

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CONSTRUCCION NAVAL

LeaderSHIP

CONCLUSIONES

La construcción naval europea es un sector de alta tecnología que proporciona miles de puestos de trabajo de alta cualificación, tanto en los astilleros como en su industria suministradora de equipos y servicios, centros de investigación, tecnológicos, universidades, etc, siendo un **sector clave para la economía de diversas regiones europeas**.

La construcción naval está haciendo frente a una crisis sin precedentes que se manifiesta en una caída de la demanda (-80% en 2009) y una fuerte reducción del empleo (en 2009, 20%, se estima que en 2010 podría incrementarse hasta el 50%) originada en la crisis económica y financiera y agravada por las distorsiones de mercado causadas por el incremento de capacidad por los países del Extremo Oriente y su competencia desleal.

Si Europa quiere responder a los desafíos presentes de impulsar su crecimiento económico y su actividad industrial, las inversiones locales y regionales mejorando sus infraestructuras, un transporte marítimo seguro y medioambientalmente sostenible, su estrategia de seguridad energética y de defensa, y la explotación sostenible de sus recursos oceánicos **es imprescindible que los Estados Miembros y la Unión Europea consideren al sector como estratégico**.

Por tanto, la Comisión Europea y los gobiernos nacionales **deberían emprender acciones conjuntas urgentes para mantener la capacidad industrial en el sector con el objetivo de mantener su masa crítica** y así, **evitar pérdidas irrecuperables en su capital intelectual, su “know how”**, no sólo en los astilleros sino en todo su tejido industrial y social asegurando su capacidad para desarrollar actividades marítimas complejas.

Conclusiones

- **El documento LeaderSHIP ha sido y es un instrumento perfecto para desarrollar una política industrial coherente para el sector naval**. La mayoría de las iniciativas contenidas en él son válidas y aún pueden ser desarrolladas con mayor amplitud. Sin embargo, en estos momentos, **es absolutamente necesario complementarlo emprendiendo adicionales acciones temporales urgentes** para hacer frente a la situación actual de crisis.
- **Es necesario poner en marcha las medidas propuestas en la reunión de alto nivel de LeaderSHIP de Septiembre de 2009**: estimular la renovación de la flota, incentivos financieros, desarrollar esquemas innovadores de

investigación, desarrollo e innovación y búsqueda de un mercado internacional de competencia leal.

- **Hay que desarrollar un Programa de renovación de la flota europea conforme a las Directrices comunitarias de ayudas al medio ambiente** que permitiría impulsar su crecimiento económico y su actividad industrial, las inversiones locales y regionales mejorando sus infraestructuras **y reduciendo significativamente las emisiones de los buques.**
- **Hay que reforzar los instrumentos financieros nacionales así como mantener el actual Marco Temporal para Ayudas de Estado más allá de su vigencia actual, al menos en el sector naval.** Además es preciso desarrollar definitivamente un sistema europeo de financiación complementario de los esquemas nacionales existentes.
- **Se debe prorrogar el actual Marco de Ayudas a la Construcción Naval vigente hasta 2011,** reforzando sus instrumentos conforme a la experiencia pasada.
- **LeaderSHIP debería ser desarrollado en el marco de la Unión Europea para garantizar una rápida, coordinada y efectiva aplicación de sus instrumentos evitando incertidumbres legales.**
- **La implantación práctica de la soluciones es responsabilidad de los Estados miembros, por tanto éstos deberían manifestar su disposición a afrontarla.** Pero una disposición positiva de los Estados miembros es una condición necesaria, pero no es suficiente, **sólo una apuesta conjunta, firme y decidida, por parte de ambos, la Comisión Europea y los Estados miembros crearía el clima idóneo para el desarrollo de LeaderSHIP.**
- **Esta Conferencia solicita formalmente a la Presidencia española que, en la próxima reunión del Consejo de Ministros de Competitividad de la UE, se incluya en su Agenda el análisis de las propuestas presentadas por la industria. Asimismo, se requier a la Comisión Europea que ponga a disposición del Consejo toda la información precisa y oportuna para que se tomen decisiones sobre lo tratado en esta conferencia sin dilación.**

Bilbao 21 de abril de 2010