

Shipbuilding and auxiliary industries. Preview of the SINAVAL fair

## Construcción naval e Industria auxiliar. Avance feria SINAVAL

### A MAJOR STRATEGIC SECTOR ENDANGERED BY THE FINANCIAL CRISIS

The shipbuilding industry represents a strategic sector for Galicia, not only from the point of view of direct and indirect jobs but also from the point of view of important social and economic repercussions together with being the source of a wide range of specialist workers. As is the case in the rest of Europe during the last few decades the Galician shipbuilding sector, both the shipyards and auxiliary industries, has been making a considerable effort to adjust to the demands established by a strongly competitive international market. 45% of all small and medium sized shipyards in Spain are in Galicia and make up the private shipbuilding sector located mainly in the Vigo estuary. These firms have made considerable effort in modernisation and specialisation in order to increase capacity and assure their presence in the international market. On the other hand Galicia is home to a major military naval shipbuilding centre, Navantia, located in the Ferrol estuary and regarded as a benchmark in European naval shipbuilding. Located in the Ferrol estuary, beside the Finistere Marine Traffic Corridor, it occupies a strategic position ideal for the development of shipbuilding given its proximity to one of the highest density marine corridors in the world.



## UN SECTOR MUY ESTRATÉGICO, EN PELIGRO POR LA CRISIS FINANCIERA

Escribe Concha Gómez

La industria de la construcción naval constituye para Galicia un sector estratégico, no solo por el número de puestos de trabajo directos e indirectos que genera, sino también por su importante repercusión sobre el conjunto del entorno socioeconómico, así como por su condición de verdadera cantera de profesionales de las más diversas especialidades. Al igual que en el resto de Europa, el sector naval gallego ha realizado desde hace décadas un importante esfuerzo de ajuste que obliga tanto a las empresas de construcción como a la industria auxiliar a adaptarse como sector a las demandas fijadas por un mercado fuertemente internacionalizado y competitivo. Actualmente, el 45% de los pequeños y medianos astilleros españoles se ubican en Galicia y conforman el sector privado del naval gallego, localizado principalmente en la ría de Vigo. Son empresas que acometieron un importante esfuerzo de modernización y especialización, con el objetivo de incrementar su capacidad y presencia en los mercados internacionales. Galicia alberga también un importante centro de construcción naval militar, Navantia, ubicado en la ría de Ferrol, que con una relevante carga de trabajo y un considerable "know-how" en el diseño y construcción de buques constituye actualmente un referente a nivel europeo en la construcción naval militar. Sin embargo, los problemas derivados de la crisis financiera podrían poner en peligro la cartera de pedidos y el empleo de muchas de estas empresas. Pese a que el Clúster del Naval Gallego (ACLUNAGA) solicitó al IGAPE que implante garantías por valor de 190 millones para que el sector pueda paliar estos problemas de financiación, lo cierto es que las líneas que oferta este organismo no se adaptan a las necesidades de las empresas del naval. Por ello, demandan a la Administración que avale sus operaciones para que puedan seguir accediendo al riesgo bancario de la misma manera que han venido haciendo hasta ahora.

Construcción naval e industria auxiliar

Shipbuilding and auxiliary industries

# El naval atraviesa dificultades financieras pese a los contratos

ACLUNAGA demanda a la Xunta garantías urgentes para conseguir créditos y cumplir con la cartera de pedidos ya que las ayudas del IGAPE no cubren las necesidades del sector

Los problemas para acceder a los recursos financieros están colocando a algunas empresas del sector naval gallego al borde de la suspensión de pagos. Según ha advertido recientemente el presidente de la Asociación Clúster del Sector Naval de Galicia (ACLUNAGA), **José Ramón Fernández Antonio** las líneas de ayudas ofrecidas por el Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE) no se adaptan a sus ne-

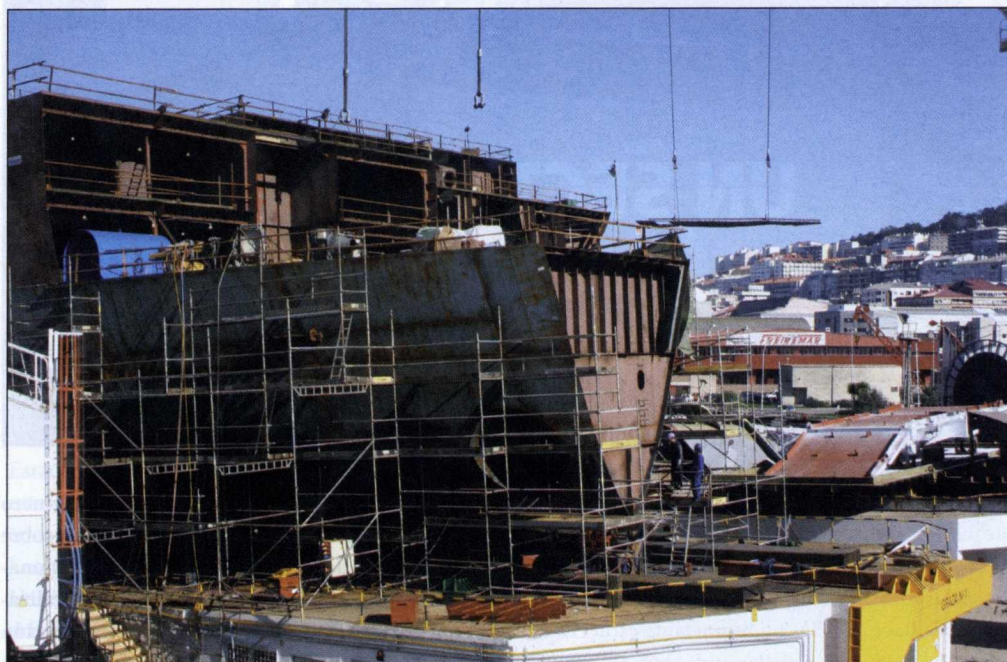
ACLUNAGA reclama a la Xunta que propicie un acuerdo entre el sector, las entidades financieras y las sociedades de garantía recíproca, para así despejar el futuro de las firmas, que mayoritariamente se ubican en las rías de Ferrol y Vigo. *“Lo que se está pidiendo no es que la Administración gaste dinero en el naval sino que avale nuestras operaciones lo que, a nuestro entender, no supone ningún riesgo”*, sostiene **Fernández Antonio**.

les (UNINAVE), si bien los astilleros españoles tienen el empleo asegurado al menos durante dos años gracias a que la contratación de naves fue extraordinariamente alta desde mediados de 2003 hasta el verano de 2008.

El sector de la construcción naval es uno de los puntales de la estructura industrial gallega, donde representa el 5,7% del Valor Añadido Bruto de la industria manufacturera. En materia de empleo, su peso

## THE NAVAL SECTOR IS HAVING DIFFICULTIES IN SPITE OF CONTRACTS AND DEMANDS GUARANTEES FROM THE LOCAL GOVERNMENT

The Chairman of the Galician Naval Sector Cluster (ACLUNAGA), José Ramón Fernández Antonio has recently warned that difficulties in accessing financial resources are placing some firms from the Galician naval sector on the brink of bankruptcy. Credit facilities offered by the Galician Institute for Economic Promotion (IGAPE), do not adjust to the requirements of the sector as they do not “guarantee access to bank lending”. The problem lies in that these aids represent a reduction in interest rates once the financial institutions and reciprocal guarantee societies have agreed to finance the company. However, what the sector really requires is guaranty in order to access the bank finance market. ACLUNAGA is asking the local Government to set up agreements between the sector, the financial institutions and the reciprocal guarantee societies so as to clear the future for these firms which are mainly located in the Ferrol and Vigo estuaries. The Galician shipbuilding industry has at present orders on the books that guarantee work up until at least 2013 but requires 200 million Euros right now in order to meet the demand. The viability of some of these firms could be in jeopardy due to financial restrictions. The shipbuilding sector is one of the pillars of the Galician industrial framework representing 5-7% of the Gross Added Value of the manufacturing industry. In terms of employment, 6-2% of total employment is represented by the sector. In April of 2008, the shipbuilding sector gave employment to a total of 10,416 workers. This represents an increase of 5-4% over the same period in 2007 and 20% in 2006. This growth was particularly positive in the province of Pontevedra



cesidades porque *“no garantizan el acceso al riesgo bancario”*. El problema estriba en que estas ayudas suponen una rebaja del tipo de interés aplicado, una vez que las entidades financieras y las sociedades de garantía recíproca han aceptado financiar a la empresa. Sin embargo, lo que realmente demanda el sector son avales para acceder a dicho riesgo bancario en condiciones de mercado. Así las cosas,

La industria naval gallega cuenta en estos momentos con una cartera de pedidos que garantiza ocupación, al menos hasta el 2013 pero necesita ya 200 millones para atender esa demanda. La viabilidad de algunas empresas puede verse en peligro por las restricciones financieras. La venta de barcos en España ha caído un 90% desde agosto de 2008, según datos de la Unión Española de Constructores Nava-

se sitúa alrededor del 6,2% del total. En abril de 2008, el sector de la construcción naval registró un total de 10.416 trabajadores. Esta cifra supone un incremento del 5,4% con respecto al mismo período del año 2007 y un 20% con respecto a 2006. La evolución fue especialmente positiva en la provincia de Pontevedra, donde se llegó al máximo en marzo de 2008, con 6.003 trabajadores afiliados en alta



# SERVICIO DE PREVENCIÓN MANCOMUNADO DE LAS EMPRESAS ARMADORAS Y NAVIERAS DEL SECTOR MARÍTIMO Y PESQUERO SPM - Coapre



## PREVENCIÓN VS SEGURIDAD

LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN LA MAR  
ES GARANTE DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA



### CARTA DE SERVICIOS INTEGRADOS:

#### ● Servicio de Prevención

- Plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de los riesgos y planificación de las actividades preventivas.
- Formación e información.
- Investigación de accidentes de trabajo.
- Acciones de sensibilización social en materia preventiva.

#### ● Servicio de Coordinación

- Coordinación de actividades empresariales en obras y reparaciones de los buques a flote en puerto y/o en astillero.

#### ● Servicio de Consultoría

- Formación
- Seguridad marítima.
- Salud laboral.

**Responsabilidad  
Civil (RC):**

**Amplia cobertura por  
daños 1,8 mill /euros**

**Cuotas de abono mancomunadas:  
de carácter social**



**COOPERATIVA DE ARMADORES  
DE PESCA DEL PUERTO DE VIGO**

S. COOP. GALLEGA

#### **SPM-Coapre**

Dirección: Edif. Cooperativa de Armadores de Vigo.  
Puerto Pesquero s/n. 356202 VIGO  
Tfno: 986 43 38 44 . Fax: 986 22 33 11  
Tfno. Emergencias: 618 738 608  
E-mail: coapre@arvi.org. Web: www.arvi.org

Construcción naval e industria auxiliar

Shipbuilding and auxiliary industries



laboral (casi 500 más que en marzo de 2007 y cerca de 1.100 más que en marzo de 2006). En la provincia de A Coruña hubo un incremento de un 4,2% de creación de empleo con respecto al primer trimestre de 2007. **Navantia**, en Ferrol y Fene emplean alrededor de 2.350 trabajadores.

La actividad de la construcción y reparación naval en Galicia acredita una facturación superior a los 1.400 millones de euros anuales según la patronal del sector.

Especialización

Las industrias del naval de la Ría de Vigo acertaron en la diversificación de su producción, colocándose en un lugar estratégico a nivel mundial. Esta especialización permite competir a las empresas desarrollando buques con diferentes funcionalidades.

**Construcciones Navales Paulino Freire** –pionero en la construcción de buques por piezas que se montan en la factoría viguesa– y **Vulcano** están a punto de cerrar un contrato con **Petróleos de Venezuela (PDVSA)** para la construcción de tres buques oceanográficos y dos sísmicos. Los astilleros de la ría de Vigo más la **Factoría Naval Marín** cuentan con una cartera de pedidos por importe próximo a los 3.000 millones de euros, de los que la mitad (1.600 millones) pertenecen a **Hijos de J. Barreras**. Los astilleros vigueses construyeron en

2008 cerca de 400.000 toneladas de registro bruto, más de la mitad del total español, que fue de 750.000 toneladas. **Barreras** tiene en cartera 12 barcos hasta 2011, con previsión de entregar seis de ellos, dentro de este año. El primero de ellos, el ferry **“Martín Soler”**, encargado por Balearia se entregó el 15 de enero. La cartera se completa cuatro buques sísmicos, el primero de los cuales (el **“WG Columbus”**) se entregó a finales de febrero. Otros dos se entregan este año y el cuarto en 2010. **Barreras** construye también tres ferrys más para **Balearia**, dos buques off-shore para una empresa noruega y dos ferrys más para la naviera **Armas**. Por su parte, el astillero vigués **Metalships & Docks**, división de construcción en acero del grupo **Rodman**, propiedad del empresario **Manuel Rodríguez**, fundador y presidente del grupo **Rodman Polyships**, está a punto de cambiar de manos. Un grupo inversor de Miami (USA) ultima su adquisición por 60 millones de euros. Con ello, el Centro Naval de Reparaciones de Vigo, que estaba interesado en estas instalaciones, tendrá que buscar una nueva ubicación. **Manuel Rodríguez Vázquez** continuará dirigiendo la matriz del grupo, la división de barcos de fibra y los dos astilleros emplazados en Portugal (**Rodman Lusitania** y **Conafi**). Las cinco factorías del grupo facturaron en 2008, cerca de 200

millones de euros, con un beneficio antes de impuesto, intereses y amortizaciones de 18 millones.

Prototipo de aula flotante

Por su parte, el grupo **Armón** ha construido en Vigo para el Ministerio de Medio Ambiente el buque de formación **“Intermares”** cuya construcción ha costado 20,9 millones de euros. Este buque, un prototipo de 80 metros de eslora, estará operativo en septiembre y comenzará su actividad en Latinoamérica y África. El navío, cuya botadura tuvo lugar el pasado 13 de enero, cuenta con embarcación auxiliar polivalente de 15 metros de eslora y dos laboratorios dotados de tecnología punta. Asimismo, en el astillero vigués **MCies** se procedió, un día antes, a la botadura de un buque de vigilancia pesquera, rescate y lucha contra la contaminación, que construye para el Gobierno danés. El buque de 68 metros de eslora, costó 16 millones de euros cofinanciados por la UE.

Por último, el astillero vigués **Francisco Cardama** entregó en junio de 2008 un remolcador contratado por Islandia. Se trata de una embarcación de servicio costero, de propulsión diesel, provisto de hélices de paso fijo y de las siguientes medidas: 14,90 m. de eslora, 4,70 m. de manga y 2,40 m. de calado.

Un sector peculiar

Las empresas asentadas en la ría viguesa emplean alrededor de 8000 personas (astilleros y empresas auxiliares), además de las cerca de 450 personas que trabajan en las empresas dedicadas a la reparación naval. La ría de Vigo cuenta con un buen número de industrias auxiliares que sirven de soporte para las fábricas tratoras en la construcción de buques, principalmente de carácter civil.

La actividad que desarrollan estas empresas cubre prácticamente todo el amplio abanico de disciplinas implicadas con el negocio de

where 6,003 workers were registered in March 2008 (almost 500 more than in March 2007 and 1,100 more than in March 2006).

In the province of Corunna, there was an increase of 4-2% in jobs in comparison with the first quarter of 2007. Navantia in Ferrol and Fene employs some 2,350 workers. The annual turnover of the Galician shipbuilding and ship repair activity is more than 1,400 million Euros according to management associations. The shipbuilding industry in the Vigo estuary made the right move in diversifying their production capacity and are now in a strategic position on a world scale. This specialisation allows the companies to compete by developing vessels for specific purposes.

Construcciones Navales Paulino Freire was a pioneer in modular ship building in their Vigo yard and Vulcano are about to sign a contract with Petroleos de Venezuela (PDVSA) for the construction of three oceanographic and two seismic vessels. The shipyards in the Vigo estuary together with the Factoría Naval Marín have orders for approximately 3,000 million Euros of which half correspond to Barreras. In 2008 the Vigo shipyards built nearly 400,000 tonnes of gross tonnage which represents over half of the Spanish total of 750,000 tonnes. Metalships & Docks, the steel construction division of the Rodman group owned by the businessman Manuel Rodríguez, founder and chairman of the Rodman Polyships Group, is about to change owners. An investment group from Miami, USA are finalising a takeover for 60 million Euros. Astilleros Armón from Vigo have built the training vessel Intermares at a cost of 20-9 million Euros for the Ministry of the Environment. This vessel of 80 meters LOA will be operational in September. MCies launched a day ahead of schedule a fisheries surveillance, rescue and anti-contamination vessel built for the Danish Government. Finally, in June 2008 the Vigo shipyard Francisco Cardama delivered a tug ordered from Iceland. The auxiliary industry

Shipbuilding  
and auxiliary industries

## Construcción naval e industria auxiliar

gives support to the shipyards in the building of mainly civilian vessels. The activities of these companies covers practically the whole range of trades involved in the business of ship repair: steelwork, armament, insulation, paints, engineering, integrated cleaning services, etc. The creation of the Naval Technological Centre in Ferrol bolsters efforts made to guarantee the commercial competitiveness of the Galician shipyards. This was set up by the Galician Autonomous Government Council for Industry and Innovation with the participation of the University of Corunna, the Association of the Galician Naval Cluster (ACLUNAGA) and the Foundation for the Promotion of Industrial Quality and Advancement of Technology in Galicia. The Chairman is the Councillor for Industry and Innovation, Fernando Blanco and the deputy Chairman is Xosé Domínguez Álvarez, Chairman of ACLUNAGA.

las reparaciones: trabajos en acero, armamento, aislamientos, pintura, ingeniería, servicios integrales de limpieza, calidad, medio ambiente y prevención.

El sector de la construcción naval comprende, en su acepción más amplia, todas aquellas industrias dedicadas a la construcción, transformación, reparación, mantenimiento y desguace de todo tipo de buques, embarcaciones y artefactos flotantes, así como la fabricación de motores, turbinas, equipos, maquinaria y accesorios específicos para buques y construcción.

En Galicia, el sector se caracteriza por operar con productos tradicionalmente individualizados, que se fabrican bajo pedido.

### Centro Tecnológico

El sector naval se caracteriza por una fuerte competencia y el carác-

ter internacional del mercado al que se dirige. La creación del Centro Tecnológico del Naval de Ferrol apuntala el esfuerzo realizado para garantizar la competitividad comercial de los astilleros gallegos. Creado por la Consellería de Innovación e Industria de la Xunta, cuenta con la participación de la Universidade de A Coruña, la Asociación Clúster Naval Galego (ACLUNAGA) y la Fundación para o Fomento da

de la industria naval, proporcionar servicios de consultoría, ensayos y formación, liderar la investigación interdisciplinar en colaboración con las empresas, crear un entorno de captación de investigadores de alto nivel y un programa de formación de personal, así como realizar programas de desarrollo avanzado e identificar y anticiparse a las necesidades del sector.

El Centro Tecnológico del Na-

## Las actividades del naval facturan más de 1.400 millones anuales en Galicia

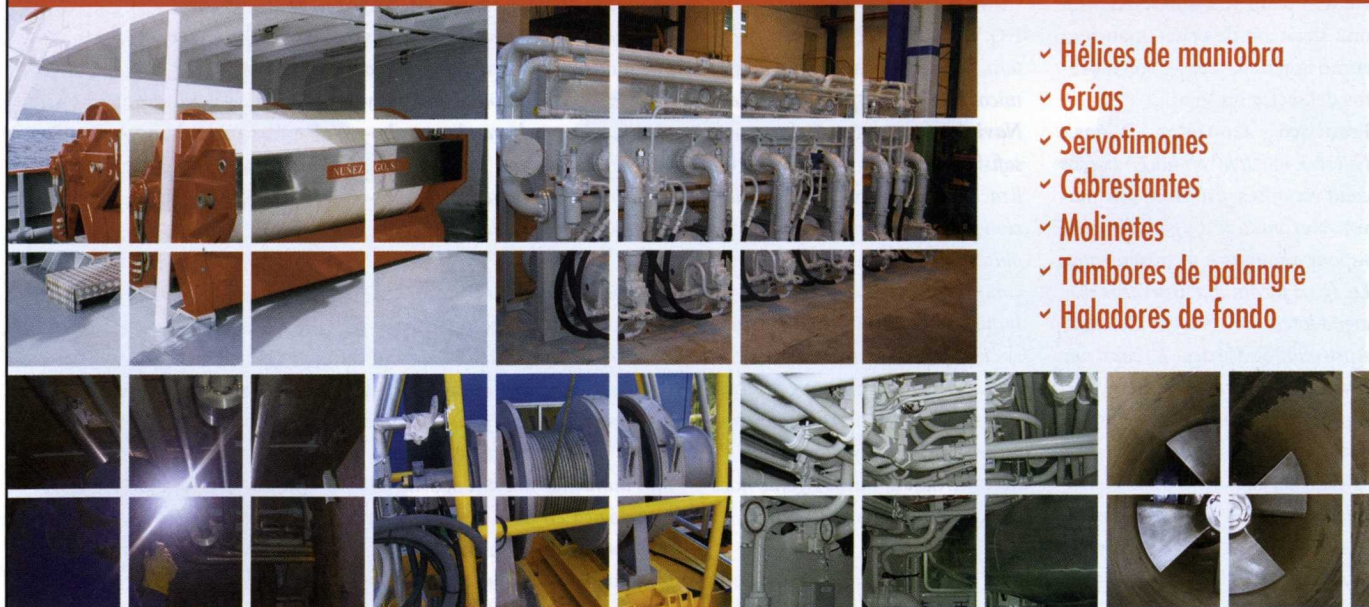
Calidade Industrial e o Desenvolvemento Tecnolóxico de Galicia, que depende de la Consellería de Innovación e Industria. Entre sus objetivos figuran potenciar el I+D, prestar servicio y apoyo a la actividad

val está presidido por **Fernando Blanco**, conselleiro de Innovación e Industria y cuenta como vicepresidente con **Xosé Domínguez Álvarez**, presidente de ACLUNAGA y director financiero de Vulcano. ↴

# NV nuñez vigo

SUMINISTROS NAVALES E INDUSTRIALES

FABRICACIÓN E INSTALACIÓN DE EQUIPOS HIDRÁULICOS Y NEUMÁTICOS



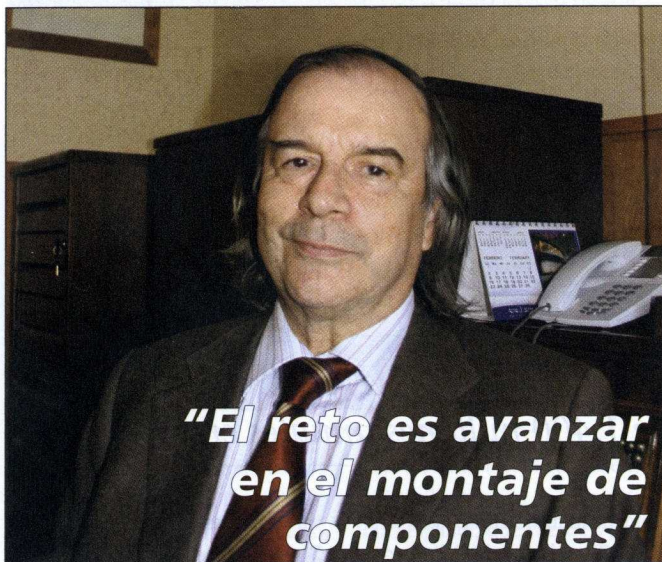
- ✓ Hélices de maniobra
- ✓ Grúas
- ✓ Servotimones
- ✓ Cabrestantes
- ✓ Molinetes
- ✓ Tambores de palangre
- ✓ Haladores de fondo

**ATLAS**  
TEREX

Construcción naval e industria auxiliar

Shipbuilding and auxiliary industries

**Francisco González Viñas**  
**Presidente de Uninave y Pymar**



**"El reto es avanzar en el montaje de componentes"**

La trayectoria profesional del presidente de Hijos de J. Barreras, Francisco González Viñas, está íntimamente ligada al sector naval gallego desde 1973, cuando comenzó a trabajar en ASTANO. **Pucho Viñas**, es también presidente de UNINAVE (Unión Española de Constructores Navales, y de PYMAR (Pequeños y Medianos Astilleros Reunidos).

**PESCA INTERNACIONAL.-** En una situación de crisis financiera como la actual, ¿cuáles son los retos del sector en Vigo?

**Francisco González Viñas.-** Nuestro objetivo es hacer barcos cada vez más sofisticados y de mayor valor añadido. La globalización supone ventajas e inconvenientes. De igual forma que **Barreras** trae armadores de Nueva Zelanda, Australia o México a construir barcos aquí, hay armadores europeos y españoles, conocidos por todos, que buscan otras ofertas y construyen sus barcos en Corea, Japón, China y Turquía. El mensaje **Barreras** al sector de la construcción naval de la ría de Vigo es que cuanto más complicados sean los barcos que fabriquemos, mejor; y dentro de eso, debemos decantarnos por los que tengan más dificult-

*dad técnica de proyecto, de gestión, de montaje y de puesta a punto. Con un plan estratégico de futuro basado en graneleros, quimiqueros o portacontenedores no podremos competir con China, Bulgaria, Vietnam, India o Turquía. El reto es la sofisticación.*

**PI.-** **Barreras** se ha decantado por segmentos muy especializados y está construyendo buques sísmicos y ferrys.

**F.G.V.-** De los 12 buques en cartera, tenemos cuatro buques sísmicos y seis ferrys para **Balearia** y **Naviera Armas**. Son barcos muy sofisticados y con mucha especialización. Este tipo de construcciones requiere tener la mano de obra más cualificada de los cinco continentes. Para ello, astilleros e industria auxiliar deben cambiar el chip para realizar una mejora continua de sus procesos y procedimientos. Esto conlleva replantearse un mundo muy diferente al de la construcción naval vigente hace una o dos décadas.

**PI.-** ¿Cuál es la asignatura pendiente del sector?

**F.G.V.-** Creo que cuando pase la crisis, Vigo va a tener la fortuna de contar con carga de trabajo suficien-

*te, aunque no con el nivel actual de ocupación. Pero si habrá carga de trabajo suficiente para continuar a la cabeza del sector. El mayor desafío que se le plantea al sector naval de la ría de Vigo es precisamente la consecución de un plan estratégico contenido en un gran pacto social -en que participemos todos, patronal, sindicatos, Administraciones e instituciones- se esfuerce en épocas como esta, en la que el ciclo económico atraviesa sus momentos más bajos, en acometer una formación de élite para mejorar cualitativamente los procesos productivos y marcar la diferencia en la construcción de barcos.*

**PI.-** Cómo debe aprovechar el sector el bajón de contrataciones de esta crisis?

**F.G.V.-** Debemos tener la suficiente madurez profesional para aumentar nuestra aportación tecnológica en los barcos de gran valor añadido o en otros, menos sofisticados, aunque no se construyan en Vigo. Nuestro objetivo es que una parte importante de los componentes del barco se puedan elaborar y montar aquí. El reto es seguir haciendo los barcos que hacemos ahora y al mismo tiempo contar en Galicia con una serie de empresas que aumenten la carga de trabajo productiva con trabajadores muy cualificados que hagan lo que ahora hacen nuestros competidores: fabricación y montaje de componentes de alta tecnología.

**PI.-** De esta manera el sector tendrá un futuro más competitivo.

**F.G.V.-** Así, en el año 2011, cuando la crisis finalice y el naval vigués tenga otra vez las gradas llenas de barcos de alta tecnología, podremos aumentar nuestra aportación tecnológica en base a la línea de componentes. Es un desafío complicado. Pero creo que todos los astilleros de la ría de Vigo están en el mismo proceso. Todos entregamos mas barcos de los que estamos firmando. Todos queremos entrar

**Francisco González Viñas. Chairman of Uninave and Pymar**

**"PROGRESS HAS TO BE MADE IN COMPONENT ASSEMBLY"**

The professional career of the Chairman of Hijos de J. Barreras, Francisco González Viñas, has been closely tied to the Galician shipbuilding sector since 1973 when he started working in ASTANO. "Pucho" Viñas is also Chairman of Uninave (Union of Spanish Shipbuilders) and Pymar (United Small and Medium Shipyards). **PESCA INTERNACIONAL.-** What are the challenges facing the sector in Vigo in the face of the financial crisis?

**FRANCISCO GONZÁLEZ VIÑAS.-**

Our objective is to build ever more sophisticated vessels with higher net value. Globalisation offers advantages and disadvantages. In the same way that Barreras brings ship owners from New Zealand, Australia and Mexico to build their vessels here, there are also European and Spanish owners and operators, well known by all, who look for other offers and build their vessels in Korea, Japan, China and Turkey. The message that we in Barreras want to put across to the Vigo shipbuilders is that the more complicated the vessels we build the better.

**PI.-** Barreras has opted for highly specialised segments,

**F.G.V.-** Of the 12 vessels we have on our order books; four are seismic vessels and six are ferries. These are highly sophisticated vessels with a large component of specialization that requires highly skilled labour. Both the shipyards and the auxiliary industry must change their "chip" and undertake continuous improvements in their processes.

**PI.-** What are the unresolved matters within the sector?

**F.G.V.-** The biggest challenge facing the Vigo bay shipbuilding sector is the consecution of a strategic plan contained within a major social pact in order to undertake elite training.

**PI.-** How can reductions in orders due to the crisis be capitalised on?

**F.G.V.-** With professional maturity in order to increase our technological contribution with vessels of high net value. Our objective is that a large part

Shipbuilding  
and auxiliary industries

## Construcción naval e industria auxiliar

of the components of a vessel can be constructed and fitted here. So, by 2011, when the crisis is over and the Vigo yards have their slipways full once again of high technology vessels, we will be in a position to increase our technological contribution based on our line of components.

PI.- What are the main threats?

F.G.V.- Finance for ship owners and the auxiliary industry.

PI.- How is the extension of the Barreras slipways progressing?

F.G.V.- We started four months ago and we will finish in 2011, we will be able to build vessels up to 250 meters LOA. Our philosophy is to opt for the higher end of the market where we are more competitive.

PI.- Is an Experimental Hydrodynamic Channel a viable proposition in Galicia?

F.G.V.- At present in Barreras we do this in Holland. I believe a channel of this nature would be viable in Galicia if we take into account that half of the civilian vessels built in Spain come from the Vigo estuary.

*cada día en barcos de mayor tecnología y todos queremos entrar en la fabricación de componentes.*

PI.- ¿Cuáles son las principales amenazas?

F.G.V.- *La financiación a los armadores y a las empresas auxiliares. Cuando hablo de los armadores no me refiero a los nuestros, sino a los extranjeros, a los clientes que trabajan con bancos europeos porque ahora les exigen unas garantías mucho más duras. Aquí, tenemos menos problemas. Yo sigo llevando operaciones a la banca gallega y de momento, (toco madera) no he tenido ningún tipo de restricción. Otra cosa es que Barreras presente menos proyectos este año que presentó en 2008. Pero, no hemos perdido ni un solo barco por problemas de financiación. En cuanto a la industria auxiliar, el problema es que los astilleros cobramos nues-*

*tros ingresos por barco de una manera secuencial. El 43% lo tenemos en la entrega del barco y por ello, adaptamos nuestro calendario de cobros a nuestro calendario de pagos. Mi preocupación básica es resolver los temas relacionados con ese desfase que afecta a la liquidez de la industria auxiliar.*

PI.- ¿Cómo va la ampliación de las gradas de Barreras?

F.G.V.- *Hemos empezado hace cuatro meses y concluiremos a finales de 2010. Podremos hacer barcos de 250 metros. Nuestra filosofía es optar siempre a la gama más alta de producto, donde somos más competitivos. Hay otros astilleros mucho mas grandes, pero su estructura es mas cara. En 1979 Barreras construía hasta 170 metros. Hoy llega a 200 y estamos ampliando a 250 en base a aumentar las antegradas y gra-*

*das. A partir de ahí no podremos ampliar más porque enfrente tenemos los muelles de Bouzas y por la complejidad de las maniobras de entrada y salida de las dársenas de Barreras con el mar abierto. Para un astillero de nuestro tamaño hacer barcos de 250 metros está muy bien y queremos hacernos fuertes en ese nicho.*

PI.- ¿Es viable en Galicia un Canal de Experiencias Hidrodinámicas?

F.G.V.- *Todos los barcos actuales, sobre todo los de alta tecnología pasan por ensayos de canal para realizar un modelo a escala reducida. En Barreras, actualmente lo hacemos en Holanda. Creo que sería viable hacer un canal de este tipo en Galicia teniendo en cuenta que la mitad de los barcos civiles que se construyen en España se hacen en la ría de Vigo. ↓*

## HEMPASIL X3

La primera opción para ahorrar combustible



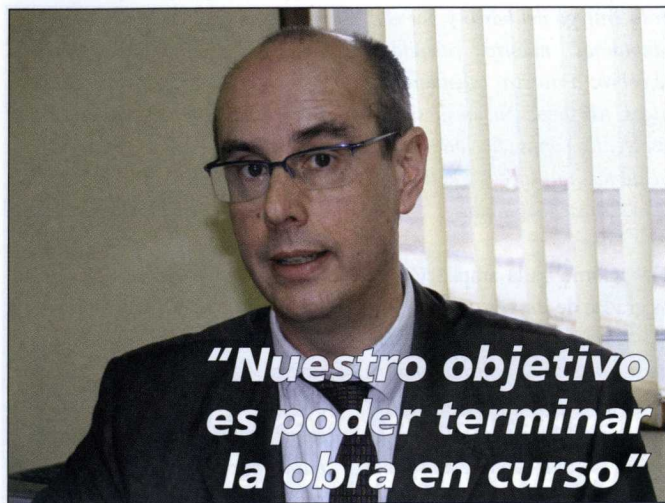
**HEMPEL**

[www.hempel.es](http://www.hempel.es)

Construcción naval e industria auxiliar

Shipbuilding and auxiliary industries

José Domínguez  
Presidente de ACLUNAGA



José Domínguez es desde septiembre de 2007, presidente del Clúster Gallego del Naval (ACLUNAGA) que aglutina a 174 empresas del sector. Su mayor reto es avanzar en los objetivos fijados dentro del Plan Estratégico del sector: formación de calidad, mejora de productos y procesos para frenar la competencia asiática con barcos complejos y sofisticados y establecer un nuevo modelo de negocio con la industria auxiliar.

**PESCA INTERNACIONAL.-** ¿Cómo sería este modelo?

**José Domínguez.-** La competitividad de los astilleros es la competitividad agregada de todas las empresas que intervienen en la construcción de un buque. Se trata de establecer nuevos vínculos en nuestra relación con la industria auxiliar para asociarnos todos en un objetivo común que es la entrega de un buque. Las nuevas construcciones son siempre muy largas y eso requiere que todos estén muy mentalizados en que un barco, una construcción cuando se empieza hay el compromiso de terminarlo en calidad y plazo. Hasta ahora lo que hay son contratos que responden más a las necesidades puntuales. El nuevo modelo de negocio pretende formalizar algo que en buena parte ya existe pero que está sin formalizar y es la cohesión

de todos los que trabajan para una determinada construcción. Somos conscientes de que el éxito y la competitividad de todo el sector naval de Galicia dependerá de la competitividad agregada de todas y cada una de las empresas que intervienen. No pueden ser ajenas unas a otras. Debemos encontrar un marco común donde todos estemos cómodos en un objetivo común.

**PI.-** ¿Cómo define el momento actual de los astilleros gallegos?

**JD.-** Al ser un sector de largos períodos de maduración, ahora nos encontramos con una amplia cartera contratada en el período 2005-2007, donde se registraron records históricos de contratación. Una particularidad de este sector es que, en estos momentos de crisis mundial, donde muchos sectores ven reducida su actividad debido al descenso de la demanda, en el naval la demanda como ya venía de atrás, se mantiene y en ese sentido no tenemos problema. No hay previsto ningún ERE en el sector, todo lo contrario: se necesita mano de obra cualificada y esto es una particularidad nuestra.

**PI.-** Sin embargo, ¿hay problemas de financiación?

**JD.-** Es cierto que tenemos problemas financieros, que si cabe, en

nuestro caso son mayores, precisamente derivados de esa gran actividad. Al tener mucha carga de trabajo, hay que financiar mucha obra en curso que se firmó en una situación de mercado financiero estable. La crisis financiera afecta a todos y claro las entidades financieras están limitando o reduciendo las líneas de financiación. El problema es serio y grave, porque necesitamos la financiación para cubrir, una necesidad real que está ahí, que se ve en las gradas y en los muelles. Es un problema que estamos tratando de resolver, y que esperamos solventar porque en definitiva corresponde a una situación sobrevenida. No es que nuestros números sean diferentes, lo que ocurre es que el entorno financiero es diferente.

**PI.-** ¿Cuáles son los principales retos y amenazas del sector?

**JD.-** La amenaza en estos momentos es la crisis financiera. El reto está ahí, en las gradas y consiste en terminar la obra en curso y las nuevas contrataciones. Hay segmentos del mercado afectados por la crisis mundial, como el comercio y el tráfico de mercancías. Ha habido reducción e incluso cancelación de contratos de portacontenedores. En Galicia el sector ha evolucionado hacia el negocio off-Shore, un mercado menos volátil, y hoy por hoy, no estamos tan preocupados. Lo cual no quiere decir que no haya problemas de financiación para poder terminar la obra en curso.

**PI.-** ¿Cuánto tiempo cree que van a necesitar ayuda o aval de la Xunta?

**JD.-** Mientras la situación de restricciones crediticias se mantenga necesitaremos apoyo de la Administración para asegurar la capacidad financiera, mediante unas líneas de garantías que den confort a los bancos, para que nos sigan financiando el circulante y asegurando los recursos. Necesitaremos ese apoyo hasta que acabe la crisis financiera. ¿Y cuanto va a durar? Dos o tres años será suficiente? Esperemos que sí. ↴

José Domínguez. Chairman of ALCUNAGA

**"OUR OBJECTIVE IS TO FINISH THE JOB IN HAND"**

Since September 2007, José Domínguez has been Chairman of the Galician Shipbuilding Cluster (ACLUNAGA) which comprises 174 firms from the sector. His biggest challenge is to make progress in the objectives established within the Sector Strategic Plan: quality training, product improvement and processes in order to stem Asian competition in complex, sophisticated vessels and to establish a new business model with the auxiliary industry.

**PESCA INTERNACIONAL.-** What will this business model be like?

**JOSÉ DOMÍNGUEZ.-** The object is to establish new links in our relations with the auxiliary industry in order to join together in the common objective which is the delivery of a vessel. At present there are individual contracts which cover temporary requirements.

**PI.-** What is your opinion of the present situation in Galician shipyards?

**J.D.-** A peculiarity of this sector is that, in the present world crisis where many sectors are seeing their activity slowing down due to lack of demand, within the shipbuilding sector the demand is stable and therefore we have fewer problems. There are no provisions for layoff plans within the sector, the exact opposite, we need specialized labour and this is a characteristic of our sector.

**PI.-** However, are there are problems of finance?

**J.D.-** It is true that we have financial problems, which in the case of our sector could be even more serious due precisely to increased activity. The present threat is the financial crisis. The challenge is on the slipways and is to finish the current job and deal with new orders. In Galicia, the business has evolved towards "off-shore", a somewhat less volatile market and at present we are not so worried but we need support from the Administration to ensure that banks will continue to provide finance.

Shipbuilding  
and auxiliary industries

Construcción naval e industria auxiliar

### CRAME SUPPLIES LATEST TRANSAS SIMULATOR

The Crame Strategic Plan, with ample experience in the supply of Transas simulators, has provided the Cenéutica Naval School with the latest simulator developed by Transas in accordance with current norms (Official State Bulletin 264 dated 3rd of November 2007) for training yacht skippers and captains. The model acquired by Cenéutica, the TGS-4100, homologation number 8.0001, is a new reduced version designed for nautical schools which includes all the professional simulator features. This unit provides simulations of equipment such as VHF with DSC, VHF with DSC 2, MF/HF, INMARSAT C, NAVTEZ, EPIRB, amongst others. For Cenéutica, Transas is the optimum market choice given the experience of Crame and Transas in the supply, installation and after sales service of their equipment. For more information contact 91 6586508 / [commercial@crame.es](mailto:commercial@crame.es).

## CRAME SUMINISTRA EL NUEVO SIMULADOR DE TRANSAS, DESTINADO A ESCUELAS NÁUTICAS

Las empresas Crame, con amplia experiencia en distribución de simuladores Transas, ha suministrado a la Escuela Náutica CENÁUTICA el nuevo modelo de simulador TGS-4100 con número de homologación 8.0001, desarrollado por Transas, de acuerdo con la normativa vigente (BOE número 264 de 3 de Noviembre de 2007). CENÁUTICA utilizará este simulador en los cursos destinados a obtener las titulaciones de patrón y capitán de yate. El modelo TGS-4100 de Transas es una nueva versión reducida y ajustada a las necesidades de las escuelas náuticas, que incluye prácticamente todas las funciones del simulador profesional y permite el manejo simulado de equipos VHF con Dsc, Vhf con Dsc 2, Mf / Hf, Inmarsat C, Navtex, Epirb, Sart, Vhf portátil



Gmdss, Vhf aéreo, Gps, Direction Finder, Radar y panel de maniobra de buque, panel de alarmas, panel de baterías y Power Switch. El director de CENÁUTICA, Juan Carlos Polavieja, consideró el simulador de Transas como la mejor opción de todas las existentes en el mercado por su ope-

ratividad y por la experiencia de Crame y Transas en el suministro, instalación y soporte técnico de este tipo de simuladores, avalada por la instalación de un gran número de ellos en escuelas profesionales. Más información en el tf. 91 658 65 08 o en [comercial@crame.es](mailto:comercial@crame.es).

### ANGEL MIR MANUFACTURED A DOOR FOR A CADIZ SHIPYARD

The firm Ángel Mir-Porbisa has finalised the construction and installation of a 16 X 17 Mt Grand-Pass door for the shed of a Cadiz shipyard. The moving parts are constructed from aluminium bars and canvas sheets two meters high. This door which belongs to the Instant-Pass® quick opening type, can be opened in just 90 seconds. The raising mechanism has eight drums on the axle and two synchronised electric motors and incorporates safety systems for closing the door. In order to facilitate transport and given the size of the door, it was constructed in two halves and assembled during installation. This model, which took 45 days to construct, required the use of some 1,300 screws for the framework and coverings.

## ÁNGEL MIR FABRICÓ UNA PUERTA GRAND-PASS DE 16X17 METROS PARA UN ASTILLERO EN CADIZ

La empresa Ángel Mir-Porbisa concluyó en septiembre de 2008 la fabricación e instalación de una puerta modelo Grand-Pass de 16 x 17 metros para un astillero gaditano. La puerta, de 16.900 mm. de ancho por 17.850 de altura total, está destinada a una carpa que ha de soportar los fuertes vientos de la zona. La parte móvil está constituida por barras de aluminio y paños de lona doble que se van apilando en la parte superior de la puerta a medida que se abre. Las barras apiladas alcanzan una altura total de dos metros. La puerta Grand-Pass se clasifica dentro de la gama de puertas rápidas Instant-Pass®, ya que pese a sus dimensiones y peso, el tiempo de apertura total es de sólo 90 segundos. El eje del



la puerta. Este modelo, en cuya fabricación se emplearon 45 días, posee una estructura formada por dos pies o montantes de acero de alrededor de 1.900 Kg de peso cada uno, y una plataforma o viga superior de 2.000 Kg, que alberga el mecanismo de elevación. La lona y las barras de refuerzo alcanzan un peso móvil de 2.200 Kg. Para facilitar el transporte, dadas sus dimensiones, la puerta

mecanismo de izaje posee ocho tambores de enrollamiento y dos motores-reductores sincronizados que incorporan un sistema de seguridad que controla el cierre de

se fabricó en dos mitades que se unieron en el momento del montaje. En la composición, soportes y revestimientos se han empleado más de 1.300 tornillos.



## Unas 300 firmas acuden a Sinaval Eurofishing'09 del 21 al 24 de abril

El certamen, previsto en el Bilbao Exhibition Centre de la capital vasca, constituye un espacio para las oportunidades comerciales y el debate de experiencias

Alrededor de 300 firmas han confirmado ya su presencia en **Sinaval Eurofishing 2009**, que abrirá sus puertas en el Bilbao Exhibition Centre del 21 al 24 de abril. La muestra, que se convertirá en un atractivo punto de encuentro para los sectores naval, marítimo, portuario y pesquero, dará a conocer los últimos avances, tecnologías y servicios en un espacio donde también habrá oportunidades para el análisis y

construcción naval y de equipos de cámara de máquinas. Como novedad se ha puesto en marcha una campaña de captación de visitantes que se ha centrado en países como India, Turquía, Rusia y Noruega, aunque también forman parte del programa otros países ubicados en los cinco continentes. **Sinaval-Eurofishing** cuenta con la certificación oficial de la Asociación de Ferias Nacionales (AFE) y la Unión de Ferias Internacionales (UFI). El equipo técnico del

certamen ha elaborado un intenso programa de conferencias y actividades paralelas, entre las que figura una conferencia sobre *"Buques de Apoyo Offshore, cada día más complejos y eficientes"*, organizada en colaboración con la revista "Offshore Support Journal", con el patrocinio de La Naval de Sestao y del Foro Marítimo Vasco, entre otros. La jornada contará con ponentes nacionales e internacionales y abordará las tendencias en la construcción de nuevas unidades, las últimas tecnologías en equipos y sistemas y las crecientes exigencias en seguridad y medioambiente. Se ha confirmado también la celebración de una Jornada Por-

### La feria cuenta con un amplio programa de conferencias y actividades paralelas

debate de experiencias de actualidad.

Hasta el momento, los sectores más representados que han confirmado su asistencia como expositores a esta edición de 2009, son los de equipos propulsores, de cubierta, para la manipulación de fluidos y de ayuda a la navegación, así como de los sectores de



### SHIPBUILDING EXPERIENCING DIFFICULTIES IN SPITE OF CONTRACTS

Some 300 firms have confirmed their attendance at the Sinaval-Eurofishing 2009 which opens in the Bilbao Exhibition Centre from the 21st to the 24th of April. The event, which will be a useful meeting point for the shipbuilding, maritime, port and fisheries sectors, will be showing the latest technological and service developments and will be an opportunity for analysis and debate on current matters.

Up to now the majority of the sectors which have confirmed their attendance as exhibitors at this 2009 edition are propulsion equipment, deck machinery, fluid handling and navigational aids as well as shipbuilding and engine room equipment.

A novelty this year is that promotional campaigns have been launched in countries such as India, Turkey, Russia and Norway with the object of attracting visitors, although other countries from the five continents will be targeted. With regard to parallel activities, a conference on "Offshore Support Vessels – of ever increasing complexity and efficiency" has been organised in collaboration with the magazine "Offshore Support Journal" sponsored by the Sestao Shipbuilding sector and the Basque Maritime

SINAVAL'09

Avance feria SINAVAL'09



Forum as well as a Port Conference from the 22 to the 23 of April on "More Productive Port Logistics" and "Towards more sustainable ports". Sinaval-Eurofishing will also be hosting the Annual Conference and Management Meeting of the International Radio-Maritime Committee, the V General Assembly of the Spanish Maritime Cluster, the IV International Naval Meetings and the II Business Meetings. Other events will be taking place such as a workshop organised by ANAVE with the support and presence of the member shipping companies, the Management Meeting and General Assembly of FEICOPESCA. In the fisheries field the following will be taking place: a workshop on Qualifications and Minimum Crew, the Management Meeting of Cepesca, a meeting of the South Western Waters Regional Committee, a meeting of Fisheries Training Centres on a national scale, a workshop on Energy Efficiency In Fishing Vessels organised by the Basque Government Fisheries Council and the presentation of a Guide on Energy Saving in Fishing Vessels organised by the Cousteau Foundation. Finally, there will be an international meeting of participating bodies in the development of the European Technological Fisheries Platform and a CEPESCA (Spanish Fisheries Confederation) workshop on Minimum Qualifications and Crews.

tuaria, los días 22 y 23 de abril, estructurada en torno a dos grandes títulos, el primero de ellos, "Logística portuaria más productiva" en cuyo marco se abordarán cuestiones como los sistemas de modelización estratégica de terminales de contenedores; cooperación entre Europa y México; ejemplos del Báltico; programas de financiación de la Comisión Europea y diseño de buques ro-ro; entre otros. En el segundo título, "Hacia unos puertos más sostenibles", se tratarán contenidos en torno a las nuevas exigencias medioambientales; sistemas de gestión medioambiental; puertos verdes; y energías alternativas en los puertos. Este encuentro contará con la participación de representantes de instituciones europeas, centrales y autoómicas, puertos, navieras, universidades e ingenierías internacionales y está respaldado por la Autoridad Portuaria de Bilbao, Uniport, Gobierno Vasco, AZti y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, entre otros. Además, en el marco de Sinaval-Eurofishing tendrá lugar la Conferencia Anual y Junta Directiva del Comité Internacional Radiomarítimo (CIRM), y con motivo de centenario del astillero "La Naval" de Sestao, Construcciones Navales del Norte organiza un acto de conmemoración. Además,

Sinaval acogerá la V Asamblea General del Clúster Marítimo Español, los IV Encuentros Navales Internacionales, un programa de reuniones para el desarrollo de acciones conjuntas, cooperación empresarial y transferencia tecnol

ógica y los II Encuentros empresariales. Asimismo, está prevista la celebración de una Jornada organizada por ANAVE y la Junta Directiva y Asamblea General de FEICOPESCA. En el ámbito pesquero se celebrarán también una Jornada sobre "Titulaciones y Tripulaciones Mínimas y Junta Directiva de CEPESCA", reunión del Comité Regional de Aguas Occidentales del Sur, Encuentro de Centros Náutico Pesqueros a nivel nacional, Jornada de "Eficiencia Energética en Buques Pesqueros" (organizada por la Consejería de Pesca del Gobierno vasco) y la presentación de la "Guía sobre Ahorro Energético en Pesqueros" (que organiza la Fundación Cousteau. Por último, habrá una reunión internacional de los agentes implicados en el desarrollo de la Plataforma Tecnológica Europea de la pesca. ↓

**ANGEL MIR** Puertas y equipamientos logísticos para la industria pesquera

Abrigos de muelle espuma / hinchable / retráctiles    Rampas Niveladoras Telesco inox./galvanizado

Puerta Seccional. Panel 80mm. Guías y accesorios en acero inoxidable    Pasarelas en acero / aluminio

Hasla 4 mts./seg.

SRT EC: máxima higiene en inox.    Instant-Pass © Iso INOX    Puerta Grand-Pass para astillero

Construcción naval e industria auxiliar

Shipbuilding and auxiliary industries

## NODOSA REAFIRMA LA VOCACIÓN NAVAL DE TODAS SUS DIVISIONES CON ÓPTIMOS RESULTADOS EN 2008

**N**odosa reafirmó su vocación naval en todas las divisiones de la empresa y experimentó un salto cualitativo en I+D+i en el año 2008 y en lo que va de 2009.

### Reparación

En Reparación, Transformación y Mantenimiento de buques, **Nodosa** realizó en 2008 más de 150 actuaciones en barcos de todo tipo. La versatilidad y funcionalidad de su factoría, varaderos y taller mecánico permiten a **Nodosa** gran capacidad para abordar todo tipo de proyectos y reparaciones de distinto calado que abarcan el mantenimiento ordinario, las grandes transformaciones o alargamientos, la mecánica de precisión en inyección, las líneas de ejes, motores diesel, medición de espesores, así como calderería y tubería en general.

Entre sus clientes figuran la Armada Española, Vigilancia Aduanera, Hermanos Gandón, Pesquerías Nores, Pesquera Recaré, Pesquería Carral, Moradiña, Susa fishing, Compañía de Remolcadores Amaré Marín, Obras y Dragados Aldamiz y una larga lista de empresas punteras que convierten a esta empresa en un claro referente en este sector.



### Nueva construcción

En cuanto a la División de Nueva Construcción, en 2008 **Nodosa** ha dado pasos firmes en la fabricación de distintos tipos de buques: remolcadores, dragas y buques de asistencia (desde salvamento y seguridad marítima hasta suministradores de plataformas petrolíferas).

### Otras divisiones

Especialmente activa ha sido la división de Fabricación de Bloques y la de Logística, Corte y Conformado para terceros, como en el caso de la Factoría Naval de Marín, que incluyó actuaciones tanto en Ace-

ros de Alta Resistencia como en Aluminio Naval. Asimismo, **Nodosa** realizó importantes trabajos para el sector de megayates y barcos de recreo de lujo.

### Salto cualitativo en I+D+i

En I+D+i, **Nodosa** acometió en colaboración con la Universidad de A Coruña una nueva manera de resolver el problema de la limpieza de fondos marinos con embarcaciones y métodos específicos.

Por otra parte, **Nodosa** también ha desarrollado en colaboración con **Tesol Group** un programa de procesos automatizados en soldadura para el sector naval. ⚓

## NODOSA DIVISIONS CONFIRM THEIR COMMITMENT TO SHIPBUILDING IN 2008

Nodosa confirmed the business commitment of all their divisions to shipbuilding in 2008 and the beginning of 2009 and has made considerable progress in R&D+i. The company has undertaken over 150 projects in repair, modification and maintenance in all types of vessels. The versatility and functionality of their factory, slipways and mechanical workshops provide Nodosa with considerable capacity for all magnitude of projects and repairs of different types from routine maintenance up to major transformations and extensions, precision engineering in injection systems, axle alignment, diesel engines, thickness measurements as well as boiler making and general plumbing. In new vessels, Nodosa has taken major steps in the building of tug boats, dredgers and auxiliary vessels. They have been particularly active in the construction of modules and logistics, cutting and shaping for third parties. Major projects have been undertaken in mega-yachts and recreational vessels. With regard to R&D+i, Nodosa have tackled the problem of cleaning the sea bed from vessels using specific technology as well as a programme of automated soldering systems for the shipbuilding sector.

## NUEVA GAMA DE TOMAS DE AIRE DE VETUS

**V**etus en Schiedam, Holanda, ha lanzado recientemente una nueva gama de tomas de aire de aspecto sofisticado, con abertura de 75, 100 ó 125 mm ø. El aro de fijación se acopla con la mano, o con una llave especial, que se suministra con el equipo y que anula cualquier riesgo de robo. El modelo "Marín" incorpora un aro de seguridad sintético, mientras que el del modelo "Boreas" es de acero inoxidable pulido. Como



complemento, Vetus ha desarrollado nuevas versiones de las cajas separadoras de agua que incorporan un aireador tipo hongo (que se puede cerrar) y una mosquitera. Las tomas de aire están disponibles en acero inoxidable pulido de alto brillo con el interior rojo o blanco.

**Vetus** ha designado a **Fred van Beuningen** nuevo director general de Marketing y Ventas, que ha comenzado a ejercer este cargo desde febrero de 2009. ⚓

## NEW RANGE OF AIR INTAKES FROM VETUS

Vetus, of Schiedam, Holland, have recently introduced a new range of sophisticated looking air intake vents of 75, 100 or 125 mm diameter equipped with manual or locked theft proof fixing flanges using a special key supplied with the vent. Vetus have appointed Fred van Beuningen new Marketing and Sales Director as from February 2009.