

Indar entra en la 'Champions' del sector naval



El 'Blue Protector', un buque 'offshore' de apoyo a plataformas motorizado por Indar y diseñado por la noruega Ulstein, atraviesa un fiordo. INDAR

La firma de Beasain logra un contrato para motorizar un enorme ferry en competencia con gigantes como el suizo ABB

:: JULIO DÍAZ DE ALDA

SAN SEBASTIÁN. «Es un paso de gigante pues, en la práctica, hemos logrado abrir un nuevo nicho de mercado en lo que podríamos considerar como la 'Champions League' del mercado naval». Son palabras de Pedro Garcíandia, director de Desarrollo de Negocio de Indar.

Y es que la firma beasaindarra, que forma parte del grupo Ingeteam, acaba de hacerse con un contrato importantísimo, el licitado por el

armador bretón Brittany Ferries para motorizar el que será el mayor ferry de su flota. Un contrato, además, en el que Indar ha pugnado y ha vencido a auténticos gigantes del sector de la fabricación de motores eléctricos como el suizo ABB.

«Es un salto cualitativo muy importante para nosotros, entrar en el mercado de grandes buques de pasajeros, que cada día es más importante, es una oportunidad magnífica», añade el ejecutivo.

Hasta ahora, el área naval de Indar se ha ganado una reputación internacional notable en el diseño, construcción y montaje de motores de propulsión en barcos 'offshore'. Básicamente, naves mucho más pequeñas que los cruceros y que desarrollan su actividad dando soporte a plataformas marinas.

Mirando a Florida

Por eso la entrada en el negocio de los ferries es tan importante para la empresa vasca. Garcíandia revela que el contrato permite a Indar ganar prestigio internacional para in-

tentar penetrar -ser homologado y, por tanto, tenido en cuenta- en el mercado norteamericano de grandes cruceros. Un negocio cuya principal actividad se desarrolla en astilleros de Florida y que tiene como protagonistas a armadores de la talla de Royal Caribbean.

El barco licitado por Brittany, cuya construcción se prolongará hasta el año 2017, tendrá capacidad para 2.475 pasajeros, y contará con una eslora de 210 metros por 32 de manga y un peso bruto de 52.500 toneladas. Será propulsado a una velocidad de 24,5 nudos.

Dispondrá en su interior de 12 cubiertas y 675 camarotes, con un personal estimado de 190 personas, y podrá trasladar hasta 800 coches.

Será el primero de este segmento en manos del armador francés en ser propulsado por un sistema dual mediante combustible diésel y gas licuado.

Eso, apunta Garcíandia, permitirá a la nave emitir un 25% menos de dióxido de carbono a la atmósfera, operar libre de sulfuros y con emi-

siones muy bajas en óxido de nitrógeno, además de reducir de forma considerable el consumo de fuel durante su navegación.

«Como en otros ámbitos, en este también se impone la reducción de la dependencia de los combustibles fósiles», añade Garcíandia, quien explica que la clave para haber vencido en el concurso abierto por el armador galo no ha sido otra que «la flexibilidad».

«En Indar no fabricamos motores navales estándar, es todo a medida, muy al detalle y adaptado a lo que te pide cada cliente». «Somos el último mohicano entre los actores independientes en el negocio de fabricación de maquinaria eléctrica rotativa», asegura sonriente. El desafío de Indar en esta ocasión será la entrega en las gradas del astillero de Saint Nazaire de los motores eléctricos del buque. No los principales, los que dirigen al barco en su singladura, sino otros que se sitúan en los lados y que permiten el movimiento horizontal.

Se trata de maquinaria con capacidad para girar 360 grados sobre su eje vertical y que resulta esencial en las maniobras de atraque y desatraque de los cruceros. Uno de los momentos más complicados en construcciones de semejante tamaño. Cada uno de los motores, que se construirán en Beasain, tendrá una capacidad de 2.500 kilovatios (KW) con una tensión de 11 kilovoltios.

Indar, que en 2015 cumplirá 75 años, recibe con este contrato un nuevo reconocimiento como empresa puntera en el campo de los suministradores navales. Un aplauso que se suma al que le acaba de llegar desde la publicación norteamericana especializada IHS, que ha calificado como

LA EMPRESA

Sede: Beasain.
Plantilla: 650 personas entre Indar Electric e Indar Máquinas Hidráulicas.
Plantas: Beasain, Milwaukee (USA) y México DF.
Facturación: 120 millones.
Exportación: Un 90% de las ventas se hacen fuera de España.
Red de ventas: Presente en 45 países.
Sectores: soluciones de generación de energía, energía estacionaria y propulsión naval.

Construirá los motores que permitirán al barco desplazarse en horizontal para atracar en el puerto

La adjudicación abre a la empresa de Beasain la puerta de los grandes cruceros de EE UU

uno de los diez proyectos más destacados del sector naval internacional al buque oceanográfico 'Investigator', propiedad del Gobierno australiano y en el que Ingeteam Power Technology fue la encargada de diseñar y fabricar los convertidores de frecuencia. Un barco en el que Indar fue responsable de sus dos motores de propulsión principal; máquinas englobadas en lo que la firma denomina 'silent propulsion', «que está teniendo una enorme aceptación en el mercado», dice Garcíandia.

Un éxito también del Foro Marítimo Vasco

El último contrato ganado en Francia por Indar es fruto de años de trabajo, de relación, de contactos y de algo que el director de Desarrollo de Negocio, Pedro Garcíandia, no quiere dejar pasar. También es un logro del Foro Marítimo Vasco (FMV). «Ha sido fruto de la estrecha colaboración del foro en pro de identi-

ficar las oportunidades de negocio para los astilleros y suministradores de equipos navales que forman parte de la asociación», resalta. La elección de Indar por parte de Brittany Ferries tiene su particular historia. Una historia que comenzó el 5 de octubre de 2011, cuando el Foro Marítimo Vasco, en su labor de 'lobby', organizó una visita al astillero STX de Saint Nazaire. Fue un viaje en autobús de poco menos de veinte personas, pertenecientes

a distintas empresas vascas, que, al menos en el caso de Indar, ha terminado ahora, y con éxito. Allí la filial guipuzcoana de Ingeteam y otros compañeros de viaje pudieron presentarse, dar a conocer su producto y, lo más importante, abrir una vía de contacto directo con el que es el mayor astillero del país vecino. Propiedad de una firma coreana y del Estado galo, STX necesitaba subcontratistas. Y que mejor que algunos del País Vasco.