

ALBERTO VELÁZQUEZ

El BOE publicó hace poco más de un año la convocatoria del Perte (Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica) Naval, que incluía la concesión de ayudas por 310 millones de euros (y la previsión de atraer 1.150 millones de inversión privada).

En aquellos momentos, la ministra Reyes Maroto destacaba la importancia de «un sector estratégico para contribuir a la autonomía industrial de España y Europa y potenciar su diversificación y su desarrollo sostenible, tecnológico y digital» a la vez que subrayaba la importancia de «la generación de empleo cualificado y de calidad», con la promoción de un plan transversal de formación y reciclaje profesional, desde soldadores y caldereros a la especialización en 'gemelos digitales', ciberseguridad, IoT, Big Data, etc. La formación se asienta, por lo tanto, como palanca de crecimiento de una actividad sobre la que, en junio de 2023, el ministro Héctor Gómez incidía en la importancia de revitalizar un sector «con un incremento de competitividad del 15%, una tasa de crecimiento anual del 9%».

«El sector naval y la industria marítima (señala Diego Fernández Casado, presidente de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos) se enfrenta a una paradoja derivada de efectos demográficos y sociológicos: no cuenta con paro, en un periodo de gran actividad. Hay carencia en todas las profesiones y a todos los niveles (ingenieros, delineantes, marineros, marinos mercantes, soldadores, tuberos, etc.)».

Necesidad global

Se necesitan, según estimaciones del especialista, entre dos y tres veces más profesionales para cubrir las necesidades de construcción y mantenimiento de una amplia gama de navas y actividades: «Buques pesqueros de altura, buques hidrográficos y de investigación, submarinos, fragatas, energía eólica marina, etc.».

Como en otras industrias, la disrupción tecnológica obliga a hacer los deberes a marchas forzadas, a lo que se une la descompensación (sobre todo, en funciones a pie de astillero) entre jubilaciones y nuevas incorporaciones. Por ello, Fernández Casado ratifica como imprescindible «una acción coordinada del sector naval y la industria marítima: de empresas, universidades y administraciones públicas. Es necesario tomar medidas a corto y

LASTRE PARA EL FUTURO A la búsqueda de nuevos profesionales

La modernización del sector de la construcción naval encalla en la sequía de talento

Esta industria, que ha apostado por el desarrollo de barcos más tecnológicos, sostenibles y eficientes, sufre un déficit de atracción laboral que azota a todos los perfiles y niveles



VANESSA GÓMEZ

medio plazo que permitan la incorporación al mercado de ingenieros navales y oceánicos (a largo plazo, hay que atraer vocaciones en Secundaria y Bachillerato)». Oportunidades para atraer talento a la denominada por el portavoz 'economía azul'.

Nuevos tiempos

Desde la Fundación y Centro Tecnológico Soermar (nacida en 1988 para aplicar la tecnología en la fabricación de buques pesqueros) resaltan cómo en 2030 cesará su actividad un 40% de los trabajadores: mecánicos, electricistas, ingenieros y arquitectos navales, montadores, caldereros, gestores de proyectos, delineantes y diseñadores 3D/4D, etc.

Salidas y nuevas necesidades en la era de la eficiencia sostenible (para barcos más conectados y menos contaminantes) refuerzan la relevancia, según Eva Novoa, directora general de la institución, «de programas formativos financiados que permitan la transferencia del conocimiento a las nuevas generaciones, y programas de actualización». Puestos, a bordo o en tierra firme, que suponen «asumir, además de nuestra labor profesional, una social al tener que implementar en nuestro día a día los retos que la sociedad asume para el transporte marítimo».

Novoa apunta a la importancia de retener talento (la recurrente 'fuga de cerebros') en una actividad compleja: «Se construyen productos no seriados, cada buque es un prototipo, un producto tecnológico avanzado cuya construcción depende de un contrato de venta (en la mayoría de los casos, extranjero), con muchos condicionantes técnicos». Y añade el papel de la FP (con la opción Dual como revulsivo), además del recorrido de la Cátedra Empresa Soermar, creada con la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (Universidad Politécnica de Madrid), con becas para proyectos académicos, prácticas en astilleros, ayudas para tesis doctorales en la UPM, premios al alumnado, etc. Resaltan, además, la importancia del proyecto de la UE 'Upskilling Shipbuilding Workforce in Europe'.

Desde Pymar (Pequeños y Medianos Astilleros en Reconversión), sociedad anónima constituida en 1985 por astilleros privados españoles «para defender los intereses de la construcción naval privada en España y en Europa», su secretario general, José Francisco Fernández, destaca la importancia de «una industria estra-

INGENIERÍA A DISCRECIÓN

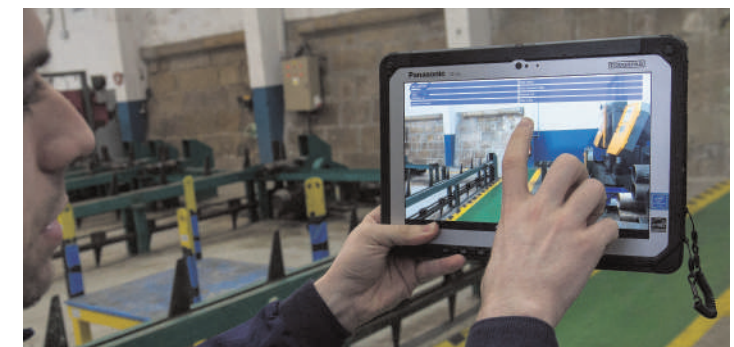
El 62º Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima (Bilbao, mayo 2023) avisaba sobre la falta de profesionales de ingeniería naval (parte de los 200.000 ingenieros necesarios en los próximos diez años –Observatorio de la Ingeniería–), con necesidades como las de la energía eólica marina (la tecnología 'offshore', 1% en la actualidad, tiene una previsión de un 18% en 2050). Escenario en el que se deben superar los obstáculos apuntados por Fernández Casado: «Demográficos (las generaciones nacidas al principio del milenio no cubren la tasa de reposición), sociológicos (atraer a las generaciones más jóvenes) y académicos (la tasa de egreso de las Escuelas, un porcentaje muy alto de los estudiantes que ingresan en la carrera cursan el grado y no terminan el ciclo de formación cursando el máster habilitante)».

tégica para España, con un impacto de 10.000 millones de euros y responsable de más de 75.000 empleos, que dedica cerca del 80% de su producción a la exportación y cuenta con un consolidado prestigio internacional». Este prestigio sitúa a España en los primeros puestos en los rankings mundiales de contratación «particularmente en los mercados de construcción de los buques más sofisticados y con mayor grado de complejidad, que incorporan la tecnología más novedosa y el mayor valor añadido».

Fernández coincide en señalar las necesidades de talento en tiempos de transformación «basados en la mejora de la sostenibilidad medioambiental y la mayor eficiencia energética de los procesos productivos y de los buques, la digitalización de la cadena de valor y la diversificación de la actividad hacia nuevos mercados, como el de las energías renovables marinas». Buques capaces de incorporar nuevos combustibles y tecnologías; autónomos sin tripulación a bordo; con capacidad para operar con cero emisiones en un futuro próximo... requerimientos del siglo XXI por los que Pymar y Navantia han trabajado conjuntamente en la preparación y coordinación de un gran Proyecto Tractor (41 proyectos de 95 empresas), entre cuyas coordenadas figura «un plan transversal de



FOTOS: NAVANTIA



Sobre el terreno y a través de la tecnología

A pie de puerto o astillero y en oficinas y fábrica, Navantia añade a sus convenios de formación con universidades y resto de centros educativos la formación 'in company'

formación y reciclaje profesional que vele por la capacitación de los empleados».

Tecnología y personas

En el caso de Navantia, añaden a la nómina ya mencionada ocupaciones y puestos como los de ingenieros de estructuras, especialistas en sistemas

de combate, en pruebas mecánicas, en eólica marina y energías renovables, técnicos de combustibles e hidrógeno, ingeniería de robótica y automatización industrial, etc.

Con más de 300 años de historia, desde la compañía destacan su desempeño «en el desarrollo de tecnología punta

(gemelo digital, 5G, IoT, diseño ecoeficiente, tecnologías de hidrógeno) con un efecto tractor en toda la cadena de valor, innovando y creando empleo altamente cualificado y en continuo crecimiento, desde las comarcas donde desarrollamos actividad (Ría de Ferrol, Bahía de Cádiz, Cartagena), a Madrid y países como Reino Unido, Arabia o Australia».

Construcción y reparación naval y sistemas y servicios y energías verdes se constituyen como ejes de desarrollo para perfiles junior y sénior, en una compañía que tiene convenios con universidades públicas y privadas (ocho Cátedras Navantia), además de acuerdos con centros educativos de Galicia, Cádiz y Cartagena, para realizar FP tradicional (formación en puestos de trabajo) y de FP dual (alternancia entre centros educativos y empresa). Con desafíos en ámbitos tan diversos como la gestión de plataformas digitales, las ocupaciones en sistemas y pruebas o la medicina y enfermería de trabajo. «Estamos incrementando (comenta Luis Miguel Mondéjar, responsable de Planificación y Selección) nuestra presencia en foros de empleo para dar a conocer nuestra marca empleadora. Nos dedicamos al mar, a las energías verdes y a la defensa, entre otros negocios, pero las personas son el motor de nuestra compañía».

BANCO DE ESPAÑA
Eurosistema

PROGRAMA DE AYUDAS A LA INVESTIGACIÓN EN HISTORIA ECONÓMICA

La convocatoria tiene por objeto la selección de proyectos para desarrollar actividades investigadoras en Historia Económica, en particular las relacionadas con temas económicos y financieros de interés para un banco central.

Este programa tiene un carácter anual y contempla la subvención de actividades que se habrán de iniciar en 2024.

Tras la selección de los proyectos el Banco de España suscribirá acuerdos de colaboración con las universidades y centros de investigación, españoles o extranjeros, con personalidad jurídica propia.

El plazo de presentación de solicitudes finalizará el **19 de enero de 2024 a las 14 horas** (hora peninsular española).

Encontrarás las bases y solicitud de admisión en:
<https://www.bde.es/wbe/es/sobre-banco/trabajar-banco/convocatorias-plazo-abierto/>