

El Puerto de Bilbao aporta el 1,29% del PIB del País Vasco

Su actividad genera anualmente 881,96 millones de euros y contribuye a mantener 11.500 puestos de trabajo



La importancia económica del Puerto de Bilbao está fuera de toda duda. El pasado año, movió cerca de 32 millones de toneladas de mercancías procedentes de sectores tan dispares como el energético o el alimentario. En sus instalaciones han encontrado acomodo algunas de las empresas más prestigiosas de Euskadi, con presencia destacada de los sectores energético e industrial. La infraestructura portuaria aporta cada año 881,96 millones de euros, lo que representa el 1,29% del PIB vasco y el 2,55% del de Bizkaia. Igualmente, es un potente generador de empleo.

La actividad logística que desarrolla le configura como elemento fundamental para el comercio exterior de Euskadi, al ser una de las principales puertas para la internacionalización de las empresas. Concretamente, el 49% de las toneladas exportadas y el 80% de las importadas utilizan la dársena vizcaína.

Estos datos se desprenden de un estudio que analiza la contribución socio-económica del Puerto de Bilbao, encargado por la Autoridad Portuaria, a la consultora Deloitte. En dicho estudio se ha analizado el impacto de cuatro actividades: el transporte de mercancías, las empresas industriales, el tráfico de cruceros y las inversiones; y desde seis perspectivas de contribución: capital económico, orga-



Las instalaciones portuarias movieron en 2016 cerca de 32 millones de toneladas de productos.

nizativo, medioambiental, social, relacional y reputacional.

Ahorro y exportaciones

Dentro del capital económico, se desprende que las empresas se ahorran 318,5 millones de euros anuales por la existencia del Puerto de Bilbao, y que las exportaciones e importaciones realizadas por la comunidad a través de este enclave alcanzaron los 13.162 millones de euros en 2015.

En cuanto a su organización, destaca que Bilbao es un puerto sin limitaciones a la hora de recibir un buque y es el que tiene más metros

cuadrados de almacenes cerrados del Estado. Sus clientes valoran la calidad de sus servicios y la experiencia profesional con un 7,3 sobre 10; las empresas se han ahorrado más de 78.600 horas en trámites gracias a la puesta en marcha por parte de la Autoridad Portuaria de la plataforma e-puerto-bilbao, y está conectado con 859 puertos de todo el mundo.

Respecto al capital medioambiental, se hace hincapié en que el 46% de los residuos recogidos en sus instalaciones son clasificados como valorizables; el 80% de las empresas han implementado

medidas para reducir el consumo eléctrico; el 99,5% de los días del año la calidad del aire es buena o admisible en los municipios ribereños, y que 3.150 millones de litros de agua no resultaron contaminados por la recogida de residuos peligrosos en el periodo 2011-2015.

En el capital social hay tres puntos destacados: el 5,3% de los escolares de Bizkaia conocieron el Puerto en 2014 a través del programa Ezagutu Portua; el ratio de inserción laboral del programa de formación online para personas desempleadas en municipios ribere-

TRÁFICOS 2016

- Energético: 17.830.846 Tn
- Siderometalúrgico: 3.686.564 Tn
- Agro-ganadero y Alimentario: 3.088.512 Tn
- Vehículos y elementos transporte: 1.808.009 Tn
- Productos químicos: 1.674.627 Tn
- Otras mercancías: 1.597.432 Tn
- Materiales de construcción: 1.410.872 Tn
- Minerales no metálicos: 712.133 Tn
- Abonos: 139.749 Tn
- Total: 31.948.743 Tn

ños es del 46%, y en el periodo 1993-2016 ha contribuido al desarrollo de 830.000 metros cuadrados de infraestructuras sociales.

Por su parte, en el capítulo relacional, más de 2.800 agentes públicos y privados mantienen relación con él y cuenta con 60 partners para el desarrollo de proyectos internacionales.

Por último, el estudio de Deloitte desvela que el índice de satisfacción global de las empresas cliente del Puerto es del 75%, y el 80% de la población tiene una valoración buena o muy buena.

Como conclusión general, la Autoridad Portuaria destaca que del análisis de este estudio «se confirma que el Puerto de Bilbao se configura como motor fundamental de la economía de Bizkaia y de toda la Comunidad Autónoma del País Vasco, contribuyendo a la generación de riqueza y empleo en el territorio y facilitando al tejido empresarial la apertura a nuevos mercados internacionales».

Uno de los principales polos energéticos de Europa

Importantes empresas comercializan desde el Puerto mercancías como derivados del petróleo, gas natural o biocombustibles



En la parte más alejada del Abra exterior, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha creado e impulsado una zona industrial de medio millón de metros cuadrados, donde se han asentado, entre otras empresas, pro-

yectos estratégicos claves y altamente competitivos que han dado lugar a la creación de uno de los principales polígonos energéticos de Europa.

Esta área alberga mercancías como crudo de petróleo y derivados, productos químicos, gas natural, biocombustibles y energía eólica. Detrás de estos tráficose encuentran firmas como Petronor, la primera empresa energética que se instaló en la zona en 1968; Esergui, cuyas estaciones de servicio se comercializan bajo la marca AVIA; la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), que inauguró en 2015 la primera fase de su nueva

terminal petrolífera, que permite mejorar el sistema de almacenamiento y distribución de derivados del crudo de Euskadi y las comunidades limítrofes; Tepsa, especializada en la recepción, almacenamiento y reexpedición de productos líquidos a granel como químicos, petrolíferos y biocarburantes; Acideka, firma dedicada al desarrollo y almacenaje de productos químicos par la industria; Bahía de Bizkaia Gas, que hace dos años inauguró su tercer tanque de almacenamiento y es la principal suministradora de gas natural destinado al consumo doméstico, comercial e industrial, que le permi-



Las firmas energéticas conforman el principal sector del Puerto de Bilbao.

te exportar a Europa el gas natural regasificado, o Energías renovables El Abra, con sus cinco aerogeneradores instalados al final del dique de Punta Lucero.

Las empresas que mueven estos tráficose han realizado,

en los últimos años, inversiones millonarias que les han permitido, además de aportar un importante tráfico por barco, oleoducto, camión o tren, disponer de una capacidad de almacenaje de 7,1 millones de metros cúbicos.



La seguridad preside todas las operaciones de descarga de crudo que tienen lugar en Punta Lucero.

La terminal marítima, clave en la actividad de Petronor

El dique de Punta Lucero centraliza la recepción del crudo y la distribución de los productos que fabrica la refinería

Si Petronor fuera un cuerpo humano, el corazón lo tendría en Zierbena, cuya terminal marítima bombea hacia la refinería el crudo que llega en los superpetroleros y, a su vez, distribuye los diferentes combustibles que recibe de ésta. Las venas serían las nueve tuberías de distintas capacidades que conectan ambas instalaciones. Una actividad que ha colocado a la empresa vizcaína a la cabeza del tránsito comercial del Puerto de Bilbao, ya que el movimiento de graneles líquidos durante los últimos tres años ha supuesto en torno al 45% del total de toneladas gestionadas en la infraestructura portuaria, con más de 14.000 toneladas anuales transportadas por una media de 400 barcos.

Son tres los atraques que se distribuyen a lo largo de los más de 2.498 metros de longitud del espigón de Punta Lucero. En el número 1, el más alejado de tierra y por consiguiente el que presenta un mayor calado con 31 metros, descargan buques de 400 metros de eslora y hasta 500.000 toneladas de crudo, fueloil y los denominados productos refinados, como gasolinas, gasóleos y naftas. El número

2, con una profundidad de 19 metros, puede recibir buques de hasta 200.000 toneladas y 325 metros de eslora. Maneja los mismos productos que el atraque anterior. El número 3, debido a su menor calado, apenas 13 metros, es utilizado por barcos más pequeños, de hasta 50.000 toneladas y 200 metros de longitud, y solo opera con productos refinados y fueloil. «La mayor parte de los buques que traemos tienen un máximo de 175.000 toneladas. Los de mayor capacidad apenas llegan desde 2011 porque su coste es muy alto debido a que deben aligerar la carga para pasar el Canal de Suez», explica Manuel Núñez, director de Ingeniería y Desarrollo de Petronor.

La terminal, en la que trabajan 33 personas, dispone de un pantalán adicional paralelo al muelle donde atracan buques de eslora inferior a 170 metros y menos de

18.000 toneladas, que llevan en su interior los gases licuados de petróleo —propano, propileno y butano— y el asfalto.

Seguridad máxima

Todas las operaciones se supervisan desde la sala de control por cámaras de vigilancia, en comunicación radiofónica con los buques y con el apoyo de los operadores de tierra para que la seguridad sea máxima. Las cargas y descargas se realizan mediante brazos que tienen capacidad de desplazamiento horizontal para absorber los movimientos producidos por el oleaje y las corrientes, y vertical para acompañar al barco no solo en los movimientos anteriores sino también en los cambios de altura respecto al muelle. Las inversiones en mejoras son continuas. El pasado año, la sustitución de los brazos de carga del atraque número 3 por

otros nuevos equipados con las últimas tecnologías para evitar derrames al mar se llevó buena parte de los 2,3 millones invertidos. El desembolso previsto para el presente ejercicio y el que viene asciendo a 11,7 millones. «En los últimos años hemos ido adaptando todo lo relacionado con los sistemas de aproximación y seguridad para el amarre de los buques, con pantallas dinámicas para absorber los movimientos de los buques, ganchos de liberación automática... Tenemos la última tecnología», resalta Núñez.

El compromiso de Petronor con la seguridad es máximo, y no solo respecto a sus propias instalaciones. Como recuerda Imanol Olabarria, jefe de la terminal marítima durante los últimos dieciséis años, «a raíz del hundimiento del Prestige tuvimos que adaptarnos a la legislación española, que obli-

DATOS

- Unos 400 buques descargan cada año petróleo en Punta Lucero.
- Petronor movió 14.710 toneladas de graneles líquidos en 2016, el 46% del tráfico del Puerto de Bilbao.
- Petronor cuenta con tres atraques en el espigón y otros tres en un pantalán.

gó a trabajar con buques que tuvieran doble casco. Nosotros dimos un paso más y exigimos que toda mercancía que venga a nuestra instalación, incluso las gasolinas, que están exentas, lo haga en un barco de doble casco. Otro hito importante está relacionado con la obligación de la Organización Internacional Marítima de que todas las mercancías con un punto de inflamación por debajo de 60 estén protegidas con sistemas de gas inerte para evitar explosiones. Podían estar exentos los buques con capacidad menor de 20.000 toneladas, pero tanto en Petronor como en las demás terminales del Grupo Repsol obligamos a que cualquier barco que transportara una mercancía inflamable incorporase esa protección», relata.

Una medida de seguridad añadida es la inspección que realizan técnicos de la terminal en los petroleros antes de que inicien la aproximación al puerto. «Pueden durar hasta ocho horas porque para nosotros es importante que cumplan con las condiciones que les hemos fijado de seguridad, medio ambiente, formación, mantenimiento...», afirma el director de Ingeniería y Desarrollo.

Y es que el negocio de Petronor depende en buena medida del cumplimiento de las máximas garantías de seguridad y medio ambiente. «Debemos ser muy puntillosos e ir más allá de las normativas porque cualquier incidente tendría una repercusión muy importante», señala Manuel Núñez. «Somos una empresa energética y estamos en el ojo del huracán todos los días», reconoce Olabarria.

Desde la terminal marítima también se controla el envío de combustible a las grandes distribuidoras ubicadas en el Puerto, como Cepsa, AVIA-Esergui y CLH. Igualmente, es el punto de partida de los camiones cisterna que abastecen de hidrocarburos a las estaciones de servicio que Petronor y Repsol tienen repartidas por el norte peninsular. Por tanto, el 80% de la gasolina y del fuel oil fabricados, el 20% del gasóleo, el 100% del nafta y el 20% de los LPGs procedentes de la refinería se distribuyen a través de la terminal.

Una vez concluida la mayor parada de la historia de Petronor, en la que se han invertido 49 millones, la planta ha vuelto a la normalidad. El director de Ingeniería y Desarrollo, Manuel Núñez, prevé para este año una actividad similar a la de 2016. «Después de caer los niveles de demanda a causa de la crisis, seguiremos con la ligera recuperación que comenzó en 2012». ●

El superpuerto nació con el dique de Punta Lucero

Petronor ocupa un lugar destacado en la historia del Puerto de Bilbao. Cuando comenzó su actividad en el verano de 1972, la recepción de crudo y la salida de productos refinados tenían lugar en las instalaciones portuarias ubicadas en el espigón número 2 del rompeolas de Santurtzi. Sin embargo, tras el cierre del Canal de Suez, el petróleo del Golfo Pérsico comenzó a transportarse en grandes buques de más de 300.000 toneladas a través del Cabo de Buena Esperanza. El problema surgía en la descarga de estos barcos, puesto que pocos puertos disponían del suficiente calado. Al principio, el crudo de Petronor se descargaba en la costa oeste de Irlanda y se llevaba a la refinería en buques más pequeños.

Con el fin de acercar esos superpetroleros a la costa vizcaína, el ingeniero José Manuel Sendagorta propuso la construcción de un superpuerto en la zona de Punta Lucero, donde la profundidad supera los 30 metros. Las obras, financiadas por Petronor, se iniciaron en 1971 y concluyeron en 1978, aunque durante ese periodo se hicieron operaciones de descarga. El Rimfonn, de bandera noruega, fue el primer gran petrolero en atracar en el nuevo dique el 20 de marzo de 1974. Al abrigo del espigón se ha desarrollado un Puerto que ejerce de imán de empresas industriales, cuyo traslado ha liberado suelo en ambas márgenes del Nervión para uso residencial.

BBG: una planta estratégica para el suministro de gas natural

Bahía de Bizkaia Gas cuenta con una capacidad de almacenamiento de 450.000 metros cúbicos de combustible



La utilización de gas natural para calentar viviendas, generar agua caliente sanitaria y en la industria metalúrgica, entre otros ámbitos, ha experimentado un incremento exponencial como consecuencia de sus muchas virtudes, entre las que destacan su alto poder calorífico y los bajos índices de CO₂ que emite su combustión en comparación con otros combustibles fósiles. La alta penetración que presentaba en la demanda energética a finales de los años 90 y la necesidad de garantizar su suministro debido a que Euskadi se encontraba en la cola de la red de gasoductos procedentes de Rusia y Argelia fueron las dos razones que impulsaron la construcción en Zierbena de Bahía de Bizkaia Gas.

La idea, de paso, era dotar al norte peninsular de un punto de entrada de gas natural licuado (GNL) a través de grandes buques metaneros y una planta que lo transformara en gas natural para poder suministrarlo al mercado industrial, doméstico y comercial. La ubicación elegida fue una parcela de 145.000 metros cuadrados en el Puerto de Bilbao. «Una empresa como la nuestra requiere de un puerto con unas características muy especiales en cuanto a calados, abrigos y protección de los buques, unos servicios portuarios de calidad, amplia superficie de terreno, etc. El Puerto de Bilbao cumple ampliamente con todos estos requisitos, por lo que ha sido un elemento clave en nuestro desarrollo. Sin olvidar, además, su disponibilidad durante las 24 horas los 365 días del año», explica el director general de BBG, Guillermo González.

Las instalaciones, con una capacidad inicial de almacenamiento de 300.000 metros cúbicos de GNL y una producción de 800.000 Nm³/h, comenzaron a funcionar el 8 de agosto de 2003, aunque no entraron en operación comercial hasta el final de dicho año. Posteriormente, en 2014 se construyó un tercer tanque que amplió en otros 150.000 metros cúbicos sus opciones de acopio, y se incorporó un nuevo servicio de carga de buques para reexportar gas natural licuado a otros países. «El tercer tanque fue consecuencia del incremento del tamaño de los barcos. Desde que abrimos la planta,



La planta de BBG recibe el 15% del GNL que entra en el sistema gasista.

El GNL, un combustible que gana terreno en los transportes

Barcos, coches, camiones, autobuses e incluso trenes están apostando cada vez más por las ventajas que ofrece el gas natural licuado como combustible, entre las que destacan su precio, un 40% más barato que el diésel, y sus bajas emisiones de dióxido de carbono. En España, más de 6.000 vehículos lo utilizan, lo que le convierte en la principal alternativa a la gasolina y el gasóleo. De hecho, según la Asociación Española del Gas, un incremento en la penetración del gas natural en tres puntos porcentuales en el sector del transporte para 2030 supondría la reducción de las emisiones de efecto invernadero en un 1% y las de óxidos de nitrógeno en un 2%. Todo ello sin ningún coste adi-

cional para los consumidores.

El último medio de transporte en subirse al GNL es el ferroviario. Un consorcio formado por Renfe, Gas Natural Fenosa y Enagás está trabajando en la realización de la primera prueba piloto de un tren de pasajeros propulsado por gas natural licuado. La experiencia tendrá como protagonista a una unidad del parque de FEVE, cuyo motor diésel se sustituirá por un motor de gas natural, y se llevará a cabo, durante el primer trimestre de 2017, en un tramo de unos 20 kilómetros en Asturias. Su utilización en el sector ferroviario supondría una ventaja competitiva para la economía española por los menores costes del combustible.

en diez años la capacidad de los buques creció de 135.000 metros cúbicos a 270.000. Así que con dos tanques de 150.000 metros cúbicos era difícil poder dar servicio a buques cada vez más grandes. Por otro lado, disponer de una mayor capacidad nos permite afrontar con garantía situaciones de olas de frío, temporales...», cuenta González.

Desde el comienzo de su actividad hasta finales de 2016, en el pantalán de esta compañía han atracado 569 buques, con un tráfico total de 32,5 millones de toneladas de GNL. «BBG ha aportado un volumen de tráfico muy importante al Puerto de Bilbao. Así, como media desde el año 2004, la actividad de BBG ha representado

aproximadamente el 7,6% del total del tráfico portuario, con años punta del 10%. En los cuatro últimos años esta participación ha descendido como consecuencia de la disminución de la demanda de gas natural en la producción de electricidad y en una mayor participación de los suministros mediante gasoducto frente a los que llegan

DATOS

- Tres tanques de almacenamiento de 150.000 metros cúbicos cada uno.
- 569 buques han atracado en sus instalaciones desde 2003.
- 32,5 millones de toneladas de GNL descargadas.
- La actividad de BBG representa el 7,6% del tráfico total que tiene lugar en el Puerto.

por barco», comenta.

El combustible procede de países tan diversos como Trinidad y Tobago, Nigeria, Perú, Noruega o Qatar. Por su parte, BBG distribuye gas natural licuado a través de unos 1.500 camiones cisterna que cada año salen de sus instalaciones con rumbo tanto al País Vasco como al resto de España y al extranjero. Su gas también alimenta la planta de ciclo combinado Bahía de Bizkaia Electricidad, de donde procede el agua de mar que se utiliza en la vaporización del gas natural licuado. En definitiva, se ha consolidado como una infraestructura energética clave que recibe el 15% de todo el GNL que entra en el sistema gasista, cubre entre el 60% y el 80% de la demanda de Euskadi y el 6% aproximadamente del total de gas natural que se consume en el Estado.

El director general de BBG asegura que este año confía en incrementar «ligeramente» la actividad en comparación con 2016. «Nuestra mejor previsión en este momento es subir de un tráfico de 1,2 millones de toneladas el pasado año a 1,5 millones en 2017, equivalentes a 25 o 26 buques metaneros. La demanda de gas natural crecerá un poco pero también lo harán las entradas por las conexiones internacionales a través de los gasoductos, con lo que no son de esperar crecimientos significativos en las importaciones de GNL», pronostica.

Por otra parte, actualmente cada vez un mayor número de barcos utilizan gas natural licuado como combustible. El suministro se lleva a cabo a través de pequeñas embarcaciones que deben cargar el GNL en el propio puerto. Para atender esta creciente demanda, BBG está adaptando sus instalaciones. «Debemos introducir algunas modificaciones tanto en el pantalán, es decir, en el frente de atraque, de forma que este pequeño buque pueda atracar y permanecer de manera segura, como en nuestras instalaciones de carga, diseñadas para llenar barcos a unos caudales también muy grandes», explica. Las obras de modificación del pantalán estarán acabadas a mediados de este año y las de carga, a finales. ●

La instalación de Haizea Wind creará otros 300 empleos en el Puerto en 2018

Con una inversión de 55 millones, la nueva planta fabricará torres metálicas de aerogeneradores marinos

La empresa Haizea Wind anunció recientemente que instalará en el muelle AZ2 una planta de fabricación de torres eólicas marinas y otros componentes para exportar al mercado europeo. Una actuación que requerirá de una inversión de 55 millones de euros y que traerá consigo la creación de 296 empleos tras su apertura en el primer trimestre de 2018.

Esta nueva planta, que ocupará una superficie de unos 47.000 metros cuadrados, tendrá capacidad para fabricar 540 tramos de torres offshore de grandes dimensiones, que son uno de los elementos principales de un aerogenerador, además de tres palas, una nacelle y una torre, y realizará otras de las piezas de gran tamaño como monopiles y piezas de transición. Como materia prima, se parte por



La empresa ocupará 47.000 metros cuadrados en el muelle AZ2.

un lado de chapa de acero al carbono entregada directamente desde las acerías cercanas, las bridas, también de acero, y elementos internos eléctricos y mecánicos.

La firma ha optado por el Puerto de Bilbao debido a su enclave privilegiado, puesto que elimina

el gran reto de esta industria, la imposibilidad de transportar estas grandes infraestructuras por carretera. Además, su ubicación les permite mayor competitividad para la fabricación de torres eólicas terrestres y mayor flexibilidad para adaptarse a la demanda,

ya que la planta estará preparada para ello.

El presidente del Puerto de Bilbao, Asier Atutxa, destacó durante la presentación de este proyecto industrial su importancia por la creación de empleo, pero también «porque si bien es un tráfi-

co que no da grandes volúmenes, sí es de alto valor añadido. Encaja perfectamente además con la apuesta del País Vasco por la industria eólica».

Nuevo muelle

El Puerto de Bilbao está por lo tanto de doble enhorabuena después de que la Autoridad Portuaria haya dado a conocer que entenderá la construcción de un nuevo muelle debido al alto nivel de ocupación del suelo portuario, en torno al 80% en estos momentos, y se espera que aumente hasta el 84% este año.

La construcción de esta nueva infraestructura se ejecutará en dos fases. La primera de ellas, adjudicada en junio del año pasado, supondrá una inversión de 79 millones de euros. La Comisión Europea, en el ámbito del programa Connecting Europe Facility (CEF), aportará el 20% del coste de adjudicación, mientras que el resto estará sufragado con fondos propios de la Autoridad Portuaria.

Esta primera fase ganará al mar 334.000 metros cuadrados de superficie y 1.081 metros de línea de atraque, con un calado de 21 metros. Superficie ésta que supone algo más de la mitad de los 600.000 metros cuadrados que tendrá el muelle una vez que esté finalizado y que llevará el nombre de Espigón Central debido a su ubicación en la zona abrigada por el dique de Zierbena y su contradique. ●

Vicinay Cadenas, una larga trayectoria empresarial ligada firmemente al mar

Su presencia junto a la ría y la cercanía al Puerto de Bilbao han sido vitales para esta firma, que exporta sus productos y servicios a más de 40 países

Vicinay Cadenas, líder mundial en la confección de anclajes para grandes estructuras flotantes, es otra de las empresas punteras que han trasladado parte de su producción al entorno del Puerto de Bilbao. Su historia ha estado unida a la transformación del hierro en el País Vasco desde sus orígenes en Otxandiano, existiendo registros de fraguas de Vicinay desde el siglo XV. Una producción local que se fue transformando y creciendo hasta traspasar fronteras. Actualmente, está presente en ocho países, con productos y servicios que comercializa en más de cuarenta.

Las exigencias del mercado empujaron a Vicinay a acercarse a la ría a comienzos del pasado siglo. Su implantación en Zorrozaurre le permitió dar respuesta a la necesidad de una industria naval en plena expansión. Los as-

tilleros construían barcos cada vez más grandes y, por tanto, necesitaban cadenas más grandes y pesadas. Su cercanía al cauce fluvial facilitaba además el transporte de esas cadenas por vía marítima. «Este tránsito de nuestros productos, sumado a la proximidad con el Puerto de Bilbao, facilita una buena posición logística para nuestros clientes», subrayan desde la empresa.

Traslado a Sestao

Esa cercanía con el Puerto pasó a ser presencia directa tras su traslado, en 2014, a Sestao para dejar paso a la regeneración urbana de Zorrozaurre. En la localidad de la Margen Izquierda dispone de una planta junto a La Naval en la que trabajan 180 personas.

La empresa vizcaína tiene la mirada puesta en los parques eólicos marinos sobre plataformas flotantes, la única forma de ins-



Las primeras fraguas de Vicinay se remontan al siglo XV.

talarnos en aguas profundas como las de la costa cantábrica, donde no es posible cimentar. Sus cadenas sujetan al fondo marino el parque que la compañía noruega Statoil ha montado en aguas escocesas con la colaboración de otras empresas vascas como Eran-

«La proximidad al Puerto facilita una buena posición logística para nuestros clientes»

dio Navacel, Tecnalia, Astilleros Murueta, Tamoin y Velatia. Una presencia internacional que no le impide a Vicinay seguir «firmemente unido a la actividad industrial que posibilita la Ría de Bilbao y el tejido industrial y de conocimiento de Bizkaia». ●