 2017, cuando la media europea está en el 17,6%.

Aun así, las cifras reflejan el papel clave que juega para la mejora de la competitividad y la generación de riqueza y empleo, con 2,3 millones de empleados, 572.000 millones de euros de facturación y un efecto multiplicador de 1,34.

Tras exponer la situación actual de la industria en nuestro país, Raúl Blanco afirmó que el mercado único supone una palanca de competitividad para nuestra industria, porque elimina barreras a la importación y exportación; amplía los mercados; expande la oferta de aprovisionamiento; y, en definitiva, facilita la integración en cadenas globales de valor, tal y como ocurre en el ejemplo de la industria eólica, sobre la explicó las oportunidades que representa el mercado único. La foto representa una actividad donde somos el único país que cubre todo el ciclo relacionado con dicha industria, desde el suministro de componentes hasta el mantenimiento. Un proceso que se repite en otras industrias como la de automoción, aeronáutico, ferroviario e, incluso, naval, comentando el buen posicionamiento que tenemos en todas ellas dentro de la Unión Europea: ocupamos la tercera posición en la UE por número de astilleros en activo, la décima posición a nivel mundial, y somos el segundo país europeo en número de buques contratados en 2017.

Raúl Blanco destacó la sofisticación y elevada complejidad de nuestra industria naval como señas de identidad de sus productos, ilustrando la afirmación con numerosos ejemplos de proyectos punteros realizados en astilleros españoles. De entre todos ellos puso énfasis en el proyecto Neptuno, como ejemplo emblemático de lo que es capaz la industria española: “un ultraexclusivo sumergible, bajo estricta edición limitada, que redefinirá el lujo y las prestaciones para solo unos pocos selectos”. Pocos saben que este proyecto para la mítica firma de automoción Aston Martin, tiene detrás a la industria nacional.

Proceso de cambio

Tras comentar la situación actual de la industria, el Secretario General expuso los retos que debe afrontar, principalmente motivados por el impacto de los avances tecnológicos. “A diferencia de revoluciones industriales anteriores, son muchas tecnologías y cambios sociales los que están cambiando la industria”, afirmó Blanco, y pasa en todos los sectores industriales. Poniendo de ejemplo el ámbito de la automoción, explica cómo la Industria 4.0 y la digitalización han transformado la visión estratégica, porque ahora no se venden coches, sino kilómetros o la introducción de nuevos combustibles. Y de todos los cambios destaca el de los modelos de negocio, afirmando que quizás sea el más importante, porque la transformación digital supone un 20% tecnología y un 80% modelo de negocio. En este sentido, la tecnología es importante, pero sobre todo es importante “saber hacia dónde va nuestro negocio”.

Estrategia de la industria naval

En esta línea, Blanco explica que desde el Estado se ha elaborado una nueva política industrial dividida en tres iniciativas que nos preparan para aprovechar las oportunidades actuales: Pacto de Estado por la Industria, nueva Ley de Industria y la Estrategia Política Industrial para España 2030. Fruto de estas iniciativas es el impulso de las Agendas Sectoriales de las principales industrias, cuyo objetivo es articular nuevas políticas dinamizadoras para que su peso en el PIB alcance la meta del 20% en 2020; poner en valor su contribución y carácter estratégico como pilar de creación de riqueza para la economía; y alcanzar una visión consensuada sobre cuáles son las medidas necesarias para impulsar su desarrollo. Una de estas agendas fue la Agenda Sectorial de la Industria Naval, realizada en coordinación con PYMAR, y con la colaboración de Navantia y Anen. La Agenda engloba la visión integral de construcción y transformación de buques y artefactos marinos; la reparación y mantenimiento naval; la construcción de embarcaciones náuticas y de recreo; y la industria auxiliar complementaria naval. Representa una visión compartida entre la Administración y el sector marítimo, sobre cuáles son los retos de futuro y el rumbo a seguir para su fortalecimiento y competitividad, articulándose sobre tres ejes fundamentales: dimensionamiento socio-económico, vectores de competitividad y palancas de mejora.

Respectos al dimensionamiento, la industria naval es fuente de empleo y generador de riqueza, con casi 70.000 empleos y 7.500 millones de euros, configurándose como pilar fundamental para el desarrollo de otras actividades como el transporte de mercancías, el aprovechamiento de recursos de origen marino o el turismo, entre otras.

En cuanto a los vectores de competitividad, la Agenda establece hasta ocho ventajas competitivas: posicionamiento estratégico; versatilidad especializada en la diversificación del portfolio; referente de exportación; transición a un transporte sostenible; producción respetuosa, segura y de calidad; innovación y desarrollo, claves en la actividad; coordinación e integración, pilar de los procesos productivos; y la mejora de su productividad. Vectores necesarios para afrontar los nuevos retos detectados para el sector, como son la necesidad de una producción más eficiente e intensiva en tecnología; contribuir a una economía sostenible; la transformación digital; y la formación, cualificación y capacitación adaptadas a los nuevos retos.

Con ello se identifican hasta diez ejes prioritarios como palancas de mejora en los que se debe actuar: digitalización, capital humano, medio ambiente, I+D+i, internacionalización, instalaciones productivas, financiación, regulación, fiscalidad y transporte sostenible. Y para actuar sobre estos ejes, Blanco comentó las 20 medidas específicas que establecen el camino para lograr los objetivos, entre las que se encuentran medidas a corto, medio y largo plazo, algunas de las cuales ya se están en marcha.

Con carácter general, el Secretario General también explicó el Plan IC4.0, cuyo objetivo es impulsar la transformación digital de la industria española, donde destacó la aprobación ya de 50 millones de euros de ayudas a la industria manufacturera; así como otras iniciativas: el coworking virtual de aceleración de *startups*, el Programa de Agrupaciones Empresariales Innovadoras (AEI); y otras políticas y líneas de actuación, todas con el objetivo de “que crezca la productividad”, explicó Blanco. En estas otras iniciativas encontramos las ayudas al sector de la construcción naval, que tendrán forma de subvención al tipo de interés de préstamos para financiar la construcción de buques, dotada en los Presupuestos Generales del Estado de 2018 con 57 millones de euros.

El Secretario General de Industria y PYME terminó su intervención defendiendo la necesidad de políticas industriales estables, “es crucial”, dijo Blanco, porque no es una cuestión local, “estamos compitiendo a nivel global”, y cuanto más estable sean estas políticas, mejor para la inversión y, con ello, para la competitividad de nuestra industria

Reivindicaciones del sector

El presidente de honor del CME, Federico Esteve, inició la presentación del Secretario General destacando la importancia del sector marítimo desde la perspectiva industrial, especialmente por su impacto socioeconómico

nacional. Además, aprovechó para exponerle al invitado las reivindicaciones del sector en este campo, centradas en construcción y reparación naval, si bien la Agenda Sectorial de la Industria Naval, ya recoge algunas de las mismas. Para el CME, las actuaciones prioritarias en este sentido están clasificadas en cinco grandes áreas: ayudas financieras, de innovación, formación, internacionalización y reparación naval. De las primeras destaca la necesidad de dar continuidad a los instrumentos de financiación del Instituto de Crédito Oficial (ICO), permitiendo así disponer de un canal ágil de gestión entre las entidades financieras y las empresas. Así mismo, es necesario agilizar los procedimientos de tramitación en la obtención de apoyo del Fondo para la internacionalización de la Empresa (FIEM); impulsar el marco de colaboración público-privado entre la Compañía Española de Seguros de Créditos a la Exportación (CESCE) y entidades sectoriales garantes de la construcción de buques; dar continuidad también a los instrumentos de financiación del FIEM y Convenio de Ajuste Recíproco de Intereses (CARI). Esteve también comentó la necesidad de ayudas de innovación e I+D+i; de programas específicos de formación ante la preocupante falta de personal cualificado en los buques, principalmente; o impulsar acuerdos de colaboración públicos-privados para el desarrollo de campañas sectoriales de promoción y, en general, apoyar la internacionalización.

Nota para los editores:

En el siguiente enlace puedes descargar más fotografías del evento: <https://bit.ly/2UIVSsO>

El enlace a las imágenes caducará a los 30 días.

Para más información puede ponerse en contacto con la dirección de comunicación del Clúster Marítimo Español:

José Henríquez comunicacion@clustermaritimo.es | Tel.: 91 339 68 98 | M.: 628 26 90 82