

Cardama

Mal año para los astilleros supervisados por la Gerencia del Sector Naval

Escribe Xabi Cereixo

Los astilleros del proceso de reconversión han experimentado descensos acusados tanto en la actividad contractual como en la productiva. Por su parte los astilleros de Vigo tienen carga de trabajo hasta el 2007 a pleno rendimiento.

Desde hace mucho tiempo, la Gerencia del Sector Naval, un organismo dependiente del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, viene ofreciendo cifras exhaustivas de la actividad de los astilleros españoles que sufrieron un proceso de reconversión industrial. Son cifras que, a menudo, se publican en los medios de comunicación como si hicieran referencia al conjunto de la actividad industrial naval del país. Esto no es así, como es evidente. Sin embargo es una confusión comprensible por varias razones. Destacadamente porque las cifras industriales no son sencillas de conseguir y para obtener datos ciertos de un sector determinado es necesario recurrir a los caros servicios de una consultoría; pero, sobre todo, porque entre los astilleros, de los cuales **Gesnaval** ofrece cifras se encuentran algunos de los más importantes del país e indican muy significativamente cómo respira este difícil sector. En el momento de cerrar esta edición, **Gesnaval** había hecho públicos los resultados de los primeros tres trimestres de 2004. Aunque el naval es un sector acostumbrado a vivir en España en el filo de la navaja y en permanente estado de crisis, lo cierto es que incluso teniendo en cuenta esta



idea hacía mucho tiempo que el signo negativo no tenía una presencia tan destacada en tantos y tan variados epígrafes. Es decir, a falta de los resultados definitivos del año, la primera impresión es que los motivos para la preocupación persisten. La actividad contractual ha experimentado crecimientos negativos, como se suele decir en los "salmones". También la actividad productiva. Sin embargo, no todo ha resultado tan desolador puesto que hay uno de los aspectos de la actividad de los astilleros que ha resistido mejor el envite y hasta podría señalar un posible camino hacia el futuro. Estamos refiriéndonos a la exportación, que ha obtenido excelentes resultados en aspectos relevantes como los nuevos contratos de mercantes. También en cuanto a las entregas ofrece cifras sin el temido signo negativo delante. Sin embargo, en la cartera de pedidos, fundamental para un análisis de futuro, no hay una sola cifra en positivo. Nii para el mercado nacional ni para la exportación, ni para mercantes ni para pesqueros. Uniendo las cifras de toda la actividad contractual (cartera de pedidos más nuevos contratos) y de los diferentes tipos de barcos el resultado es muy negativo, con un descenso en las toneladas (GT) que hay que fabricar de prácticamente la mitad: -47%. En cuanto a la producción, el índice de actividad (que combina puestas de quilla, botaduras y entregas con una fórmula matemática establecida) el resultado tampoco deja lugar a dudas: -37% (toneladas en GT).

La desaparición del IFOP empieza a tener ya consecuencias para el sector naval, como todo el mundo se temía

Cifras

Entrando en el detalle, lo que mejor ha funcionado en los nueve primeros meses de 2004 han sido los mercantes. Se han realizado nuevos contratos para 110 mil GT's, algo más de 80 mil de las cuales están destinadas a la exportación. Estas cifras representan un incremento del 105% respeto al mismo período de 2003. Los nuevos contratos para el mercado nacional de mercantes aumentaron un 29% y un 162% para la exportación. Sin embargo, no son suficientes para que el conjunto de la cartera de pedidos de mercantes al 30 de septiembre del 2004 arroje un saldo positivo: -47%. El total de toneladas de mercantes en cartera es de 333,4 mil.

Los pesqueros muestran resultados malos (todos en GT): -65% en nuevos contratos para el mercado nacional; -66% en los nuevos contratos destinados a la exportación; -27% en cartera de pedidos para el mercado nacional; y –50% en la cartera de pedidos destinada a la exportación. En el conjunto, la cartera de pedidos de pesqueros se redujo en un 35%. Los astilleros privados seguidos por **Gesnaval** realizaron 44 nuevos contratos, teniendo 62 en cartera. Mercado nacional y extranjero se reparten a partes casi iguales. Más allá de nuestras fronteras el destino principal es Marruecos, seguido de Reino Unido y Dinamarca. Como viene siendo habitual, **H. J. Barreras** es el que disfruta de una mayor actividad: más de la mitad de las GT de los nuevos contratos de los astilleros privados las aporta el astillero vigués, así como casi la mitad de la cartera de pedidos. El sector pesquero sigue siendo el principal cliente a pesar de la evidencia de que las decisiones tomadas en la UE están teniendo serias consecuencias. La influencia en nuevas contrataciones y cartera de pedidos, es tremenda, como todo el mundo comprendió desde que el IFOP fue presurosamente sepultado y substituido por una versión "ligth". Desgraciadamente el tiempo ha venido a dar la razón a los más agoreros. En honor a la verdad, también hay que señalar que el proceso de renovación de flota sufrió una situación de concentración en el tiempo que si bien significó años de bonanza para los astilleros tal vez tenga ahora su reverso, en el hecho de que existen muchos barcos nuevos cuyos armadores van a tardar bastante en volver a necesitar meterse en un proceso de renovación. Y dada la situación de la pesca en este momento y, sobre todo, dado el estado de ánimo pesimista imperante, lo más seguro es que los empresarios de la pesca alarguen todo lo que puedan el momento de volver a meterse en ese siempre arriesgado, complejo y costoso "fregao" de la renovación.


Nodosa

En la actividad productiva los descensos son igualmente serios: -37% en puestas en quilla, -60% en botaduras y un incremento de las entregas del 19%.

Astilleros vigueses

Ya fuera del ámbito de **Gesnaval**, la industria naval viguesa tiene más motivos para el optimismo. Por el momento, su carga de trabajo mantendrá a los astilleros vigueses a pleno rendimiento hasta el 2007. En Galicia se concentra el 50% de la construcción naval española, tanto en producción, como en número de plantas como en empleo. De confirmarse la recuperación internacional del sector, no cabe duda que Galicia estará bien situada para sacar provecho de la coyuntura.

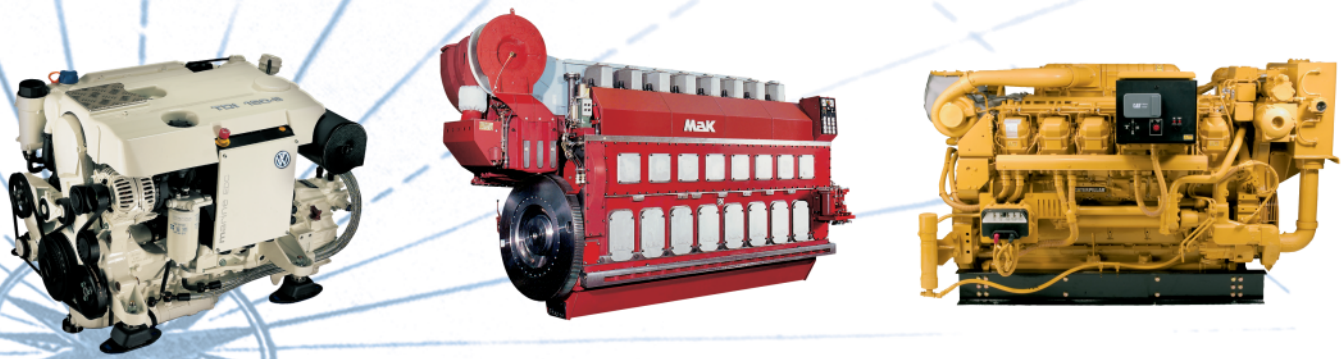
Últimas construcciones de buques de empresas asociadas a la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo (año 2004)

Nombre	Armadora	TM GT	Fecha	Eslora	Manga	Pot. CV
Roaz	Portuguesa de Pesca Rogui	260	1/04	32	7,9	900
Manuel Laura	Xinzo LTD	-----	1/04	36	8	1.050
Río Caxil	Farpespan, S.L.	868,65	11/04	44,10	10	1.000
Fakir	Freiremar S.A.	942	12/04	53,85	11	1.099
Playa Pesmar Dos	Pesmar, S.A.	1.485	10/04	71	12,5	1.790
Pedra da Grelo	Pesquera Romar S.L.	213	5/04	27,85	7	420
Eirado do Costal	Pesquerías Tara	1.167	6/04	50	11,5	2.520
Loucenzás	Pesqueras Dojoma	135	1/04	28,45	7	408
Geni Lisi	Chirleu Mar S.L.	321	1/04	34,50	8	488



...nuestros motores tampoco.

Decídase por el motor más adecuado para sus necesidades de navegación, entre la amplia gama que le ofrece Barloworld Finanzauto, distribuidor oficial de las marcas Caterpillar, MaK y Volkswagen. Motores de tecnología de última generación, ecológicos, potentes y ahorradores. Y con la garantía y el servicio que sólo Barloworld Finanzauto puede ofrecer.



MaK

VOLKSWAGEN marine

Llámenos: 901 13 00 13
o visitenos en: www.barloworld.finanzauto.es

Barloworld Finanzauto

CAT®

Construcción naval en el mundo: tras la tormenta, signos de recuperación

Mientras 2001 y 2002 supusieron un claro retroceso, los datos del 2003 confirman que éste se ha


Carceller

Durante el año 2003 se contrataron en los astilleros del mundo un volumen de alrededor de 40 millones de toneladas (CGT), que es prácticamente el doble del nivel alcanzado en los dos años anteriores, que no fueron años malos, y 10 millones de toneladas más que las contratadas en el mejor de los años precedentes, el 2000, cuando se alcanzó el anterior récord histórico de nuevas contrataciones.
Para comprender hasta qué punto fue un año excelente para la construcción naval basta compararlo con el último dato disponible hasta el momento, el de la primera mitad del año 2004, también excelente, en el que se contrataron construcciones equivalentes a un volumen (siempre medido en CGT) de 20,2 millones de toneladas.
Semejante vitalidad no puede dejar de sorprender cuando se analiza desde un país como España que cuenta con un sector naval en una situación muy complicada para su misma supervivencia, que genera grandes tensiones socioeconómicas y políticas, a pesar de contar con una tradición en este terreno larga y fructífera y a pesar de contar, todavía, con una significación internacional muy considerable. Sorprenderá menos, sin embargo, si se tiene en cuenta que tras un período de ciertas incertidumbres en la economía global, sin llegar a entrar en una auténtica recesión, la recuperación en unas zonas (Estados Unidos, Europa o Japón) y la vitalidad incuestionable de otras (China, Corea o Taiwán) ha generado una coyuntura económica con más señales para el optimismo.
Por otra parte, la dirección emprendida por la construcción naval parece muy definida. En el comienzo de la década de los noventa se construían menos de 10 millones de toneladas y desde entonces la cifra se ido incrementando paulatina y firmemente. En el año 2000 se alcanzaron las 20 millones de toneladas construidas por primera vez en la historia, es decir, la construcción, en una década, se duplicó. En 2003, los astilleros del mundo fueron capaces de construir 23 millones de toneladas.
Ahora bien, este crecimiento no fue, ni mucho menos, homogéneo. Las nuevas contrataciones en el 2003 tuvieron una ubicación muy clara ya que el 85% de ellas se las llevaron tres países: el 44% Corea del Sur, el 26% Japón y el 15% China. En el 2000 esta zona asiática ya copaba el 75% de las nuevas contrataciones. Es evidente que la dirección en que se desplaza la construcción naval en el mundo tiene un destino indiscutible.

Unión Europea

La Unión Europea sufrió en su sector naval un período auténticamente catastrófico entre los años 2000 y 2002. Cualquier parámetro de análisis parecía indicar que la construcción naval no tenía ningún futuro y que había que resignarse a la idea de que el polo central de este sector se desplazase para siempre a la zona asiática quedando Europa como un mercado para la satisfacción de las necesidades domésticas.
Y ello a pesar de que 2000 había sido el mejor año de su historia. Las nuevas contrataciones del 2002 fueron aproximadamente un tercio de las del 2000. Las carteras de pedidos y las entregas de los astilleros europeos ofrecieron ese año resultados similares, por lo que se extendió la idea de que estábamos asistiendo al final de la construcción naval en el territorio dónde ésta se había desarrollado como actividad industrial hasta convertirse en uno de los sectores-tracción de la economía europea desde la Revolución Industrial. Esta sensación de fatalidad recorrió todos los sectores de la sociedad hasta llegar a la propia cúpula de la UE.
Contra todo pronóstico, 2003 supuso una gran recuperación y en la primera mitad del 2004 ya se ha superado la cifra récord del año 2000 en cuanto a nuevas contrataciones con 5.800 millones de toneladas (CGT). Las estimaciones para todo el 2004 indican que con toda probabilidad se superarán los resultados del 2000 también en entregas y cartera de pedidos, aunque todavía no se dispone de esos datos. Lo cierto es que tanto en ambientes técnicos como políticos se está formando un auténtico hervidero de ideas para lograr volver a poner al sector naval europeo en la senda del liderazgo.
Desde Francia y Alemania se están dando los primeros pasos para la constitución de una gran corporación europea del estilo de la existente en otros sectores, como el aeronáutico (piénsese en el caso de Airbus, que ha conseguido disputar el liderazgo a la Boeing norteamericana). En el seno de la UE la idea ha despertado muchísimo interés, lo que también ha pasado en España donde el Gobierno está intentando buscar una salida a sus astilleros públicos, todavía de gran tamaño y, salvo en el terreno militar, claramente deficitarios.
Los problemas para este tipo de soluciones pueden venir, precisamente de la propia UE, donde existen especificaciones legales muy estrictas en cuanto a las industrias estatales, las ayudas financieras a éstas, y la defensa de la competencia, con lo que ello implica en el terreno de las fusiones.
De hecho, la Comisión Europea viene tratando todos estos temas con la mayor intensidad. A finales de 2003 publicó el informe LeaderSHIP 2015 elaborado por un Grupo Asesor presidido por el comisario **Erkki Lijkanen** y formado por altos ejecutivos de los más importantes grupos de construcción naval europeos, siete comisarios de la propia UE, miembros de la Eurocámara, sindicatos e industria auxiliar.
En el documento se analiza la situación del sector en Europa para llegar a la conclusión de que son necesarias muchas reformas en su misma estructura productiva que no es la adecuada para responder a las perversiones introducidas en el mercado provinientes de Asia, es-



Mientras casi el 80% de las nuevas contrataciones tiene como destino Asia, la Unión Europea busca vías para encontrar un futuro para su sector naval

pecialmente el archialudido "dumping" surcoreano. Se recomienda no actuar en la dirección del proteccionismo, reforzar los segmentos donde existe una mayor fortaleza e incentivar –incluso económicamente– aquellos donde se manifiesta una menor eficiencia. Es decir, que se debería tratar de pergeñar un tipo de reglamentación dirigida a la consolidación de los aspectos del sector naval europeo donde se pueda considerar que existe una mayor ventaja competitiva. ⚓

Fuentes: Lloyds Register, Dr. Corrado Antonini

A bad year for reconverted shipyards in Spain, whereas the international shipbuilding sector shows striking signs of recovery

Spanish shipyards subject to reconversion had an extremely bad year in 2004. Contractual activity for the first 9 months of the year amounted to 47%, whereas combined production activity (drydocking and deliveries) showed a negative result of -37% in terms of the same period in the previous year. Almost 80% of the new contracts were for export, which serves as an example to point out the differences with the situation in the international shipbuilding sector. According to the latest data available (for 2003), this has shown that the sector has moved out of the incredibly two year period 2001-2002. Against all forecasts, in 2003 records for new contracts and production were beaten, with over 40 million tonnes contracted, double that for the two previous years, although 80% of this figure was contracted in three countries: South Korea, Japan and China. Korea on its own secured 40% of the new contracts. The EU is attempting to recover an activity where it was previously the leader.



CARCELLER
2004, un año de intensa actividad en el desarrollo de proyectos

Trabajó con los principales astilleros y armadores



A lo largo del 2004 la oficina técnica de **F. Carceller** S.L., continuó su actividad en el desarrollo de proyectos de distintos tipos de buques, así como consultoría y asesoramiento, en colaboración con los principales Astilleros y Armadores españoles. En el apartado de nuevas construcciones destacan los siguientes proyectos:

• Construcciones V-37 y V-38 de **Astilleros Armón-Vigo**. Son buques de pesca de arrastre por popa para la **Armadora Freiremar S.A**. Tienen una eslora de 54 metros, un arqueo bruto de 942 GT y están diseñados para trabajar en el Atlantico Norte.

• Construcción C-603 de **Astilleros Armón-Navia.** Este es un buque arrastrero congelador, diseñado para trabajar en la costa de Africa Occidental. El buque tiene una eslora total de 40.5 m. y un arqueo bruto de 460 GT. Fue entregado en el mes de octubre con el nombre de **"Monte Vios"**.

• Construcción C-120 de **Ast. M. Cíes S.L**. Se trata de un buque de pesca, congelador, de arrastre por popa para la **Armadora Valiela S.L.** Es un buque de 62.50 metros de eslora y un arqueo bruto de 1790 GT. Ha sido diseñado para trabajar en aguas del Norte de Europa. El sistema de arrastre cuenta con los malleteros en proa, bajo el castillo, lo que facilita la maniobra, dejando una amplia cubierta abrigada para trabajos.

• C-124 y C-126 de **Ast. Joaquín Castro** (La Guardia). El primero se trata de un buque para servicios de puerto diseñado para operar en Tarragona al servicio de su **Armadora Boteros** y **Amarradores de Tarragona**. El buque está concebido para desarrollar distintas funciones de servicio dentro de puerto, desde la recogida de derrames (cuenta con un skimer y dos tanques, con calefacción, para almacenaje de productos de hidrocarburos), el servicio de aguadas, o de aceite limpio, hasta el transporte para suministro a buques fondeados en la rada del puerto, de cargas en cubierta. El segundo es un barco de servicio de amarre para operar en el puerto de Málaga, tiene una eslora total de 10 m. y un tiro a punto fijo de 3 tns. lo que le hace versátil tanto en la función de amarre de buques como en la de movimiento de embarcaciones dentro de la zona portuaria, donde sus reducidas dimensiones y capacidad de maniobra son una baza importante.

2004: much activity at the F. Carceller S.L.

Throughout 2004, the technical office of F. Carceller, S.L. continued its activity developing ship projects as well as consultancy and assessment, in conjunction with Shipyards and Shipowners such as Armón, Cíes or J. Castro, Freiremar, Valiela or Boteros, among others.

SINAVAL

Casi 6.000 profesionales visitaron la feria

SINAVAL-EUROFISHING 2005, celebrada en Bilbao Exhibition Centre del 26 al 29 de enero, se ha reafirmado como cita ineludible para los sectores naval, marítimo, portuario y pesquero. Un total de 5.810 personas han visitado la doble convocatoria a pesar de la delicada situación que atraviesa el sector naval.

La cifra de visitantes profesionales acreditados ha ascendido a 5.313, de los cuales 4.949 procedían de las diversas comunidades autónomas y 364 de un conjunto de 41 países. Con estos datos de participación extranjera **SINAVAL-EUROFISHING 2005** consolida la proyección exterior que ha caracterizado sus últimas ediciones. Francia, Italia, Portugal, Reino Unido, Marruecos y Estados Unidos –mercados, todos ellos, con una fuerte implicación en el mundo marítimo- han sido los países de origen con mayor presencia en el certamen.

LA NAVAL

Reclaman el mantenimniento de la actividad

Las Juntas directivas de **ADIMDE-Foro Maritimo Vasco**, el **Departamento de Innovación y Promoción Económica de la Diputación Foral de Vizcaya** y **el Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco** se reunieron en el marco de **SINAVAL** con el objeto de realizar un seguimiento y análisis de la situación del sector naval y la industria Auxiliar en la Comunidad Autónoma. En la citada reunión se examinó el estado actual de la reflexión estratégica del sector, que viene desarrollándose en el **Foro de Competitividad Euskadi 2015.** A la vista de los retos estratégicos resultantes de la planificación (cooperación, diversificación del mercado y producto, marketing proactivo y diversificación sectorial para las subcontratas) se han intensificado programas y apoyos en materia de tecnología, internacinalización, financiación y fiscalidad y calidad y gestión del conocimiento que las Administraciones vascas van a poner en funcionamiento para mejorar la competitividad del sector. Además, se insistió en la importancia del mercado de los grandes buques por su impacto en el sector, por lo que se reiteró la necesidad del mantenimiento de la actividad de **La Naval de Sestao** como tractor y faro tecnológico de la industria marítima vasca.

SINAVAL consolidated

SINAVAL-EUROFISHING 2005, held in Bilbao in January, has once again confirmed itself as the meeting point for the shipbuilding, maritime, port and fishing sectors. A total of 5,810 visited this two-in-one exhibition.

Call for continuity of shipbuilding at La Naval

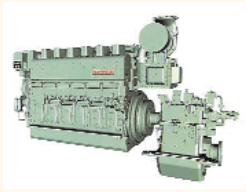
ADIMDE-Basque Maritime Forum, the Regional Council of Vizcay and the Basque Government met at SINAVAL, among other things, to call for continuity of shipbuilding at La Naval.

ECHEVARRÍA

La comercializadora presenta nuevos motores Yanmar

Ha puesto en el mercado motores rápidos de servi-

Construcciones Echevarria S.A., se encarga de la comercialización en España de los motores de media velocidad **Yanmar** de servicio pesado, tanto propulsores como auxiliares, además de ofrecer un servicio de atención integral post-venta (repuestos, servicio técnico o asistencia). En este sentido cabe destacar el reciente lanzamiento del motor **Yanmar** modelo 6EY26 de 6 cilindros en línea de 260 x 385 mm de relación diámetro/ carrera, de 122,64 litros de cilindrada y de 2.610 Hp a 750 rpm.



Echevarría: new Yanmar engines

The new Yanmar model 6EY26, 6 cylinders in line, 260 x 385 mm diameter/stroke ratio, 122,64 litres capacity and 2,610 h.p. at 750 r.p.m., rounds off its wide range of models.

Además, **Construcciones Echevarria** ha empezado a comercializar en España los motores rápidos Yanmar de servicio pesado para aplicaciones comerciales y de pesca, proporcionando el mismo servicio de atención integral post-venta, característico de **Construcciones Echevarria**. Con ello, completa su gama de motores de servicio pesado **Yanmar**, abarcando un amplio rango de potencias (desde 12 CV hasta 1.100 CV en motores rápidos y desde 800 CV hasta 4500 CV en motores de media velocidad).

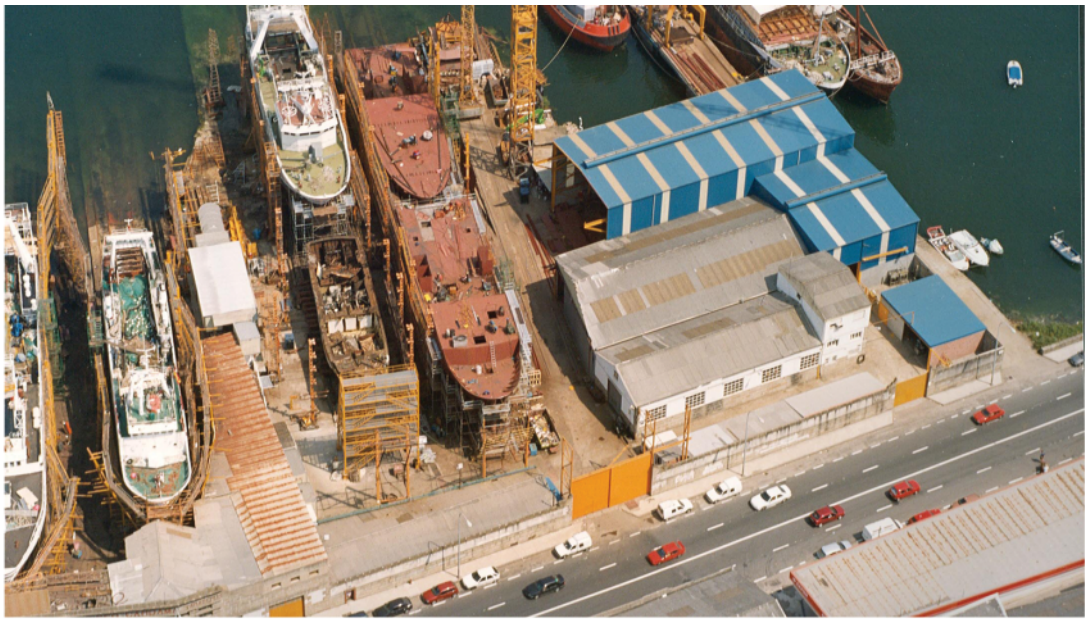
MARÍTIMA 2004

Fue visitada por más de 6.000 profesionales

La tercera edición de Marítima, celebrada en París entre el 8 y 11 de diciembre pasados, fue considerada por sus organizadores un gran éxito, así como la edición de su consolidación. Más de 6.300 profesionales visitaron sus 7.000 metros cuadros de exposición con sus 160 stands, una cifra muy similar a la de la anterior edición (2002). El 7% de estos visitantes fueron extranjeros y el 58% se acercaron a la feria por primera vez. Por segmentos profesionales, los visitantes más habituales fueron los armadores (23%), seguidos por los representaes del sector elaborador (15%), astilleros (13%) y empresas de diseño naval (12%). Las encuestas realizadas determinan hacia donde debe desarrollarse la próxima edición (2006): más oferta internacional y más presencia de la pesca, aguas interiores, medioambiente y forums profesionales.

MARITIME 2004 in Paris a success

The third edition of Maritime, held in Paris in December last, was considered by its organizers to be a success in an edition that consolidated it. Over 6,300 professionals visited.



ASTILLEROS Y VARADEROS

Francisco Cardama, S.A.

CONSTRUCCIONES NAVALES - REPARACIONES EN GENERAL - CARPINTERIA NAVAL
MECANICA - CALDERERIA - TUBERIA - TOMA ESPESORES POR ULTRASONIDOS

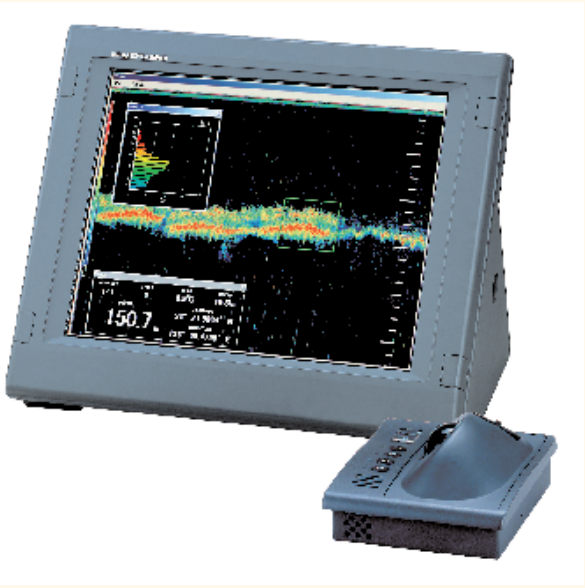
Beiramar, 12 - Telf.: +34 986 231 662 - Fax: +34 986 234 051

FURUNO

Presentación de sonda para pesca y actividades de investigación

La FCV-30 es una multi-haz con tecnología Split-

La FCV-30 es una sonda de alto rendimiento diseñada para la pesca así como para buques de investigación oceanográfica. La sonda emplea un transductor multi-haz que facilita una detección multi-direccional y a gran distancia. FURUNO lider en la tecnología de procesamiento de señales acústicas ha fabricado la FCV-30 sin rival en esta clase de sondas.
La FCV-30 proporciona una variedad de modos de presentación: Multi-haz, Split-beam, Zoom, y Lupa. También las imagines procedentes de sondas o net sondes externas pueden ser presentadas. La dirección y el ángulo de inclinación de cada haz pueden ser configurados por menú. Las direcciones pueden ser dirigidas a cualquier lugar alrededor del barco, y las inclinaciones pueden ser ajustadas entre ± 20 grados. Las búsquedas se realizan en cinco direcciones al mismo tiempo, facilitando la localización y la distribución del banco de pesca alrededor del barco. También ayuda a comprender la composición del fondo, sus ondulaciones y pendientes, permitiendo al operador tener un juicio más preciso sobre la velocidad y rumbo que debe llevar para el arrastre. En el modo Split-beam, la FCV-30 posee una función única llamada valoración del tamaño de la pesca que puede medir el tamaño individualmente de los ecos dentro de un banco y presentarlos en un diagrama por su tamaño en centímetros. Los tamaños individuales son calculados de acuerdo a la fuerza del eco recibido, pudiéndose situar manualmente en la pantalla. La FCV-30 consiste de una unidad de presentación, una unidad de control, una unidad procesador, una unidad transceptor y un transductor. La unidad de control tiene un diseño minimalista, y está compuesta por una track-ball, una rueda y varias teclas blandas que permiten una operación sin tensión.



FURUNO: presentation of a new echo sounder

The FCV-30 is a high performance echo sounder designed for fishing and for oceanographic research vessels. The echo sounder uses a multi-beam transducer providing long distance multi-directional detection. FURUNO, leader in acoustic signal processing, has produced the FCV-30, unrivalled in this type of echo sounder.

PLASTICEL

Avances en materiales para la insonorización

La marca lanza un producto con buena respuesta también al fuego

La marca **Plasticel** está presentando un nuevo producto aislante que ha denominado Poliolephine. Se trata de un producto que por sus características es ideal para la insonorización de todo tipo de mecanismos productores de ruidos como motores, generadores o cualesquiera otros equipamientos que se encuentren instalados en espacios cerrados. Naturalmente este es el caso de los motores y generadores instalados en buques. El nuevo **Poliolephine** es una espuma formada por células que permiten un perfecto control de ruido y vibraciones gracias a la naturaleza de su composición interna. Su naturaleza rígida y muy ligera la hace muy fácil de manipular y cortar. Por otra parte no desprende fibras o partículas de cristal. Su respuesta antiacústica es dinámica y brillante en todos los casos, sea con sonidos lineales, baja distorsión armónica, sonidos breves o altas frecuencias, incluso por encima de los 20 KHZ. También tiene capacidades ignífugas lo que permite prevenir accidentes con fuego o altas temperaturas.



PLASTICEL: advances in soundproofing

The brand Plasticel is presenting a new proofing product, known as Polyolephine. Its characteristics make it ideal for soundproofing all types of noise generating mechanisms. It is a rigid, light foam that is easy to apply and cut, with fibres or particles.

NAVALIA

Una nueva feria industrial para Vigo

Vigo acogerá en 2006 un nueva feria relacionada con el mar, Navalia. Aprovechando el desarrollo ferial de la ciudad, que se encuentra a punto de inaugurar la esperada ampliación de su Instituto Ferial y dado el éxito con que se vienen desarrollando eventos como Conxemar o las World Fishing, Navalia pretende cubrir el hueco del sector naval, con una larga y fructífera tradición no sólo en la ciudad sino en todo el Noroeste peninsular , desde Asturias al Miño. La Feria Internacional de la Industria Naval tendrá lugar los días 23, 24 y 25, de mayo en el IFEVI. No cabe duda de que Vigo es un escenario idóneo no sólo por sus instalaciones feriales sino por la alta concentración de industrias del sector y por su condición de primer puerto pesquero europeo, puesto que la pesca es uno de los grandes motores de la industria naval.

Navalia: a new industrial show for Vigo

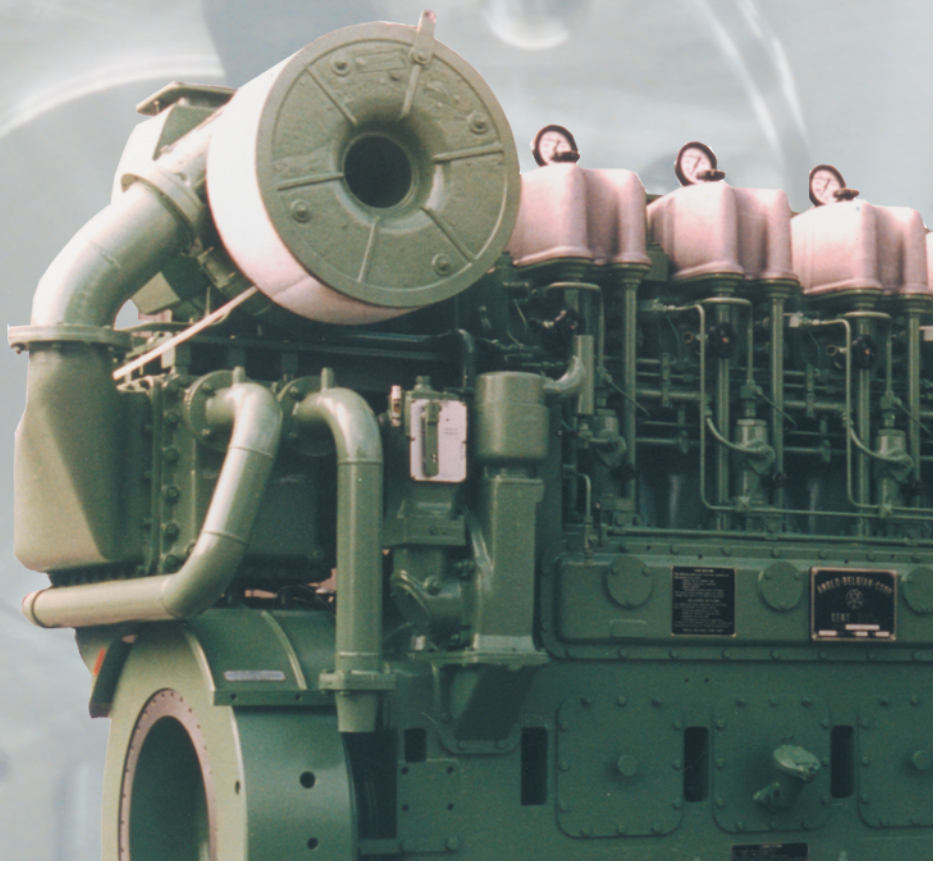
The International Shipbuilding Industry Show will be held in May 2006. Certainly Vigo is an ideal setting, not only because of its show facilities but also for the high concentration of industries in the sector.







El motor Semilento



DIESEL A B C

Anglo Belgian Corporation, N.V.
Avda. de Vigo, 15 - Entlo. - Ofic. 9
36003 Pontevedra
Tel.: 986 101 783
Fax: 986 101 645

CARDAMA

La Xunta de Galicia recibe el buque “Sebastián de Ocampo”

Es un remolcador de última generación muy versátil





El pasado 26 de enero se llevó a cabo la botadura del buque **“Sebastián de Ocampo”** en las instalaciones de los astilleros **Francisco Cardama** de Vigo. Se trata de la construcción número 215 y responde a un encargo de la Xunta de Galicia. El buque es un moderno remolcador polivalente de 41 metros de eslora, dotado de un sistema de búsqueda por infrarrojos para salvamento de náufragos y de un laboratorio de análisis para identificar los combustibles derramados y el barco de su procedencia, así como de tanques para depositar los hidrocarburos una vez recogidos con sus propios medios de lucha anticontaminación. Este buque dispone de un Centro de Mando y Control desde el que se pueden coordinar todas las actuaciones de los medios involucrados en cada operación (helicópteros, embarcaciones u hombres) a fin de incrementar la eficacia del conjunto. Además de las evidentes, el **“Sebastián de Ocampo”** puede realizar funciones como la inspección pesquera, investigación científica (cuenta con un laboratorio) o entrenamiento de personal (entre otras) para lo que está perfectamente equipado. Las herramientas de navegación de este buque son redundantes en lo que a los servicios fundamentales se refiere. Dispone de doble casco en casi toda la eslora y tanques estabilizadores, así como una gran autonomía. A sus constructores les gusta considerar a este barco como “*verde*” desde el punto de vista ecológico ya que pretende no contaminar el mar. Para ello se le ha dotado de los mejores medios disponibles como controlador de emisión de gases de los motores o un sistema de incineración de residuos. ⚓

Cardama Shipyard delivers the “Sebastián de Ocampo”

A modern, 41 metre tug to be used by the Galician Regional Government in environmental emergencies, for which it is especially equipped. It can serve as a Control Centre.

MINEA

Un antioxidante muy eficaz y con gran facilidad de aplicación

Resulta particularmente útil en los chorreones de los barcos



Minea Ferronet es un producto que resuelve de forma sencilla y eficaz la eliminación de óxido de hierro y corrosión que se produce en las superficies metálicas expuestas a la humedad, así como en superficies no metálicas (madera, poliester, esmaltados...) teñidas por el óxido de hierro procedente de oxidaciones que puedan estar en contacto con ellas.

Es también un producto de la máxima eficacia para la eliminación de incrustaciones calcáreas y presenta una alta eficiencia desengrasante.

Así pues, las singulares características de **Minea Ferronet** hacen que sea un producto muy polivalente y que abarque diferentes sectores, tanto en el terreno industrial como en el de bricolage.

Resulta especialmente útil –en el terreno marítimo, por ejemplo– para eliminar grandes manchas de óxido (chorreones) sobre la pintura de buques producidas por pequeños poros o incisiones, que llegan a desproteger puntualmente la chapa metálica hasta oxidarse y desprender el óxido que tiñe y mancha grandes zonas, no sólo en los cascos de acero sino en otras zonas de los barcos como mamparas, barandas, depósitos, silos, bodegas, almacenes, etc. Una de las grandes virtudes de **Minea Ferronet** es su facilidad de uso y aplicación. Basta simplemente con extenderlo sobre la zona afectada mediante brocha, cepillo o pulverizador y dejarlo actuar hasta que desaparezca la mancha para, acto seguido, aclarar con simple agua. No afecta a la pintura tratada ni al color (salvo en algunas pinturas especiales o dañadas) por lo que queda en perfecto estado. Después de esta simple operación bastará con repintar la zona donde se produjo la oxidación para volver a encontrarla en las óptimas condiciones deseadas. ⚓

Ferronet Minea anti-rust

A product that solves the problem of how to remove iron rust and corrosion forming on metal surfaces exposed to damp. Particularly useful for spraying ships.

RB BERTOMEU

Rcomendaciones en la aplicación

En su último boletín técnico **Rb Bertomeu** hace algunas recomendaciones muy interesantes en la cuestión de la aplicación de aditivos en mecanismos que utilicen fuel-oil o gas-oil. Se afirma, por ejemplo que tan importante es la elección del aditivo más adecuado para la instalación como su dosificación. Para que éste sea la que la instalación industrial necesita en primer lugar debe ajustarse lo más precisamente posible la relación aditivo/combustible, para que no falten principios activos ni se consuma un exceso de aditivo innecesario. Por otra parte resulta muy pertinente que el resultante de la mezcla sea lo más homogéneo posible. Así se asegurará que la actividad de los principios activos del aditivo alcanzan todo el combustible almacenado o consumido y se eviten masas con exceso o defecto.

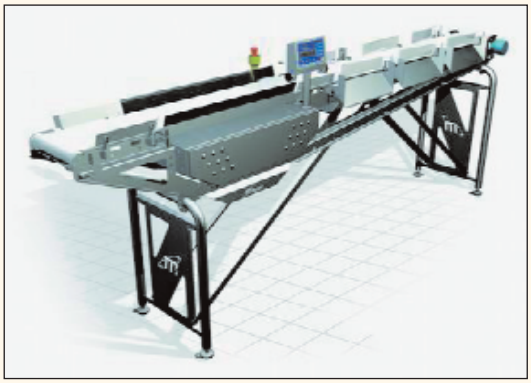
Ribertomeu: recommendations

In the company's latest bulletin, they analyze the question and underline the importance of the choice of additives and a correct application. To do so, a good dosage and homogenization are required with the fuel.

MAREL

Nueva clasificadora compacta de la marca

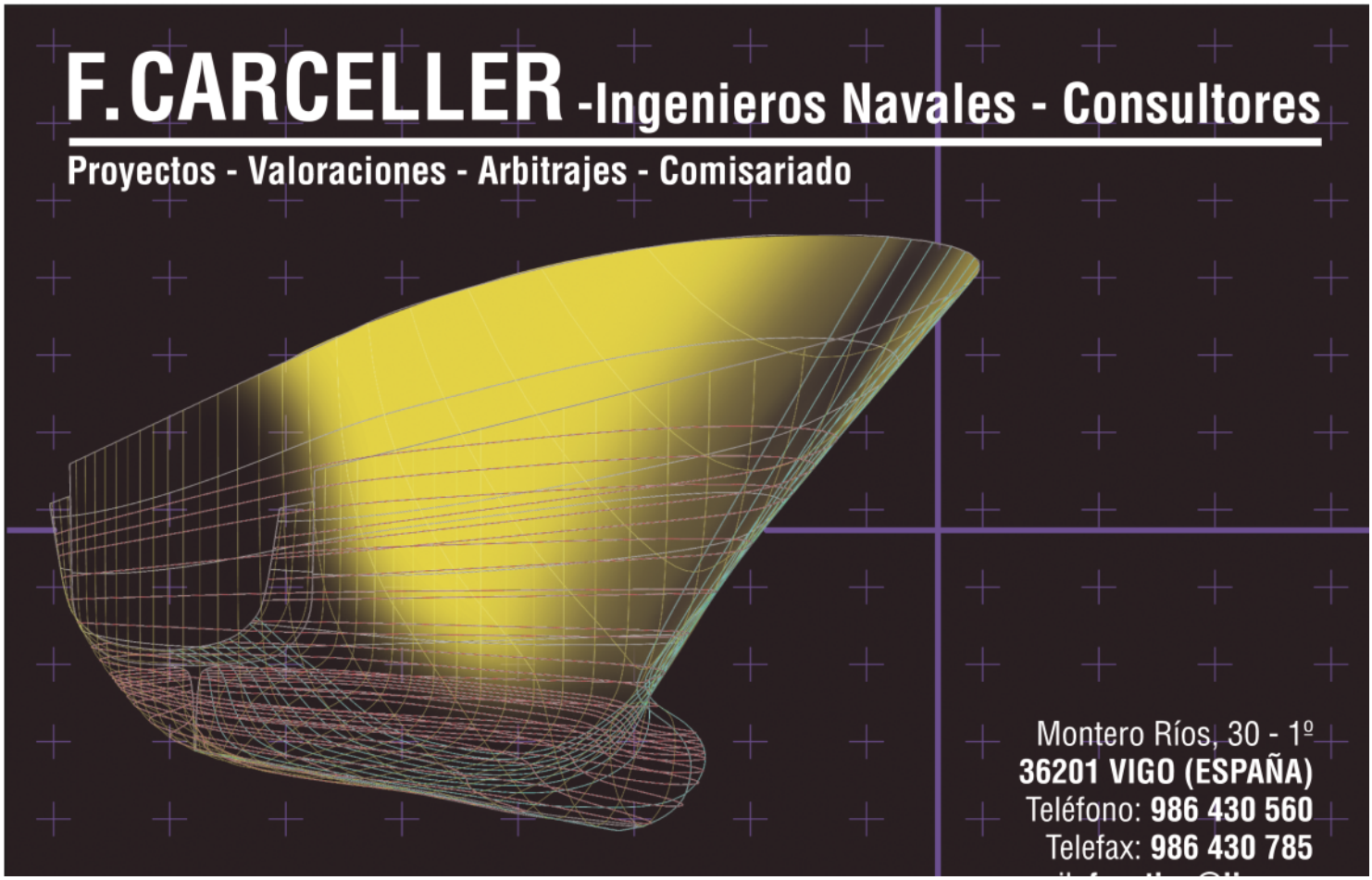
La Compact Grader CG-62 es muy adecuada para piezas de gran tamaño



El nuevo Compact Grader CG-62 XL es un nuevo producto que se suma a la famosa línea de clasificadoras compactas diseñado por **Marel** para la clasificación de piezas de gran tamaño, incluyendo pescados y músculos enteros. Ofrece en opción la posibilidad de conexión al software de producción MPS a través de una red Ethernet así como una conexión inalámbrica a su Palm. Gracias a su cinta transportadora larga es capaz de manejar piezas de hasta 70 cm. de longitud y 25 cm. de ancho con una producción de hasta 80 piezas por minuto. De la misma manera que otras clasificadoras compactas el CG - 62 XL es una unidad independiente con 6 puertas que viene lista para su uso y su instalación puede ser de tan sólo unas horas. El CG – 62 XL lleva a cabo el procesamiento de lotes por peso, número de piezas, o ambos, usando la Terminal M2200 con un interfaz independiente muy cómodo y fácil de manejar.

Marel: new compact grader

The brand presents the CG-62 grader, specially designed for large parts, including whole fish.



NODOSA

Confirmó su liderazgo en el sector de las reparaciones en 2004

Durante el pasado año alcanzó la cifra de 140

El año 2004 ha vuelto a confirmar la privilegiada posición que **Nodosa** ocupa dentro del competitivo mercado de las reparaciones navales. El astillero gallego ha logrado un número elevado de reparaciones durante el año e incrementado el volumen de negocio. Causa de ello han sido las grandes reparaciones, transformaciones y modernizaciones de varios buques que ha efectuado, así como las pequeñas reparaciones y varadas de buques de menor tamaño. Como viene siendo habitual, los pesqueros son los buques con mayor número de unidades reparadas. Tras ellos se sitúan los buques de la Armada española, auxiliares de mejilloneras, remolcadores, embarcaciones de recreo, etc.

Durante el pasado año **Nodosa** realizó 140 reparaciones navales de las que un 27% fueron efectuadas a flote fuera de sus instalaciones. Del total de reparaciones, un 60% corresponden a pesqueros, un 10% a buques de la Armada española, un 15% a buques auxiliares de mejilloneras, un 10% a remolcadores y el 5% a otros tipos de buques.

Nodosa también realizó otras obras de importante relevancia para su actividad como han sido las de diversos alargamientos en buques auxiliares mejilloneros, con la modernización y acondicionamiento de zonas de trabajo e instalación de maquinaría para limpieza y procesado del mejillón. Asimismo resultan destacables las diversas obras llevadas a cabo en buques arrastreros como **Ana Mandón**, **Río Bouzos**, **Susa Uno**, **Faro Picamillo**, **Ferralemes, Kalatxori**, y otros. También se efectuaron diferentes intervenciones en remolcadores de las firmas **Sertosa Norte,S.L.** y **Amare Marín, S.L.**





Dos imágenes que muestran los resultados del trabajo de renovación en el buque "Protegat" llevado a cabo por Nodosa. Se trata de una de sus actuaciones más destacadas de entre las realizadas por este astillero durante el 2004.

El Protegat (Antiguo Chokyu Maru, nº35)

En el buque **Protegat** perteneciente a la empresa armadora **Galfishing Limited** de Falkland Islands se llevó a cabo una importante obra de transformación y modernización para adaptar el buque a la nueva pesquería de palangre con unas condiciones óptimas de trabajo y habitabilidad. Se procedió al desguace de numerosos elementos de calderería innecesarios, como palos, masteleros, maquinaria o polines no operativos, así como reformas en el palo mayor y diversos elementos de la jarcia de cubierta.

Por otra parte, se procedió a la instalación de una nueva cubierta de superestructuras en la zona de centro popa del barco, así como de nuevas cubiertas exteriores y cierre de los costados desde proa hasta popa con la colocación de portillos. Se elaboró un nuevo bloque de toldilla en popa donde se ubicó después de su aislamiento y acondicionamiento, la zona de largado de palangre con una puerta hidráulica en la estampa. Todos los elementos de amarre de popa fueron trasladados.

Nodosa confirmed its leadership in 2004 in the repair segment

The year 2004 has once again confirmed the privileged ranking of Nodosa in the competitive ship repairs market. This Galician shipyard has achieved a high number of repairs in the course of the year, increasing its trade volume, the reason being large scale repair works, conversion and modernizations on various vessels, such as those on the Protegat, as shown in the photos.