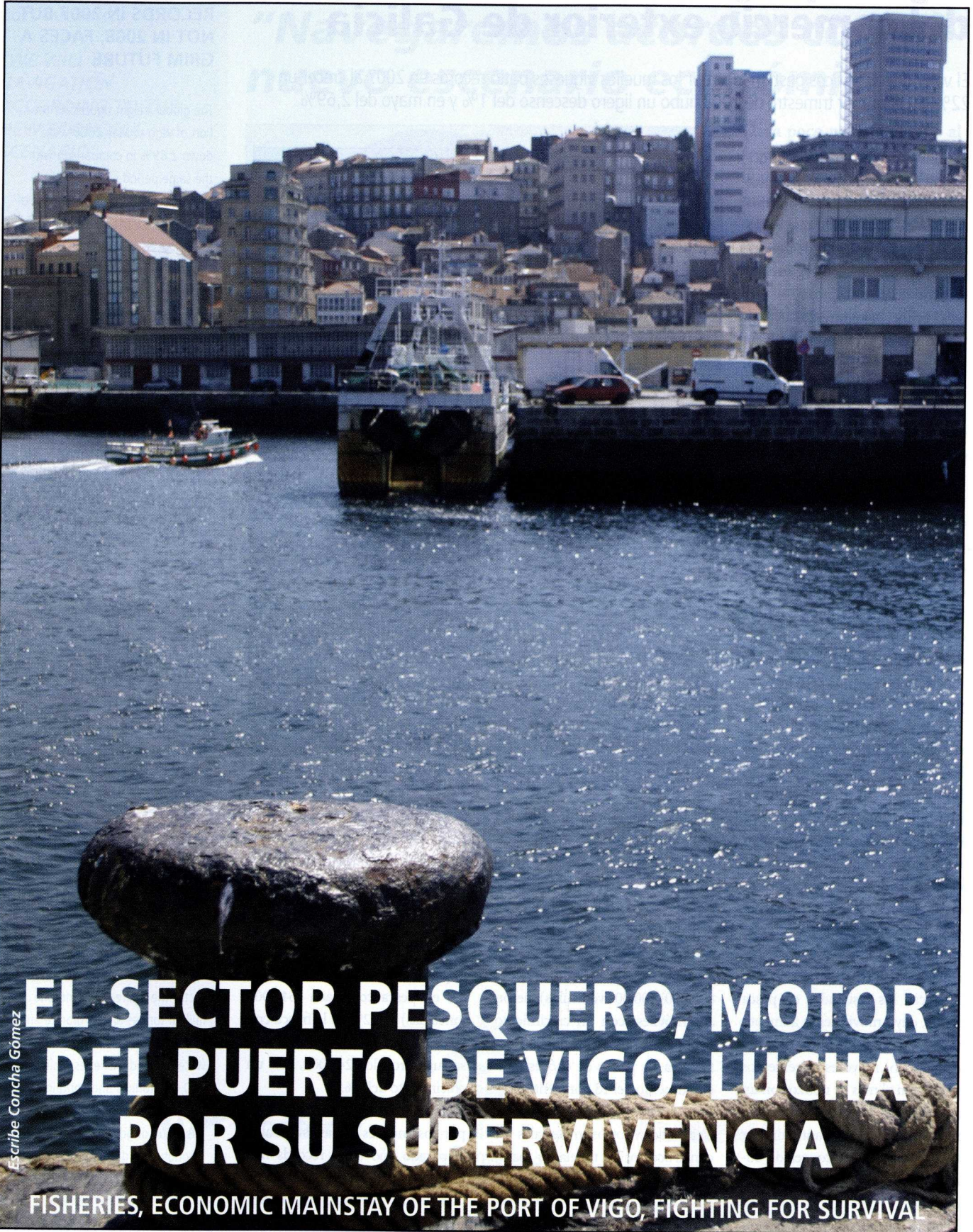


The fisheries sector in
Galicia: the port of Vigo

**El sector de la pesca en Galicia:
Puerto de Vigo**



Escribe Concha Gómez

EL SECTOR PESQUERO, MOTOR DEL PUERTO DE VIGO, LUCHA POR SU SUPERVIVENCIA

FISHERIES, ECONOMIC MAINSTAY OF THE PORT OF VIGO, FIGHTING FOR SURVIVAL

El sector de la pesca en Galicia: Puerto de Vigo

The fisheries sector in Galicia: the port of Vigo

Vigo se juega el futuro como puerta del comercio exterior de Galicia

El valor de los tráficos gestionados por los muelles vigueses batió records en 2007 al crecer un 22%. En el primer trimestre de 2008 hubo un ligero descenso del 1% y en mayo del 2,69%

El tráfico global de mercancías del Puerto de Vigo bajó un 2,69% en mayo de 2008 respecto al mismo período de 2007. En lo que va de año se movieron 2.207.244 toneladas frente a 2.267.860 registradas en mayo del pasado año.

En el primer trimestre de 2008, el tráfico global de mercancías bajó un 1% respecto al mismo periodo del año anterior, lo que significa 14.000 toneladas menos, un descenso especialmente debido a la caída del 23 por ciento en el cemento que entra en las terminales viguesas y a pesar de que las mercancías generales aumentaron un 4 por ciento. El tráfico de materiales de la construcción, sector que está en crisis, experimentó durante el primer trimestre del año un acusado descenso, puesto que en el caso del cemento, se movieron 40.000 toneladas menos que en el mismo periodo del año anterior.

Por su parte, el granito mantuvo resultados positivos mientras que las importaciones de piedra en bruto cayeron un 10 por ciento. La mercancía (que supone el 86 por ciento de los movimientos), subió un 4%. La automoción mantuvo el crecimiento de 2007 con un incremento del 4% en vehículos y del 42% en componentes. Por último, el tráfico de contenedores experimentó un crecimiento del 21%. Destacan los resultados en pesca fresca, cuyo movimiento aumentó un 5% durante el primer trimestre del año. Los mayores incrementos se refieren al mes de marzo con un aumento del 20% respecto al mismo período del año anterior. Por su parte, la pesca congelada aumentó un 1% entre enero y marzo de 2008.

El tráfico de mercancías en el puer-



Vigo batió records en 2007 y mantiene discretos resultados en 2008.

to vigués batió un récord durante 2007 al superar los 5 millones de toneladas, un 6,5% más que en 2006. Así, el tráfico de mercancía general superó las 4,3 toneladas con un incremento del 10%. En automoción se movieron en torno al millón de toneladas, de las cuales 800.000 (600.000 vehículos) fueron automóviles (con un crecimiento del 42 por ciento) y las 200.000 restantes a las piezas de coches (con un aumento del 18 por ciento).

En cuanto al granito, granito elaborado y otros materiales de construcción, las toneladas manipuladas a través del Puerto de Vigo en 2007 se situaron en 800.000, experimentando el granito en bru-

to un aumento del 8 por ciento, el elaborado un 6 por ciento y otros materiales de construcción subieron hasta un 21 por ciento.

La pesca se mantuvo en torno a las 800.000 toneladas, incluyendo fresca, congelada y sus derivados, pese a que se registraron descensos del 8% en pesca congelada (640.000 toneladas) y el 2% en la fresca con 90.000 toneladas. En contenedores se superaron los 244.000, con un crecimiento del 8%.

El valor de los tráficos gestionados por los muelles vigueses durante el pasado año batió records históricos al crecer un 22% y mover mercancías valoradas en 14.825 millones de euros.

THE PORT OF VIGO, WHICH BROKE ALL RECORDS IN 2007 BUT NOT IN 2008, FACES A GRIM FUTURE

The global freight figures for the Port of Vigo in May 2008 were down 2.69% in comparison with the same period of 2007. The yearly figures show a movement of 2,207,244 tonnes so far this year against 2,267,860 tonnes up to May last year. In the first quarter of 2008 the global freight figures were down 1% in comparison to the same period last year shown by a reduction of 14,000 tonnes, principally due to a reduction of 23% in the flow of cement entering the Vigo terminal and in spite of an increase in general freight of 4%. Building material traffic, a sector in crisis, showed a marked decrease, which in the case of cement showed a reduction of 40,000 tonnes in comparison with the same period last year. Granite, on the other hand, showed positive results while imports of raw stone fell by 10%. General freight, which makes up 86% of all movements, increased by 4%. The automotive sector maintained the 2007 growth rate with an increase of 4% in vehicles and 42% in components. Lastly, container traffic increased by 21%. The figures for fresh fish are worthy of note with an increase of 5% and 1% for frozen fish. Freight traffic broke all records in 2007 with over 5 million tonnes, 6.5% more than in 2006, general freight being over 4.3 million tonnes. For the automotive sector the figure is around one million tonnes and in granite and building materials 800,000 tonnes were handled. Fisheries maintained 800,000 tonnes and containers over 244,000, an increase of 8%. The value of goods handled through Vigo during last year were at a record high with an increase of 22% and a total movement of 14,825 million Euros.

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias.
President of the Vigo
port authority

**"WE WILL BE
NAVIGATION
ACCORDING TO THE
NEW ECONOMIC
SCENARIO"**

Following a year as head of the Port of Vigo, he feels at home in the job. He still has a lot to achieve but for the time being has submitted a General Study for Port Planning and plans to revive, between now and the end of the year, the Usage Plan, the Strategic Plan and the Port Infrastructure Directorate Plan. The priority following the Usage Plan is to establish a new Special Plan to ensure the growth and competitiveness of the port. The Bouzas Multy-Usage and the Guixar Container terminal are still uncertain.

Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo

"Navegaremos acordados con el nuevo escenario económico"



Lleva poco más de un año al frente de la Autoridad Portuaria de Vigo y se siente cómodo en el puesto. Le queda mucho por hacer pero de momento ha presentado un Estudio General de Planificación Portuaria y proyecta retomar la elaboración del Plan de Usos, Plan Estratégico y Plan Director de Infraestructuras Portuarias de aquí a final de año. La prioridad tras el Plan de Usos es acometer un nuevo Plan Especial para garantizar el crecimiento y competitividad del puerto.



EFECTOS NAVALES DEL NOROESTE, S.L.

DISTRIBUIDORES DE: **Cables, cabos, cadenas, empaquetaduras, ferretería naval, eslingas y suministros industriales**



PROTECTIVE España



BEIRAMAR, 41-43 • 36202 VIGO (Pontevedra) • Telf.: 986 29 69 04 • Fax.: 986 23 47 94

www.efecnor.com • efecnor@efecnor.com

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

Entrevista Concha Gómez

PESCA INTERNACIONAL. - Lleva poco más de un año de gestión. ¿Qué balance hace?

JESÚS PAZ. - *El balance es positivo, porque hemos hecho muchas cosas en poco tiempo, planificando a medio y largo plazo, y también atendiendo el día a día. El Puerto de Vigo sigue funcionando bien. Esta es la valoración que han hecho y nos han transmitido nuestros usuarios. Todo el mérito corresponde a la Comunidad Portuaria, que está trabajando unida y que, en definitiva, ha sido capaz de prestar los servicios logísticos, eficaces y eficientes, que demandan nuestros clientes. La Autoridad Portuaria, por su parte, ha sido capaz de apostar por el interés general, y por definir con claridad la misión de este Puerto, que no es otra que servir a su economía. Estoy satisfecho con todo lo hecho en este primer año al frente del Puerto de Vigo; pero entusiasmado con todo lo que nos queda por hacer. He sido muy bien acogido por la Comunidad Portuaria y el equipo, en su conjunto, nos hemos volcado en el trabajo. Ha sido un año intenso. Pero creo que ha valido la pena el esfuerzo realizado y no tengo más que palabras de agradecimiento.*

“He percibido un consenso general muy amplio sobre las principales necesidades del Puerto de Vigo”

PI.- Los tráficos portuarios de 2007 son positivos, con nuevos records históricos. ¿Qué lectura hace?

J.P.- *Somos un Puerto muy especializado en dar servicio a nuestra economía, que representa ser: la primera ciudad industrial de Galicia, y la cuarta ciudad exportadora de España. También somos un referente europeo en el mundo de la pesca y la construcción naval; ejemplo y modelo en la fabricación y distribución de automóviles; líderes en la comercia-*



lización de granito elaborado, y de productos de la pesca; con un desarrollo de la logística y la producción “justo a tiempo” en la automoción y en el naval, que es motivo de estudio en las principales escuelas de negocio. Todo esto es posible gracias al liderazgo de nuestras empresas y sus trabajadores. El Puerto de Vigo tiene que estar a su altura, y pienso que lo hemos estado.

PI.- ¿Existe algún reflejo o valoración económica de esos tráficos récord?

J.P.- *Precisamente acabamos de*

concluir un estudio económico, que establece que el Valor Industrial de las mercancías embarcadas y desembarcadas en el Puerto de Vigo durante 2007 ha ascendido a 14.245,16 millones de euros, y que supone un 22% más que en 2006. Solo el valor industrial de la pesca fresca en primera venta ha ascendido a 215,49 millones de euros; es decir, unos 37.000 millones de las antiguas pesetas, una cantidad que habla por si sola.

PI.- ¿Cómo transcurre 2008?

J.P.- *Vamos con unos resultados generales ligeramente inferiores a 2007, principalmente a causa de la recesión que sufre el sector de la construcción. Pero seguimos creciendo en pesca y mercancía general, con un incremento notable en el movimiento de contenedores y con un descenso en los graneles sólidos, especialmente el cemento.*

PI.- ¿Cómo afecta la crisis del gasóleo al Puerto? ¿Repercutirá en las cifras de este año?

J.P.- *Es un asunto que nos preocupa a todos; tenemos unos modelos productivos muy dependientes del petróleo y los precios de sus productos derivados están alcanzando cotas insospechadas hace poco tiempo. Pero lo superaremos. Yo confío en las ideas y las personas para vencer su repercusión negativa. Saldremos de esta situación con responsabilidad y decisión. Todas las Administraciones trabajamos para arrimar el hombro y aportar medidas positivas, que favorezcan el normal desarrollo de nuestras estructuras socioeconómicas básicas, para adaptarnos y seguir creciendo.*

PI.- Si persiste la crisis, el panorama se presenta bastante negro para las empresas y servicios portuarios. ¿Qué medidas adoptará?

Pesca Internacional - After a year's management, what are your conclusions?

JESÚS PAZ - Positive because we have achieved a lot in a short time, medium and long term planning and keeping up with day-to-day management. I am satisfied with what has been done and enthusiastic about what is still to be done.

PI. - The 2007 Port Traffic figures are positive, what is your opinion?

J.P. - Our Port gives specialised service to our economy. We are the principal industrial city in Galicia and the fourth biggest exporting city in Spain. We are a reference on a European scale for fishing and ship building and the construction and export of automobiles. We are also leaders in finished granite commerce; all this being possible due to the leadership of our companies and their workers.

PI. - What are the economic implications of these record traffic figures?

J.P. - We have an economic study which shows that the industrial valuation of the goods handled through the Port of Vigo during 2007 reached the figure of 14,245.16 Euros, 22% higher than in 2006. If we take just the first sale industrial value of fresh fish, this has increased to 215.49 million Euros that is, some 37,000 million Pesetas, a figure which speaks for itself.

PI. - How is 2008 developing?

J.P. - The figures are in general slightly lower than in 2007, principally due to the recession in the building industry. However, fisheries and general freight are increasing and there is a noteworthy increase in container traffic although bulk solids, in particular cement, are on the decrease.

PI. How are fuel prices affecting things?

J.P. - This matter worries everyone; our productive systems are highly dependent on oil which is on the increase. We will, however get over this; I believe in projects and people in order to mitigate the negative effects and we will overcome this situation with decision and responsibility. The administrations are working together to pull their weight and take positive steps.

Piezas de repuesto en 48 horas,
a prácticamente cualquier lugar del mundo.



MARES SHIPPING

SPARE PARTS SERVICE since 1975

Nuestro banco de datos incluye más de 70.000 piezas de repuesto, adecuadas para:

Crepelle, Deutz, MaK, Mercedes/MTU, Pielstick (motores diesel),
Atlas Copco, Bauer, Hatlapa, Sabroe, Sauer & Sohn, Sperre, Tamrotor (compresores),
Allweiler, Bornemann, IMO, Netzsch-Mohno, Seepex (bombas),
Alfa Laval, B+V/HDW Turbulo, Westfalia (separadores), **Boll & Kirch** (filtros),
Alfa Laval/Nirex (generadores de agua dulce)

Calidad que merece la pena.

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

J.P.- *De nada vale esperar a que cambien los vientos; ajustaremos las velas y el timón, y seguiremos navegando en las condiciones que marque el nuevo escenario económico. Hemos salido de otras y saldremos de esta situación con sentido y responsabilidad, pero todos juntos. El Puerto no está solo, ni dejará solo a ningún sector que se vea afectado por estos condicionantes. Soy optimista en este asunto.*

P.I.- En materia de infraestructuras, ¿cuáles son las prioridades logísticas a medio y a largo plazo?

J.P.- *A partir del diálogo social abierto sobre el Estudio General de Planificación Portuaria que presentamos hace tres meses, hemos encontrado unas coincidencias casi absolutas sobre tres puntos básicos: el Puerto tiene que contar cuanto antes con una planificación adecuada. Debe optimizar la operativa de sus muelles, puertas adentro, con más líneas de atraque y mayores calados. Y tiene que ganar espacio para almacenaje y distribución, puertas afuera, en polígonos cercanos ya identificados. Y sobre estos pilares ya estamos trabajando.*



J.P.- *Muy pronto. Las obras de ampliación del PIF están ejecutándose, y acabamos de adjudicar el proyecto de construcción de un silo para vehículos. Ya está licitado el proyecto de saneamiento integral del Puerto Pesquero. También vamos a encarar el proyecto centrado en la mejora operativa del Muelle Transversal, que es imprescindible para reforzar la operatividad de todos los Muelles Comerciales, una nueva rampa en Bouzas para el tráfico rodado y la Autopista del Mar y el proyecto del*

todas las instalaciones del Puerto Pesquero van a conectarse con la red general de saneamiento municipal, para su correspondiente tratamiento en la estación depuradora.

P.I.- ¿Tiene mas proyectos en cartera para mejorar O Berbés?

J.P.- *Sí, ya tenemos listos dos proyectos que vamos a acometer de inmediato. Por una parte, está el cerramiento de la fachada principal del muelle de carga de la lonja dedicada a pesca litoral, que es una obra necesaria por razones sanitarias. Y por otro lado, vamos a acondicionar también un local específico dedicado a la subasta del producto de calidad que va a comercializarse con la denominación de "PescadeRías", cuya puesta en marcha se encuentra en su fase final por parte de la Consellería de Pesca y Asuntos Marinos.*

P.I.- ¿Que mejoras traerá la ampliación del Puesto de Inspección Fronteriza (PIF)?

J.P.- *El personal dispondrá de unas instalaciones más amplias y mejor dotadas. El número de bocas para la inspección aumentará de seis a ocho. Y la construcción de un aparcamiento subterráneo también mejorará el entorno rodado. Espero y deseo que esta ampliación satisfaga las necesidades inmediatas de todos*

P.I.- If the crisis continues, what steps will be taken?

J.P.- We will continue to navigate according to the conditions set by the new economic scenario. We have overcome other situations and we will pull through this one with common sense and responsibility but everyone will have to work together. The Port is not alone and will not leave by the wayside any sector affected by this situation. I am very optimistic on this issue.

P.I.- What are the medium and long terms logistic priorities?

J.P.- Adequate planning is a priority. The internal functionality of the quays has to be optimised with an increase in moorings and draught. Available space for external warehousing and distribution has to be increased in near-by industrial estates that have already been identified. We are now working on these points.

P.I.- How will this be put into practice?

J.P.- Between now and the end of the year, we will be working simultaneously on the Usage Plan, the Strategic Plan and the Port Infrastructure Directorate Plan. We will then initiate a new Special Port Plan.

P.I.- When will we see new constructions?

J.P.- Very soon. The extension of the Frontier Inspection Post (PIF) is now under way and we have just awarded a construction project for a new vehicle storage silo. A tender for bids for integrated sanitation in the fishing port has just been issued. We will also be commissioning a project for improving the functionality of the Transversal Wharf, a new ramp in Bouzas for rolling traffic and the Seaway and the Central Area project.

P.I.- What about sanitation for O Berbes?

J.P.- This is an essential project. At present there is a problem of water dispersion together with the age of the drainage network. We will also begin the facade cladding of the inshore fisheries wharf loading dock, as well as the construction of specific premises for the Certified Origin Products "PescadeRías".

P.I.- What improvements will the extension of the Frontier Inspection Post bring?

J.P.- Staff will have more extensive and better equipped facilities and the number

“Los documentos legales de planificación son imprescindibles para definir el futuro portuario”

P.I.- ¿Cómo se materializa esto?

J.P.- *De aquí a final de año, retomaremos la elaboración del Plan de Usos, vamos a elaborar un nuevo Plan Estratégico y el Plan Director de Infraestructuras Portuarias. Todo esto será de forma simultánea, y el tiempo es una variable que hay que tener en cuenta. Su elaboración imprescindible nos permitirá luego acometer un nuevo Plan Especial del Puerto.*

P.I.- ¿Pero cuándo veremos obra nueva en el Puerto de Vigo?

Área Central. Algunos de estos proyectos ya cuentan con el necesario soporte legal. Por eso, queremos acometerlos cuanto antes.

P.I.- ¿Y el saneamiento integral del Puerto Pesquero?

J.P.- *La mejora del saneamiento de O Berbés es una actuación imprescindible. Actualmente hay un problema de dispersión de aguas y otro de antigüedad de redes. Con esta actuación vamos a establecer una red doble y separativa entre aguas residuales y pluviales. En definitiva,*

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

of inspection booths will be increased from six to eight. The building of an underground car park will improve the traffic area. I sincerely hope that this extension will satisfy the immediate needs of users but it is my belief that the Port of Vigo needs, in the medium term, a new PIF.

P.I. – New industrial land is a priority. When will the Salvaterra-As Neves Platform (PLISAN) be operative?

J.P. – We are now acquiring some 50,000 square meters in the Mos industrial estate. The PLISAN will be finished by the end of 210.

P.I. – Does the Nouvel project fit in?

J.P. – The PeiraoXXI project aims to extend the Transatlantic Wharf and cede a very attractive recreational area to the City. The inclusion of this project will not create problems providing the needs and interests of residents are safeguarded; on one side the commercial wharfs and on the other side the fishing port.

los usuarios y, a medio plazo, creo que el Puerto de Vigo debería contar con un PIF nuevo.

P.I.- Es prioritario conseguir suelo industrial. ¿Cuándo estará operativa la Plataforma Salvaterra-As Neves (PLISAN)?

J.P.- Queremos optar de inmediato a una superficie de 50.000 metros cuadrados en el Polígono de Mos, que estarían dedicados a almacenaje de piedra-granito y contenedores vacíos. En cuanto a la PLISAN, está prevista la conclusión del movimiento de tierras a finales de este mismo año. A continuación, se licitará la urbanización de la primera fase. Y a finales de 2010 o principios de 2011 es la fecha previsible para que la PLISAN sea una realidad. Hay que tener en cuenta que estamos hablando de la plataforma logística más grande de Galicia, con

una inversión muy fuerte, que asciende a 187 millones de euros.

P.I.- ¿Encaja el proyecto de Jean Nouvel con los intereses del Puerto?

J.P.- El proyecto Peirao XXI tiene una doble proyección: Por un lado,

atractivo para el disfrute de todos los vigueses, que puede convertirse incluso en un referente importante. Hemos reiterado que el encaje de este proyecto no tiene ningún problema, salvaguardando los intereses y las necesidades de sus vecinos: los muelles comerciales por un lado y

“El saneamiento integral del Puerto Pesquero va a realizarse de inmediato porque es totalmente necesario”

la ampliación del Muelle de Transatlánticos, necesidad imperiosa del Puerto de Vigo, para atender la demanda del tráfico de cruceros, porque este año nos visitarán tantos cruceristas como habitantes tiene Vigo. Y por otro lado, la cesión a la ciudad de una zona de ocio de gran

por el otro lado, el puerto pesquero... En fin, estoy convencido de que una gran ciudad que vive y quiere al mar, necesita de un gran proyecto portuario que los una desde distintas perspectivas, económica, social, cultural, urbanística y medioambiental. Y por eso trabajamos. ↴

TAMEINSA

TALLERES MECÁNICOS INDUSTRIALES, S. A.

Construcción de TUNELES DE CONGELACION CONTINUOS EN ESPIRAL, destinados a líneas de fabricación y elaboración de productos precocinados, derivados del mar y alimentarios en general, fabricados de acuerdo a las directivas europeas 97/23/CE sobre equipos a presión y 98/37/CE sobre máquinas.

CONSTRUCCIONES AUXILIARES PARA LA INDUSTRIA

CALDERERÍA Y MECANIZADOS

SISTEMAS HIDRÁULICOS



PoI. Ind. Espíritu Santo
C/ Isaac Peral, 5
15660 Cambre (A Coruña)

Tel.: +31 981 64 99 11
Fax: +31 981 64 99 84
e-mail: tameinsa@tameinsa.com
www.tameinsa.com

El sector de la pesca en Galicia: Puerto de Vigo

The fisheries sector in Galicia: the port of Vigo

La crisis del sector pesquero arrastra a otras empresas y subsectores

El 2008 no está siendo un buen año para el sector pesquero gallego. El alza del precio del gasóleo está poniendo en juego el futuro de la flota extractiva y por ende de las familias y sectores dependientes de esta actividad. Las consecuencias de esta crisis provocan daños colaterales en numerosas empresas que desarrollan su actividad en el puerto olívico: comercializadoras de pescado, empresas transformadoras, distribuidoras y exportadoras. Proveedores y empresas de suministros podrían sufrir graves pérdidas en el presente ejercicio si no se activan pronto soluciones que impidan el desmoronamiento de este sector. Algunos de los agentes sociales de esta ciudad, que conocen bien la situación, analizan las repercusiones de esta crisis en la economía gallega y reflexionan sobre la gestión de las Administraciones respecto a un sector vital y estratégico para Galicia.



THE CRISIS AFFECTING FISHERIES DRAGGING DOWN OTHER SUBSECTORS AND COMPANIES

2008 is not a good year for the Galician fisheries sector. The increase in fuel prices is jeopardising the future of the fishing fleet and as a result, that of the families and sectors dependant on this activity. The consequences of this crisis are producing harmful collateral effects in fish commerce, manufacturing companies, distributors and exporters. They could face serious losses during this year and if solutions are not soon found, could cause the collapse of the sector.



“La pesca es motor principal en nuestra economía”

José Manuel Fernández Albariño
 Presidente de la Confederación de Empresarios de Pontevedra (CEP)

1.- ¿Cómo está repercutiendo en el tejido socio económico vigués la crisis que atraviesa el sector pesquero debido al alza del precio del carburante y el bajo precio del pescado en primera venta (lonja)?

Según los últimos datos disponibles de la encuesta de coyuntura que lleva a cabo la CEP, se observa una caída de la capacidad productiva en general, y en mayor medida en el sector de la pesca. De forma concreta, sabemos que el sector pesquero es uno de los principales motores de la economía de la provincia y más específicamente de Vigo y su área de influencia, de manera que cual-

quier acción negativa que se produzca sobre el sector va a afectar, en general, en la actividad económica de la provincia, de tal forma que se ralentice el desarrollo y el crecimiento empresarial, llegando a poner incluso en una situación crítica a determinadas empresas.

2.- ¿Qué medidas habría que poner en marcha para hacer frente a la situación?

El sector pesquero no se ha tenido en cuenta como sector prioritario de la economía, tanto en empleo como en producción. La actividad de la pesca es muy específica y no se puede encuadrar en cualquiera de las fórmulas

válidas para otro sector económico. El sector pesquero, dada su idiosincrasia particular, requiere una serie de medidas específicas que engloban rebajas en las cotizaciones a la Seguridad Social, disminución de los tipos fiscales, un atemperamiento del coste del gasóleo, por ejemplo, para poder continuar con la actividad pesquera y mantener así la competitividad de este sector y de las empresas relacionadas con la pesca.

3.- ¿Qué otras medidas correctoras cree que podrían adoptarse para aproximar el precio de primera venta del pescado en lonja al precio de venta al público en el supermercado?

Creo que sería necesario rebajar las tasas de concesión de los locales que ocupan los comercializadores de pescado del Puerto de Vigo. Asimismo es preciso una disminución de la tasa de pesca fresca que actualmente está en un tres por ciento. Esta tasa es abonada íntegramente por los comercializadores. ↴

BUSINESSMEN CLAIM THAT FISHERIES IS THE PRINCIPAL MAINSTAY OF OUR ECONOMY

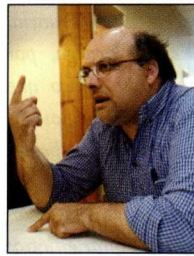
The president of the Confederation of Pontevedra Businessmen, José Manuel Fernández Albariño, claims that he can see a generalised drop in productive capacity, even more so in the fishing industry. He adds that any negative action that occurs in this sector will affect, in general, the economic activity of the province in such a way that business development and growth will be slowed down. When asked about the measures that should be taken, he said that fisheries is very specific and as such cannot be included within the formulae valid for other economic sectors. The fisheries sector, due to its particular idiosyncrasies, requires a series of specific measures such as a reduction in Social Security costs, tax levels and fuel prices. He proposes a reduction in the price of the concessions for premises used by the fish dealers in the Port of Vigo and the fresh fish tax which is at present 3%.

The fisheries sector in Galicia: the port of Vigo

El sector de la pesca en Galicia: Puerto de Vigo

XABIER ABOI, GENERAL SECRETARY OF THE CIG-MAR TRADE UNION. "FUEL PRICES ARE ARMED ROBBERY"

Aboi considers that present fuel prices are armed robbery but that the principal factor is the low price of fish at first sale. The prices are rock-bottom in the fish exchange but not for the consumers who pay high prices even for products such as panga or tilapia which are sold as fished products. He believes the struggle should have begun within Galicia seeing the importance of fishing for the local economy but that the division within the sector between the high seas and inshore fleets is considerable. Moreover the Fisheries Council has followed external influences and the Central Administration has acted with absolute imperiousness. The number of meetings held with the sector can be counted on the fingers of one hand, whereas no fingers are needed to count the number of meetings held with the trade unions.



"El alza del petróleo es un atraco a mano armada"

Xabier Aboi
Secretario General de CIG- Mar

1.- ¿Que valoración hace CIG-Mar de la crisis?

Es una atrocidad, un atraco a mano armada lo que está pasando con precio del petróleo pero el factor principal que agrava la crisis es el bajo precio del pescado en primera venta. Va tirado en lonja, no para el consumidor que incluso paga buen precio por productos como panga o tilapia que se venden como pesca extractiva cuando no lo son y además son de peor calidad.

2.- ¿Cómo lograr un mercado transparente?

No es solo una batalla de los armadores sino de todo el sector. Esta situación ha cogido a las patronales con el pie cambiado. La batalla se tendría que haber dado desde Galicia dada la importancia de la pesca en su economía, con un frente unitario y compromisos claros por parte de todos: combustible, precios, control de importaciones y pago de las deudas por parte de la Administración. Por desgracia, hay

una división feroz entre la altura y la bajura y será difícil que cicatricen pronto las heridas.

3.- ¿Y las Administraciones?

La Consellería de Pesca ha jugado al seguidismo total mientras que la Administración Central actúa con prepotencia. Se cuentan con los dedos de una mano las reuniones con el sector y sobran dedos para contar el número de reuniones con los sindicatos, por lo menos con la CIG, uno de los más representativos del sector en Galicia. Por tanto, es una prepotencia y una chulería tremenda. Después, se niega a tomar medidas amparándose en el tema comunitario, cuando, en la práctica, otros países están adoptando medidas. Así las cosas, creo que tendrán que dejar de vender humo y pagar lo que deben pagar para evitar que el sector se vaya a pique. ↴



- Almacenamiento de mercancía congelada
- Descarga y clasificación de pescado congelado
- Paletización y expedición de mercancía



Camiño do Laranxo nº 17 (A Riouxá - Teis) - 36216 - VIGO

986450252 - 986453111 - FAX: 986453397

www.frioteis.com - frioteis@frioteis.com

El sector de la pesca en Galicia: Puerto de Vigo

The fisheries sector in Galicia: the port of Vigo



“Nos afecta de lleno a las 84 empresas asociadas”

Francisco Mosquera Padín, Presidente de la Asociación de Comercializadores de Pescado de Vigo (ACOPEVI)

pescado procedente de Francia, Irlanda, Escocia y Noruega, por poner un ejemplo. Lo único que están consiguiendo es que los comercializadores perdamos clientes y cuando reaccionen el precio será mas bajo porque esos clientes están descubriendo que comprar en otros puertos o en otros mercados comunitarios es más barato.

FRANCISCO MOSQUERA, PRESIDENT OF ACOPEVI: “THE TIE-UP IS AFFECTING OUR 84 MEMBERS”

The president of ACOPEVI, Francisco Mosquera Padín explains that 99% of the fish dealers in Vigo are inactive and that the lack of fish on the wharfs is having serious effects on the 84 members of the association. Some have even considered presenting labour redundancy plans. “First it was the transport strike then the fishermen and we are always the ones who have to stop work without having any say in the matter”. He complains that the fishermen accuse them of not paying good prices for fish and warns that Vigo isn't the only port where fish is landed. He points out that the home market is supplied with fish from the EU. The only thing that they achieve is that the dealers loose their clients.

1.- ¿Cómo vive ACOPEVI esta crisis?

El 99% de los comercializadores de Vigo estamos parados. La falta de pescado en lonja está dañando mucho el mercado y afecta gravemente a las 84 empresas adscritas a nuestra asociación. Si esto continúa habrá empresas que no puedan resistir. Algunas incluso han pensado en presentar expediente de regulación de empleo. Primero fue la huelga de transportistas, ahora los armadores y siempre somos nosotros los que tenemos que parar sin tener culpa

de nada. Por si esto fuera poco, los armadores nos culpan de que no les pagamos bien el pescado cuando lo cierto es que si los barcos vienen al puerto de Vigo y no a otros puertos es porque aquí es donde mejor se paga el pescado.

2.- ¿Cuánto tiempo podrán resistir esta situación?

No por mucho tiempo. Lo peor es que Vigo no es el único puerto del mundo donde se recibe pescado y, digan lo que digan, los mercados nacionales están abastecidos con

3.- ¿No comparten las reivindicaciones del sector extractivo?

Si, pero es que cada día dicen una cosa. Primero era el gasóleo, después el pescado de importación, ahora los precios: que se pongan de acuerdo. Nosotros pagamos lo estipulado en el mercado y muchas veces más, por eso vienen barcos a descargar a Vigo. Las acciones que están llevando a cabo los armadores con el denominado mercado transparente no se ajustan a la realidad y deterioran nuestra imagen. ↴



“Vigo es el principal puerto pesquero de Europa”

José Manuel García Orois, Gerente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Vigo

Creo como la Administración que subvencionar actividades económicas incapaces de sostenerse puede ser un paliativo pero no es una solución, porque las actividades económicas tienen que resultar rentables para poder mantenerse a largo plazo.

GARCÍA OROIS, MANAGING DIRECTOR OF THE CHAMBER OF COMMERCE: “VIGO IS THE PRINCIPAL FISHING PORT OF EUROPE”

García Orois considers that Vigo is going through sad times as fishing is an absolutely crucial activity for the City and the Port. The solution to the problem is complex; the price of fuel is one of the most immediate motives but not the only one. He believes that the crisis can be seen in sectors such as ship repair, commercial distribution, transport, exporters and fish processors. He believes, as does the Administration, that subsidies are not the answer as economic activities must be profitable in order to maintain themselves on a long term basis. Fishing should be considered as a fundamental economic activity. Vigo is the principal fishing port of Europe and requires all possible support, including moral, from the Administrations in order to assure the future viability of fisheries as an autonomous and productive activity.

1.- ¿Cómo se percibe desde la Cámara la crisis del sector pesquero?

Negativamente. Vigo vive unas horas muy tristes porque la pesca es una actividad absolutamente crucial para la ciudad y para su puerto. Resolver esta crisis es un problema muy complejo. El precio del combustible es uno de los motivos más inmediatos, pero no el único en un sector en el que no todos juegan las mismas cartas. Hay países y flotas respetuosos con las reglamentaciones y límites que suponen costes ;y otros, que no lo son, y por tanto, no soportan los mismos costes. Esto provoca dis-

funciones importantes que ponen en peligro la pesca como actividad económica rentable y productiva.

2.- ¿Cuáles son las empresas y sectores más golpeados?

Es pronto para decirlo pero supongo que todos los sectores alrededor de la pesca, desde la reparación de barcos hasta la distribución comercial, el transporte, los operadores internacionales de distribución, los exportadores de pesca, las conserveras, en fin, muchas industrias.

3.- ¿Cómo valora el papel de las Administraciones en el conflicto?

4.- ¿Cuál es la solución?

Plantearse la pesca como una actividad económica fundamental. Vigo es el principal puerto pesquero de Europa y precisa todo el apoyo, incluso moral de las Administraciones y de todas las entidades publicas y privadas para intentar encontrar soluciones para asegurar la viabilidad futura de la pesca como actividad comercial productiva y autónoma. Regulación de mercados, y solventar los problemas en la distribución comercial minorista y mayorista para que el sector extractivo pueda tener un mayor porcentaje del valor total del producto, de manera que su actividad pueda seguir siendo económicamente sostenible. ↴



La seguridad en mar se prepara en tierra

A través de la clasificación de los buques y la certificación de sus equipos, Bureau Veritas, referencia mundial en Calidad, Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Social, gracias a su aplicación informática VeriStar, ofrece a los armadores y astilleros una gama de servicios a medida que contribuyen a incrementar la seguridad, fiabilidad y rentabilidad de los buques.

Desde 1828, Bureau Veritas comparte su saber hacer en todos los sectores de la economía. Presentes en la actualidad en 140 países, nuestra cartera de clientes reúne 200.000 empresas a las que apoyamos cada día en sus objetivos de creación de valor.



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence

912 702 126 • info@es.bureauveritas.com • www.BureauVeritas.es

Calidad • Seguridad y Salud • Medio Ambiente • Responsabilidad Social

El sector de la pesca en Galicia: Puerto de Vigo

The fisheries sector in Galicia: the port of Vigo



“Nunca vi un descalabro tan generalizado”

Enrique López Veiga,
Ex conselleiro de Pesca
y diputado del PP de G

1.- ¿Cómo percibe esta crisis desde su conocimiento del sector?

Llevo desde el año 1972 vinculado al sector pesquero (salvo un parentesis de ocho años) en distintos ámbitos profesionales y nunca recuerdo una situación tan grave como ésta. Es la peor crisis que yo he vivido nunca. Ni el conflicto jurisdiccional de las 200 millas, ni la guerra del fletán con Canadá, nunca hubo una situación de descalabro generalizado como ocurre en esta ocasión con el sector pesquero gallego.

2.- ¿Cómo valora la actuación de las Administraciones?

Nunca vi unas Administraciones tan ausentes de la realidad. Negar la realidad como hacen es porque no quieren aceptar que no ha existido diálogo con el sector, ni voluntad de buscar fórmulas políticas y denota cierto grado de infantilismo en la filosofía económica de la Xunta y del Gobierno central. Se niegan a asumir una reestructuración. El dinero lo tiene la Xunta, no se gasta y aun por encima en una situación de crisis

como la actual tenemos una conselleira que ha dejado de gastar más de 200 millones de euros, lo cual es un absurdo. Espero que esta crisis ayude a las Administraciones a despertar, por el bien de Galicia. Nosotros estamos en la oposición pero no nos complace que un sector estratégico como la pesca se vaya al garete.

3.- ¿Cuál cree que es la solución?

Creo que hace falta ajustar el número de barcos al número de recursos para optimizar las explotaciones. Lo dice todo el mundo, incluso la FAO. Es que esa es la filosofía moderna de la pesca. Quedarán los mejores y podrán salir adelante. El amarre actual no es una protesta, la flota está amarrada porque no puede salir y si no se entiende esto es que no se entiende la pesca. ↴

ENRIQUE LOPEZ VEIGA, MEMBER OF THE GALICIAN PARLIAMENT FOR THE PP PARTY: “I HAVE NEVER SEEN SUCH A SHAMBLES”

Lopez Veiga says in this interview that he has been related to the fisheries sector since 1972 (except for a period of eight years) in different professional facets and cannot remember such a serious situation as this. It is the worst crisis he has ever gone through. Not even during the 200 miles jurisdictional conflict, nor during the halibut war with Canada, has he seen such a generalised shambles as is occurring now with the Galician fisheries sector. With regards to the Administrations, he says that they are totally removed from reality and are showing a certain degree of childishness in their economic philosophy. He believes that it is necessary to adjust the number of vessels to match the available resources in order to optimise the businesses and claims that this is modern fisheries philosophy.



“Si los barcos no pueden faenar se perderá empleo”

Olaia Fernández Davila
Diputada del BNG
en el Congreso de los Diputados

1.- ¿Cómo valora la situación actual de crisis que padece el sector?

El BNG conoce la situación del sector porque ha habido varias reuniones con los armadores para actualizar nuestras propuestas ante el Congreso y el Parlamento Autonómico sobre el alza del carburante para incorporar otros aspectos como la necesidad de controlar las importaciones, la pesca ilegal y el precio del pescado en origen. Creemos que este sector necesita apoyo de la Administración. Para el BNG el sector de la pesca junto con la industria genera el sector denominado mar-industria, que representa uno de los ejes económicos más im-

portantes de Galicia no solo por la riqueza económica que genera sino también en materia de empleo. Así, desde el BNG queremos transmitir todo nuestro apoyo al sector porque para que se mantengan los puestos de trabajo es preciso que los barcos puedan salir al mar. Por tanto, para nosotros defender ayudas y alternativas a la crisis del sector pesquero significa defender el empleo en Galicia.

2.- ¿El modelo que hay que seguir podría ser el francés?

Algunas de sus propuestas parece que ahora no se pueden llevar a la práctica. De todas formas, creemos

que los ministros de Pesca de los diferentes Estados de la UE deben hacer presión unánime para que Europa cambie su política hacia la pesca, y no se limite la capacidad de los Estados miembros para poder actuar con relación a uno de sus sectores productivos. Por otra parte, hay mucho que hablar en la redistribución de TACs por ejemplo.

3.- ¿Cómo cree que está gestionando el Estado español la crisis?

Creo que las reuniones con el sector se han debido de hacer antes, para, de manera preventiva, tener resuelto, no digo todo el problema, porque yo digo que el problema es muy grave pero si aspectos inmediatos que tienen que ver con las ayudas mínimas, o con los Fondos ICO. El diálogo tiene que ser más ágil. Cuando hay una negociación, la falta de acuerdos no es solamente responsabilidad de una parte, sino de ambas. El Gobierno español debería ser más activo en esta cuestión y resolver de manera más eficaz el asunto. ↴

OLAIA FERNANDEZ, MEMBER OF CONGRESS FOR THE BNG PARTY: “THE VESSELS SHOULD BE ABLE TO GO TO SEA”

The member of congress for the BNG Party, Olaia Fernandez, maintains that she understands the situation within the sector as there have been a number of meetings with the fisheries sector in order to update parliamentary initiatives. She believes that the sector needs support from the Administration as it represents one of the strategic economic axis of Galicia. She has supported the sector because in order to maintain jobs, it is vital that the vessels can go to sea to fish. She believes that the EU Member State Ministers should join a common lobby so that Europe changes its attitude to fisheries and not limit the capacity of Member States to respond to one of the productive sectors. She maintains that the meetings with the sector should have been held earlier and that conversations should be sincere and fluid. Any lack of understanding is the responsibility of both sides.

Cómo innovar
en Acuicultura y
no poner cara de pez...



¡¡enREDate en
PESCAPLUS!!



CRECEMOS PARA ESTAR MÁS CERCA DE TI

Pesc@plus es la Oficina de Promoción y Dinamización de Proyectos de I+D+i del sector pesquero y acuícola. Te ofrecemos información, apoyo y asesoramiento gratuito a través de una red de oficinas, agentes tecnológicos y el portal www.pescaplus.es

1- Diagnóstico Pescaplus. 2- Identificación de ayudas. 3- Solicitud de ayudas.

Entra ya e infórmate.



El sector de la pesca en Galicia: Puerto de Vigo

The fisheries sector in Galicia: the port of Vigo



“Es un sector vital que pasa por un momento difícil”

Gonzalo López Braga Presidente de la Asociación de Empresas Frigoríficas de Pontevedra y Gerente de Frigalsa

1.- ¿Cómo viven las empresas de frío la crisis del sector extractivo?

Indiscutiblemente se trata de un sector estratégico para la economía gallega y está pasando por un momento difícil debido al alza del combustible. Para la industria frigorífica supone un problema más grave que para la flota extractiva, ya que ésta puede pescar en un sitio o en otro. Para las empresas frigoríficas, la deslocalización es imposible. No es posible movernos, con lo cual un descenso en los tráfico de pescado que entran por los puertos gallegos nos afecta lógicamente de una manera directa. Por tanto, somos sufridores, sin posible solución.

2.- ¿Cree que esta crisis afectará a la competitividad del Puerto de Vigo y de sus empresas?

Desgraciadamente en este caso, la crisis pesquera que se plantea no es una crisis solamente del Puerto de Vigo, que tiene determinadas ventajas y desventajas en relación a otros puertos. El problema de la pesca es un tema que actualmente incluso rebasa al Estado español, y de alguna manera afecta a toda la flota comunitaria. En estos momentos es un problema a nivel europeo. Incluso el tema del precio del combustible trasciende lo europeo y se ha convertido en un problema de ámbito global.

3.- ¿Cómo valora el papel de las Administraciones en este conflicto?

Yo entiendo que la principal reivindicación que tiene la flota en estos momentos es llegar de alguna manera a que el Estado ponga de su parte y reduzca de alguna forma su voracidad impositiva en el tema de los combustibles. Evidentemente nosotros estamos totalmente de acuerdo. De hecho, la Asociación Provincial de Frigoríficos de Pontevedra (APEF), que presido actualmente, se ha mostrado solidaria en todo momento con ARVI, que es quien lidera en esta zona las movilizaciones convocadas por CEPESCA para protestar por su situación. Tan solo un pequeño matiz, y es que los frigoríficos no estamos en desacuerdo con las importaciones de pescado. No estamos en contra del pescado de importación porque sería como poner fronteras al mar, pero somos conscientes de la necesidad de controles para proteger los intereses de nuestra flota. ⚓

“IT’S A VITAL SECTOR THAT’S GOING THROUGH BAD TIMES”

The president of APEF, Gonzalo López Braga, considers that it is a strategic sector for the Galician economy and that it is going through a difficult period due to the rise in fuel prices. The problem is more serious for the refrigeration industry than for the fishing sector as they can fish in one area or another but for the refrigeration industry it is impossible to relocate. “We cannot move from one place to another so the reduction of fish entering the Galician ports affects us very directly”. He agrees with the opinion within the sector that the Government should reduce the tax burden and he supports the demonstrations called by ARVI and CEPESCA in protest for their situation. He adds one small point; the refrigeration sector is not against fish imports.

TERESA PISANO, NUEVA DELEGADA DE LA ZONA FRANCA DE VIGO



María Teresa Pisano Avello es, tras prometer su cargo el día 17 de junio, la primera mujer que ostenta la Delegación Especial del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Vigo. Pisano, que sustituye a Francisco López Peña, es Inspectora de Hacienda del Estado y hasta ahora, ejerció su actividad profesional en

el Ministerio de Economía y Hacienda. En su discurso de toma de posesión, prometió gestionar con eficacia y rigor el patrimonio acumulado al servicio de Vigo y su área. Al acto, asistieron el presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño y el Delegado del Gobierno en Galicia, Manuel Ameijeiras, entre otros. ⚓

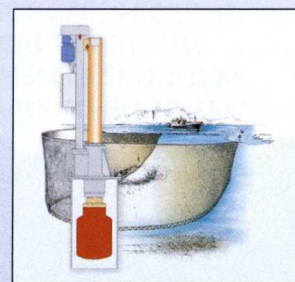
PISANO, NEW DELEGATE FOR THE DUTY FREE ZONE

Maria Teresa Pisano Avello is the first woman to hold the position of State Delegate in the Vigo Free Trade Zone Consortium. Pisano, who replaces Francisco López Peña is a State Inland Revenue tax inspector who

up to now worked for the Ministry of Economy and Inland Revenue. In her inaugural speech, she guaranteed to optimise the available resources in benefit of Vigo and its area of influence.

NUEVA UNIDAD DE CASCO DE SIMRAD PARA BARCOS DE ESLORA REDUCIDA

Simrad, líder mundial en tecnología de sonares en pesca profesional, lanzó la nueva Unidad de Casco SX95, apta para la gama de sonares SX90, que permite a barcos de pequeña eslora disfrutar de las numerosas prestaciones del sonar SX90, un equipo de largo alcance y alta definición, presentado al mercado en octubre de 2007 durante la Feria Internacional Danfish. Utiliza dos potentes procesadores que gestionan y controlan todos los datos recibidos en el transductor. La Unidad de Casco SX95 tiene una altura aproximada de 2,5 metros, pesa 520kg y despliega el transductor del SX90 hasta un metro por debajo del casco mediante control remoto. ⚓



NEW SIMRAD HULL UNIT FOR SMALL VESSELS

Simrad, global leader in professional fishing sonars, has just launched their new Hull Unit SX95, suitable for the SX90 range of sonars which will allow smaller vessels to take advantage of the SX90 unit; a long range, high definition sonar introduced onto the market in 2007. The SX95 Hull Unit is approximately 2.5 meters long, weighs 520 kilos and lowers the transducer up to one meter below the hull by remote control.

CRAME

LLAMADA GENERAL, LLAMADA GENERAL:

¡SAILOR® FLEETBROADBAND DISPONIBLE YA!



Con el nuevo **SAILOR® FleetBroadband** tendrá comunicaciones IP fiables de alta velocidad a bordo de su buque. Cobertura sin cortes basada en la red Inmarsat.

La tripulación lo agradecerá y el Armador ahorrará tiempo y dinero al disponer de voz y datos de forma simultánea. Por primera vez en la historia es posible disponer de comunicaciones IP marítimas abordo a bajo coste.

SAILOR FleetBroadband es la tecnología definitiva que hemos estado esperando para:

- Conexiones IP para e-mail y acceso a Internet e intranet, incluyendo conexiones VPN seguras.
- ISDN (SAILOR 500 FleetBroadband únicamente).
- Transmisión y datos de forma simultánea.
- Hardware de tamaño reducido.

Para más información sobre SAILOR FleetBroadband contacte con comercial@crame.es o visite www.thrane.com

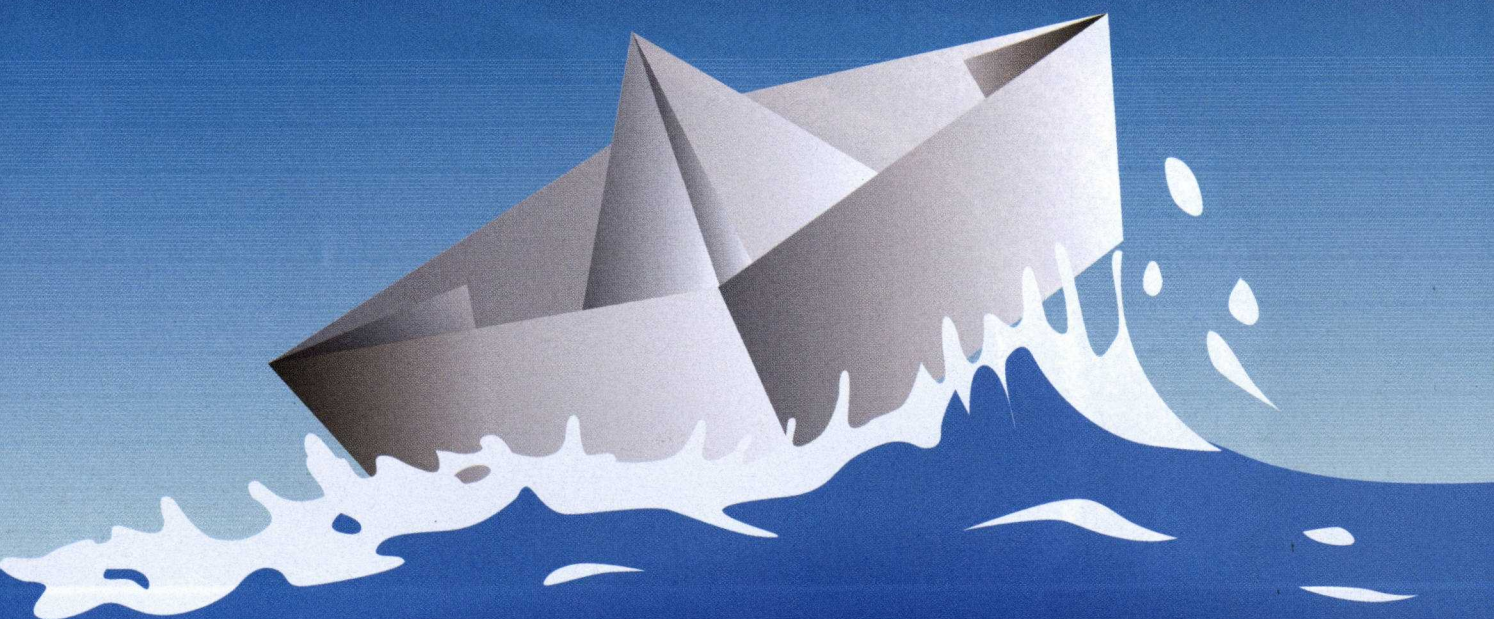
SAILOR®



Thrane & Thrane

Unidos en una mutua para lograr seguridad

**EL RIESGO DE LA PESCA
NO DEBE
CONVERTIRSE EN AVENTURA**



Navegación pesquera, Aparatos radio electrónicos, Aparejos,
Seguros Pesca, Desembolsos, Equipaje Tripulaciones, etc.

**SOCIEDAD DE SEGUROS
MUTUOS
MARITIMOS DE VIGO**

Desde 1896

Edificio "Virxe do Carme", 1º izq. Dársena Puerto Pesquero. El Berbés. 36202 VIGO
Tel. (986) 432 933 - Fax. (986) 437 047 - e-mail: smutuos@ctv.es

The fisheries sector in Galicia: the port of Vigo

El sector de la pesca en Galicia: Puerto de Vigo

SUFLENORSA, OVER 20 YEARS OF SERVICE TO THE PORT OF VIGO

Suflenorsa, established in Vigo since 1984, has had over 20 years of experience in the fisheries sector offering a wide range of services such as: shipping agency and bulk transport of goods in Storage Vessels in collaboration with Lavinia Corporation and Alpha Reefer Transport. They also offer import and export advisory services via their customs department as well as being forwarding agents capable of placing any type of goods at any location via air, land or container transport. They also provide fuelling services at a number of ports such as Jakarta, Singapore, Port Louis, Montevideo, Fiji, Natal, Falkland Islands, etc. as well as in the Atlantic, Pacific and Indian Ocean fishing grounds.

SUFLENORSA, MÁS DE 20 AÑOS DE SERVICIO EN EL PUERTO DE VIGO

Suflenorsa, afincada en Vigo desde 1984 cuenta con más de 20 años de experiencia en el sector pesquero, ofreciendo una amplia variedad de servicios en el Puerto de Vigo.

Así, el **Grupo Suflenorsa** ofrece y desarrolla con profesionalidad una amplia gama de servicios acordes a las necesidades de sus clientes y las mejores ofertas del mercado.

Entre los distintos servicios que ofrece destaca la consignación de buques en los puertos de Vigo y Marín. El departamento de Consignaciones de **Suflenorsa** se encarga de atender todas las necesidades de los buques que llegan a puerto, aprovechando las excelentes condi-

ciones naturales de Vigo, que ofrece una bahía cerrada, bien posicionada en las rutas de América a Europa.

Además, **Suflenorsa** ofrece a sus clientes excelente asesoramiento en las áreas de importación y exportación de mercancías a través de su Departamento de Aduanas.

Asimismo, esta firma dispone de un completo Servicio de Fowarding que se encarga de posicionar cualquier tipo de mercancía en cualquier punto, bien vía contenedores (en cargas totales o por grupaje), envíos aéreos o terrestres.

Este departamento es, además, especialista en cargas de exportación e importación en diferentes puntos de la costa atlántica y pacífica de

Sudamérica, Sudáfrica, Islas del Océano Índico e Islas del Pacífico Sur. El gran volumen mensual de contenedores que mueve este departamento le permite ofrecer a sus clientes grandes ventajas y tarifas muy competitivas

Otro apartado importante es el suministro de gasoil en diversos puertos como Yakarta, Singapur, Port Louis, Montevideo, Fiji, Natal, Islas Malvinas y en los caladeros de pesca del Atlántico, Índico y Pacífico.

Por último, cabe destacar también el transporte de mercancías por vía convencional, a través de buque bodega en colaboración con las navieras **Lavinia Corporation** y **Alpha Reefer Transport**. ↴

F. CARCELLER

C./ Montero Ríos 30, 1º
36.201 Vigo
Telf.: +34 986 43 05 60
Fax.: +34 986 43 07 85
fcarceller@carceller.com

Ingenieros Navales
Consultores

Proyectos
Valoraciones
Arbitrajes
Comisariado

