

1. GE y ACS-Cobra firman el "mayor acuerdo de servicios en Europa"

La división eólica de General Electric (GE) ha anunciado la firma de un contrato a diez años vista con el promotor eólico español, Cobra Energía, filial de la constructora ACS, para prestar "servicios avanzados" a 178 aerogeneradores de GE instalados en ocho parques eólicos de España. El acuerdo ha sido calificado por la multinacional estadounidense como "el mayor contrato de servicios de energía eólica de GE en Europa".

El acuerdo ofrece a Cobra Energía la flexibilidad para ejecutar su propio mantenimiento "de rutina", mientras que GE "aportará las soluciones avanzadas para el mantenimiento no planificado, la resolución de problemas, actualizaciones y piezas". Según General Electric, este acuerdo "refuerza la posición de la empresa en el sumamente competitivo sector de servicios para aerogeneradores en Europa". El acuerdo –diez años de servicio– cubre toda la flota de aerogeneradores GE de 1,5 megavatios de que dispone Cobra Energía y cuyo periodo de garantía finaliza entre 2010 y 2012.

Según el director general de los servicios eólicos globales de GE, Diarmaid Mulholland, esta fórmula constituye "una muestra más de las muchas en que, en General Electric, podemos trabajar con nuestros clientes para proporcionar un nivel de asistencia personalizado". Entre los servicios incluidos el contrato, GE se compromete a aportar a Cobra Energía un control remoto de las operaciones del aerogenerador y promete ofrecer un mejor rendimiento de las máquinas, incrementando tanto su disponibilidad como su vida útil, así como una mejor capacidad de predecir los costes de mantenimiento.

2. Sarkozy subraya su apuesta por la eólica marina

El presidente Nicolás Sarkozy ha vuelto a anunciar, por tercera vez, el lanzamiento del concurso eólico marino francés, según informan medios locales. El objetivo de esa convocatoria sería adjudicar la instalación de 3.000 MW frente a las costas de Normandía, Bretaña y las regiones de Pays de la Loire y Languedoc. El concurso estaba previsto viese la luz en mayo, luego fue anunciado en octubre y ahora, por tercera vez, vuelve a los titulares de los periódicos.

El anuncio, no obstante, se queda en eso, en anuncio, puesto que las bases del concurso aún no están disponibles, según los promotores. Es más, esta es la tercera vez que el ejecutivo galo pone fecha al lanzamiento de ese concurso. La primera fue en mayo y la segunda, en octubre. A pesar de todo, y según fuentes del sector, la declaración pública del presidente Sarkozy "calma los ánimos del sector, tras tres meses de preocupación". Según la misma fuente, "con la promesa de Sarkozy, parece que está al caer la publicación de las bases".

Francia se halla, en materia de eólica marina, en la misma situación que España, es decir, que no tiene aún ni un solo megavatio instalado. Concurso mediante, el sector cree que podría poner en marcha los primeros parques en 2015. Según diversas estimaciones, para instalar 3.000 MW podrían ser necesarios unos 600 aerogeneradores, que requerirían una inversión que rondaría los 10.000 millones de euros. Al parecer, el gobierno querría cerrar el concurso mediante la asignación de licencias en 2012.

Además, la administración gala también estaría contemplando la ampliación del concurso hasta los 6.000 MW de aquí a 2020. Hace ya más de un año, el gobierno de Sarkozy identificó diez zonas marinas aprovechables para el desarrollo eólico. Estas

zonas se reparten entre Normandía, Bretaña y las regiones de Pays de la Loire y Languedoc. Asimismo, el gobierno francés estaría planeando invertir unos 20 millones de euros en la energía eólica (terrestre y marina) de aquí a 2020. El objetivo de esta inversión sería impulsar la cobertura de la demanda eléctrica, en un 23%, con energías renovables.

Uno de los objetivos del concurso será la creación de un tejido industrial eólico marino local, que, a pesar de contar con 4,5 GW terrestres, aún no cuenta con su propia fabricación de aerogeneradores a escala masiva, con la excepción de Alstom, propietario de la española Ecotècnia, que fabrica solo en España (aunque tiene fábricas en construcción en EEUU y Brasil). Mientras tanto, la energética francesa GDF Suez anunció el año pasado su intención de instalar 700 MW eólicos marinos al norte del país. Asimismo, Alstom afirmó su intención de producir su propia máquina marina utilizando tecnología de accionamiento directo.

3. La eólica marina europea creció un 51% en 2010

La Asociación de Energía Eólica Europea (European Wind Energy Association, EWEA) acaba de hacer público su balance 2010 en materia de eólica marina. Según su recuento, en 2010 fueron instalados, concretamente, 883 megavatios (MW) nuevos frente a las costas del Viejo Continente, elevándose así la potencia acumulada en la mar hasta los 2.964 MW.

Diez son los parques marinos en fase de construcción en Europa a día de hoy, según EWEA. En total, 3.000 MW (otros 200 MW se encuentran ya instalados, pero pendientes de conexión a red). Así las cosas, y según los datos que maneja la Asociación Europea de la Energía Eólica, la potencia acumulada debería llegar a los 6.200 MW a finales de año en el Viejo Continente, donde EWEA prevé la instalación de, concretamente, entre 1.000 y 1.500 MW eólicos marinos nuevos (previsión 2011). Además, frente al litoral europeo hay nada más y nada menos que otros 19.000 MW con permisos completos, según la asociación europea, que sostiene que, cuando toda esa potencia se ponga en marcha, producirá unos 66,6 TWh al año, el "equivalente al consumo de catorce de las mayores capitales de Europa, incluidas Londres, París y Berlín".

Según EWEA, Europa ha cerrado 2010 con la instalación de un total de 308 máquinas. Estas se han repartido por nueve parques ubicados en aguas territoriales de cinco naciones distintas. Su desarrollo e instalación ha supuesto una inversión total de unos 2.600 millones, según la asociación eólica europea, que asegura que, con los nuevos aerogeneradores, ya existen un total de 1.136 máquinas generando electricidad en el mar, repartidas entre 45 parques de nueve países. EWEA estima que la energía que generan estas máquinas suma aproximadamente 11,5 TWh/año, lo cual equivaldría al consumo eléctrico de unos 2,9 millones de hogares europeos; en otras palabras, electricidad suficiente para abastecer todo el consumo de Bruselas y Berlín juntos.

El Reino Unido sigue como primer mercado europeo (o, lo que es lo mismo, primer mercado mundial), con una potencia eólica marina acumulada de 1.341 MW, tras haber instalado en los doce meses del año pasado 459 MW nuevos, según EWEA (por 287 MW nuevos instalados en 2009, también según datos de EWEA, de marzo de 2010). Dinamarca ocuparía el segundo lugar, con 214 MW instalados en 2010, 26 MW menos que el año anterior. Holanda cuenta con 249 MW, tras haber instalado tan solo dos megavatios en todo el año. Bélgica ha instalado 165 MW, para llegar a los 195 MW. Suecia, que instaló un megavatio en 2010, ya va por los 164 MW. Alemania llegó a los 92 MW tras instalar 50. Irlanda, Finlandia y y Noruega instalaron 22 MW entre los tres.

La European Wind Energy Association también analiza los avances que ha experimentado la tecnología relativa a lo largo de los últimos doce meses. Según EWEA, veintinueve fabricantes de aerogeneradores anunciaron 29 modelos de máquina para usos marinos. En los últimos dos años, ya son 44 los modelos nuevos. Asimismo, las profundidades a las que se están instalando los aerogeneradores en el mar han pasado de una media de 12,2 metros en 2009 a 17,4 metros en 2010 en términos de parques realizados. Respecto a los parques en construcción, la cifra salta a 25,5 metros. Estos se sitúan a unos 35,7 kilómetros de la costa, frente a los 14,4 kilómetros registrados en 2009.

4. Acciona Energía inicia la construcción de su sexto parque eólico en Estados Unidos

La instalación, integrada por 66 aerogeneradores de dos megavatios, es propiedad de Acciona Energía al 100%. Está situada en el condado de Roger Mills (Oklahoma), a unas quince millas al oeste del parque de Red Hills (123 MW), inaugurado por Acciona en junio de 2009. Una vez operativo, a finales de 2011, generará energía limpia equivalente al consumo de unos 46.000 hogares, según Acciona.

Ubicado en Oklahoma, Dempsey Ridge tendrá 132 MW de potencia y evitará la emisión a la atmósfera de 339.000 toneladas anuales de CO₂, que son las que serían emitidas si la misma cantidad de electricidad fuese generada en centrales térmicas de carbón, según datos de Acciona. Dempsey Ridge es el sexto parque eólico de la compañía en Estados Unidos, lo que elevará su potencia total acumulada allí hasta los 622 MW.

Acciona cuenta actualmente en Estados Unidos con 489,6 MW eólicos operativos en cinco parques, cuatro de ellos en propiedad al 100%. Son los casos de Tatanka (180 MW, en Dakota del Norte y del Sur), Velva (11,8 MW, en Dakota del Norte), EcoGrove (100,5 MW, en Illinois) y Red Hills (foto). La compañía participa asimismo en el parque de Blue Canyon (74,25 MW, en Oklahoma).

En el ámbito industrial eólico, Acciona Windpower, filial de Acciona Energía, produce aerogeneradores en su sede de West Branch (Iowa). En otras tecnologías renovables, Acciona Energía ha construido y opera en propiedad la mayor planta termosolar instalada en el mundo en los últimos 19 años (Nevada Solar One, 64 MW, en el desierto de Nevada).

5. Gamesa continúa en su periplo offshore rumbo a Escocia

La multinacional vasca, que anunció ayer su "intención" de instalar su división tecnológica eólica marina en Glasgow, asegura que "avanza en su estrategia de convertir al Reino Unido en su centro mundial *offshore*". Gamesa asegura que ello podría representar una inversión de 50 millones de euros y generar 300 empleos directos. De momento, la compañía reconoce que todo está pendiente de "un acuerdo final sobre la financiación".

La compañía española difundió ayer un comunicado en el que manifiesta públicamente su interés por establecer sus actividades industriales (fabricación, logísticas y de operación y mantenimiento) en el área de Dundee, eso sí, "condicionadas al desarrollo de proyectos de parques eólicos marinos en la zona y a disponer de emplazamientos para la instalación de prototipos de los aerogeneradores marinos". Gamesa asegura, además, que ya está elaborando un acuerdo de intenciones con Scottish Enterprise,

Dundee City Council y Forth Ports plc para avanzar en un potencial desarrollo futuro de sus actividades industriales en Dundee y su puerto.

De seguir adelante todo ello, el plan de *offshore* de Gamesa en Escocia podría representar, según datos difundidos ayer por la propia multinacional, una inversión de cincuenta millones de euros y la creación de trescientos empleos directos en el país. El anuncio hecho por la multinacional vasca se produce unos meses después de que Gamesa anunciara el plan industrial de su actividad eólica marina en Reino Unido, con inversiones que asegura ascenderán a más de 150 millones de euros de aquí a 2014. Gamesa, por cierto, está desarrollando actualmente dos plataformas *offshore*, de cinco y 6-7 MW, "para participar en los proyectos previstos en los próximos años en el Mar del Norte".

Junto a la implantación del centro tecnológico *offshore* en Glasgow "y el posible desarrollo industrial, logístico y de operación y mantenimiento en Dundee", la estrategia *offshore* de Gamesa en Reino Unido incluye la instalación en Londres de la sede central mundial de su negocio eólico marino, "desde donde se desarrollarían las actividades de ventas, proyectos, finanzas y administración"; la construcción de un centro de producción de palas, "cuya ubicación continúa en análisis"; y el desarrollo de operaciones logísticas portuarias *offshore* desde diferentes puertos del Reino Unido, alrededor de los cuales situará también sus servicios de operación y mantenimiento de aerogeneradores.

Cruce de flores

La declaración de intenciones de Gamesa ha quedado además ratificada por las explícitas manifestaciones hechas por su presidente, Jorge Calvet, ayer mismo: "es un placer confirmar nuestro compromiso con el Reino Unido y Escocia y seguir profundizando en nuestros planes de *offshore* en el Reino Unido". Calvet ha añadido, además, que "me gustaría reconocer igualmente el apoyo del gobierno escocés y sus agencias de desarrollo durante las conversaciones mantenidas". Por su parte, el primer ministro escocés, Alex Salmond, señalaba ayer mismo que "es un placer que Gamesa, una compañía líder mundial en el mercado eólico, haya confirmado sus intenciones para trabajar con las agencias escocesas en la localización de su Centro Tecnológico en Glasgow".

En la actualidad, Gamesa diseña y desarrolla dos familias de turbinas *offshore*, "basadas en las tecnologías probadas y validadas de la plataforma G10X-4,5 MW". La multinacional española trabaja, junto a Newport News Shipbuilding, división de negocio de Northrop Grumman Corporation –compañía americana que pasa por ser el mayor constructor naval de América–, "en el desarrollo del primer prototipo marino Gamesa G11X-5,0 MW: selección del emplazamiento en Estados Unidos, la obtención de permisos y la construcción, instalación y prueba final del prototipo". Es más: la compañía asegura que los dos primeros prototipos de su plataforma G11X, de cinco megavatios de potencia, se probarán "en el último trimestre de 2012 y las preseries estarán listas en 2013".

Con más de quince años de experiencia en el mercado eólico, Gamesa presume de ser "uno de los líderes mundiales en el diseño, fabricación, instalación y mantenimiento de aerogeneradores, con la instalación de cerca de 20.000 MW en veintisiete países de cuatro continentes". La compañía se define así mismo como "referencia mundial en el mercado de la promoción, construcción y venta de parques eólicos, con más de 3.500 MW instalados y una cartera de más de 22.000 MW en parques eólicos, en diferentes fases de desarrollo en Europa, América y Asia". Con una treintena de centros de producción en Europa, Estados Unidos, China y la India, y

una capacidad de producción anual declarada de 4.400 MW, Gamesa cuenta con una plantilla internacional de más de 7.000 personas.

6. Cairn picks up eastern Spain permits

Spain's government has awarded Cairn Group two hydrocarbon exploration licenses in the Mediterranean Sea off eastern Spain.

The licenses comprise five contiguous blocks in the Gulf of Valencia area, spanning 3,992 sq km (1,541 sq mi) in total.

Water depths range from 50 m to almost 1,000 m (164-3,281 ft). Cairn has a 100% interest in the blocks.

7. Dragados to build platforms for Hess

Hess Denmark has contracted Dragados Offshore to build two platforms for the South Arne Phase III development in the Danish North Sea.

The scope of the contract covers engineering, procurement, and construction (EPC) of two wellhead platforms, weighing respectively 1,600 tons and 1,350 tons, and their two jackets, weighing 2.600 tons each.

Detail engineering of the EPC contract is subcontracted to KBR, under Dragados Offshore's supervision.

The project's target window for delivery is between April and June 2012. This includes a seven-week period for onshore commissioning of the platforms within the Puerto Real yard in southeast Spain.

During construction, Dragados Offshore expects to employ an average of 400 personnel, peaking at around 700.

8. Sweden to study impact of low sulphur rules. Shipowners say tighter emission rules will force them to increase freight rates.

Government to assess effect of sulphur regulation on shipping

THE Swedish government is set to assess if the future sulphur emission rules for shipping will have a negative effect on its businesses.

A number of heavy industries in Sweden, such as mining and forestry, rely on shipping for exporting goods.

Shipowners and manufacturers say that the stringent restriction on SOx emissions set by the International Maritime Organization will force them to switch to expensive distillate fuels and then increase freight rates to remain in profit.

The North and Baltic seas are emission control areas as specified by the IMO. Therefore they are subject to tighter rules than the rest of the world. In 2015 the sulphur limit in an ECA drops from 1.0% to 0.1%. In the rest of the world the limit drops by 1.0% to 3.5% in 2012, and then to 0.5% in 2020.

Swedish Maritime Authority spokesman Jonas Vedsmand confirmed that it was looking into the concerns and fears raised by the country's forest product, steel and iron companies that say they will switch to rail to send cargo cross Europe.

He said some companies have raised the possibility of moving some operations out of northern Sweden and into central Europe. He pointed out that this was not just in response to the increased threats of higher seaborne freight rates, but as a result of a lack of confidence in rail, the only serious option to shipping.

The Swedish rail freight system came to a halt in the north of the country for a few days earlier in January due to severe cold weather. Two of Sweden's leading forest product companies, Stora Enso and SCA were reported to have lost millions of kroner as both freight was not able to be sent south and empty carriages could not arrive in the north to reload.

The SMA is also looking at the impact of the low sulphur rules on its icebreaking services. Speaking to Lloyd's List on board *Tor Viking*, a Transatlantic-owned vessel about to enter its annual charter with the administration, Mr Vedsmand said the impact on businesses would influence the number of vessels calling at Swedish ports in the Gulf of Bothnia, and as a result the amount of icebreaking duties the SMA fleet would be required to do.

There have also been suggestions that a new rail line could be built from Northern Sweden to a Norwegian port. The only line operational is a single track linking the mining town of Kiruna in north Sweden to the Norwegian port of Narvik. LKAB, the Swedish mining company that owns the mine, is assessing the feasibility of a new line, perhaps to a new port such as Kirkenes, which like Narvik is ice free year round, unlike the Swedish ports in the Baltic Sea.

9. Group accused of distorting facts on Bangladesh breakers

IMO slams the NGO Platform on Shipbreaking

THE International Maritime Organization has criticised the NGO Platform on Shipbreaking for distorting the truth surrounding attempts to improve environmental and safety standards in Bangladesh.

The Brussels-based NGO had sent a "totally inaccurate" letter to Bangladesh Prime Minister Sheikh Hasina, that implied the IMO was investing money into the country's ship recycling industry for political reasons.

"They are damaging the efforts we are making," IMO senior implementation officer Nikos Mikelis told Lloyd's List.

"They are implying we are trying to damage Bangladesh and all the effort we are making to have a single convention regulating the ship recycling industry is part of a secret plan."

He was making reference The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, that in the last year and a half has so far only been signed by a handful of member countries.

Claims by the NGO that the IMO was investing €3m (\$4.08m) into training workers at shiprecycling facilities was "shamefully inaccurate" Mr Mikelis added.

“It is distorting the truth and I am losing patience.”

In reality, the IMO is offering guidance to the Norwegian government, which through the Norwegian Agency for Development Co-operation is planning to donate between \$5m-\$6m to the Bangladeshi government.

If it were to go ahead, the money would be used to fund a number of projects that include investigating what can be done to improve the country's waste disposal facilities, creating a better working relationship between various government ministries involved with the ship recycling industry and regulatory issues among others.

Mr Mikelis urged the NGO to offer up practical solutions for the ship recycling industry if they were going to continue fighting for demolition activity to be taken off Bangladesh's beaches.

“They talk about pre-cleaned vessels but I have argued repeatedly that pre-cleaning would make it impossible to sail a ship to the ship recycling country because it would mean no cables, no insulation, no fuel etc. You would have to tow it, and how can you tow a ship from Europe to Asia?,” he said.

“What is the practical answer they give? Bangladesh is now at a make or break point as it has been out of action since May. It will soon have been a year and after that time you start to lose ground.”

10. Flag states slam Brussels over class legislation

Governments in bid to force EC to downgrade regulation
FLAG states representing more than half the world's tonnage are attempting to force the European Commission to downgrade the ambitions of its classification society legislation.

Governments including the US, China, Japan, Panama and Liberia say the European Union classification society regulation “impinges on their sovereignty” by introducing the principle of mutual recognition of marine equipment certificates. The regulation will also jeopardise ship safety, the governments claim.

Mutual recognition is designed to cut costs by up to €1bn (\$1.3bn) by removing the need to re-certify the same equipment on different ships. Classification societies, which today enjoy lucrative re-certification business, are set to be the main losers.

Safety fears raised by the classification industry were brushed aside before EU approval of the legislation last year, after which the EU-approved societies, known as recognised organisations or ROs, were given five years to recognise each other's certificates.

But no sooner had the EU debate ended than opposition to mutual recognition sprang up outside the bloc. The law is extra-territorial in that it applies to ships built in non-EU yards.

“We now come together, the Commonwealth of the Bahamas, People's Republic of China, Japan, Republic of Liberia, Republic of the Marshall Islands, Republic of Panama, Republic of Singapore, Republic of Korea and the United States of America, representing 57% of world tonnage, to present our concerns over Article Ten to the European Commission,” the group of nations said in a letter passed to Lloyd's List. Article Ten of the EU law refers to mutual recognition.

The letter continues: "Acceptance of certificates issued by an EU RO, including one that it not recognised by the ship's administration, impinges on the sovereignty of the ship's flag state." The EU regulation, it is claimed, "empowers the EU, and not the ship's flag state" to determine whether safety concerns are justified.

The protesting states say the law "could degrade the quality of EU RO certificates, which could have a much broader impact on reducing ship safety." Article Ten "could be implemented in such a way as to pressure ROs to compromise safety standards in the interest of achieving harmonisation." There were also complaints the law restricted freedom of choice "as it prevents shipowners and shipbuilders from selecting equipment for installation on their ships as they see fit". Delivered shortly before the change in European Commission mandate earlier this year, the letter contained an ominous warning of "restrictions" on ROs if Brussels persisted in its extra-territorial interpretation of the regulation.

Classification societies are said to have encouraged flag states to protest, though there was no admission of this from companies contacted by Lloyd's List. "We have stayed on the sidelines of this debate," said Derek Hodgson, permanent secretary for the International Association of Classification Societies. "Historically we have had our problems with mutual recognition but times have changed." Fear of infringing EU competition rules would in any case prevent lacs from coordinating a position, Mr Hodgson said.

"This is a sovereignty issue and has to be settled between states," said Kosta Petrov of Lloyd's Register's external affairs office. "As far as we are aware the formal protest was initiated by the US. We are not engaged in any discussions with any party on this." He continued: "In our discussions with the commission it was indicated that the EU law should not be in conflict with the laws of other states." Both Bureau Veritas and the American Bureau of Shipping declined to comment.

"We are surprised to see classification societies are still contesting the contents of Article Ten rather than concentrating on its implementation," said Paola Lancellotti, secretary general of the European Marine Equipment Council. Safety concerns were unfounded because the EU law stipulated harmonisation of certification would take place to the highest standards, Ms Lancellotti said.

The European Commission's only comment was that it was preparing a reply to the flag states' concerns. But a well placed Brussels source said class societies were "abusing their home states" by urging them to lobby the EU against measures "which limit their income".

11. Navantia ultima acuerdos en eólica marina para garantizar su actividad

Navantia espera cerrar este año acuerdos con dos empresas para participar en el campo de la eólica marina. El grupo ha mantenido contactos con Iberdrola, ACS y Acciona, entre otras empresas españolas, así como con inversores extranjeros, según ha avanzado el presidente de los astilleros, Aurelio Martínez. La nueva actividad puede garantizar, al menos, 20 años de trabajo.

Cinco Días, 01 Feb. (Madrid).- Va a ser muy complicado que tengamos carga militar para tener todos los astilleros, toda nuestra estructura productiva, con carga de trabajo al 100%, tal y como están los mercados. Por eso, es un reto fundamental que diversifiquemos la producción y la actividad". El presidente de Navantia, Aurelio Martínez, es claro cuando avanza por dónde tiene que ir el grupo público de astilleros. En una entrevista concedida a Cinco Días, Martínez subraya que el futuro de la

empresa se tiene que jugar con las oportunidades que ahora mismo hay sobre la mesa, "y la que está más a mano, en este momento, es la eólica offshore".

"Nosotros tenemos unos astilleros muy grandes, diseñados para petroleros de hasta un millón de toneladas, que son muy capaces de albergar este tipo de nueva actividad", apunta, tras recordar que los campos de producción eólica que se están proyectando en todo el Mar del Norte y, en breve, en España necesitan de grandes superficies industriales para la fabricación de las plataformas que se ubicarán en el mar.

Interés internacional

Por eso, los astilleros del grupo español ("de los pocos que quedan en Europa con estas características") están recibiendo la visita de representantes de empresas españolas y extranjeras dispuestas a llegar a algún acuerdo con Navantia en la materia. Entre ellas, Iberdrola, ACS o Acciona, por ejemplo.

"Nuestra idea es que, a lo largo de este año, podamos cerrar acuerdos con un par de empresas, que son las que vemos en este momento como más interesadas", avanza el directivo.

"Si firmamos con cualquiera de las empresas con las que estamos en negociaciones un convenio de producción en los próximos meses para cualquiera de nuestros centros, será un éxito. Porque es una actividad que tiene un horizonte de 20, 25 o 30 años y garantiza el trabajo en esas plantas", añade.

Martínez, además, recuerda que la eólica marina no solo exige plataformas para los aerogeneradores. También existen todas unas necesidades adicionales que, probablemente, aporten carga de trabajo extra al grupo: barcos que transporten, posicionen y reparen las instalaciones en el mar; prototipos; torres de medición; redes de tendido...

La diversificación no supone, evidentemente, renunciar al mercado tradicional de Navantia: la construcción de buques militares. "El mercado civil es muy difícil, salvo que encontremos un nicho muy competitivo", advierte.

Los recortes en los presupuestos de defensa por la crisis están posponiendo algunas posibilidades de contratación pero el campo sigue siendo amplio. En España, el grupo tiene asegurados los pedidos de la Armada. En el exterior, el grupo considera accesibles el 54% de los programas de buques militares pendientes de adjudicación hasta 2019. Un mercado potencial de 57.815 millones de euros. Ahora, Navantia mantiene 45 acciones comerciales en 25 países, con contratos posibles en Tailandia, Malasia, Canadá, Australia, Brasil, Turquía, Noruega o Venezuela. "Espero poder firmar yo algún contrato, pero este es un mercado que tarda mucho en madurar", admite Aurelio Martínez.