

FIRA DE BARCELONA / Salón Náutico



Innovar, innovar, innovar

Tecnología y diseño son las claves para consolidar el sector náutico español

MANUEL ÁNGEL-MÉNDEZ

En el astillero Blohm + Voss de Hamburgo (Alemania), se construye a marchas forzadas el yate privado más grande del mundo. Es el último antojo del multimillonario ruso Roman Abramovich. Un superbarco con 170 metros de eslora, sistema de protección contra misiles, sala de mando acorazada y varias pistas de aterrizaje para helicópteros.

El capricho le costará a Abramovich más de 250 millones de euros. El barco incorporará la tecnología y diseño más avanzados del mercado. ¿Se podría haber fabricado en España? Probablemente no.

Los gustos de Abramovich son tan únicos como estrafalarios, pero demuestran la línea inevitable en la náutica de ocio: incorporar lo último en diseño, materiales y electrónica de a bordo, todo ello ensamblado con los procesos más eficientes.

Una tendencia que avisa con cumplirse tanto en el pequeño velero de cinco metros de eslora como en la mansión flotante. Porque hasta la más modesta lancha puede hoy dotarse de un sónar o de un GPS de máxima precisión y a unos precios asequibles. Países como Italia, Francia o Alemania lideran la construcción de los grandes yates de recreo, con astilleros altamente competitivos.

En España, sin embargo, el 84% de las ventas son de embarcaciones por debajo de los ocho metros de eslora. Una modesta cifra para el segundo país europeo con más kilómetros de costa, donde el sector no va mal, pero podría ir mucho mejor.

“En el siglo XXI, todavía fabricamos barcos de ocio como hace 20 años. Se ha avanzado mucho, pero vamos con retraso respecto a Francia o Italia en la utilización de fibra de carbono, laminación, o construcción de cas-

cos” explica Carlos Ruiz de León, director de programas de Innovamar, la entidad pública destinada a apoyar la modernización del sector náutico.

La innovación, inversiones en I+D+i y avances tecnológicos serán precisamente algunos de los temas estrella a tra-

La laminación por infusión permite construir los cascos en una sola pieza

tar en la 47ª edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona, que abrirá sus puertas el próximo sábado hasta el 16 de Noviembre. Astilleros, estudios de diseño, arquitectos navales y otras empresas y profesionales se darán cita para debatir cómo modernizar una actividad emer-

gente que aspira a competir con los grandes europeos.

La gran asignatura pendiente apunta precisamente a los procesos de producción. ¿Cómo pasar de la fabricación semi-artesanal a la automatizada, reducir tiempos de construcción y abaratar así el coste final? Nuevas técnicas, como la laminación por infusión, permite construir los cascos en una sola pieza en lugar de unir varias partes, lo cual optimiza tiempos.

La aplicación de las resinas que solidifican el casco se realiza con un mecanismo al vacío, y no manualmente. Esto evita tener que rotar operarios cada 20 minutos para protegerlos de los gases tóxicos desprendidos durante la fabricación.

“Afortunadamente hay astilleros en España que ya han adoptado estas técnicas, pero sólo los más grandes. La mayoría son pequeñas empresas y no son cons-

cientes de la importancia del I+D”, afirma Ruiz de León.

Astondoa, con sede en Alicante, es uno de los principales astilleros españoles que lucha por hacerse un hueco a nivel internacional.

Astondoa fabrica 300 unidades anualmente entre ocho y 46 metros de eslora. Alguno de sus altos competidores, como el astillero francés Bénéteau, afincado en la región de la Vendée, producen 1.000 yates al año.

“En España se ha comenzado a ganar volumen y hay intentos serios por abandonar la producción artesanal y profesionalizarse”, asegura Jose María Cano, director técnico de Astondoa. “Sin embargo todavía hay un desajuste evidente en procesos de producción e imagen que ofrece el sector. Tener buena reputación en diseño es cada vez más importante. Hoy todos quieren lo mismo que Abramovich: un barco único”.



Bahía de Palamos, Girona. /VICENS GIMÉNEZ

Innovamar espera aprovechar las experiencias de regatas del prestigio de la Copa del América y la Volvo Ocean Race para transferir tecnología y diseño de la alta competición al segmento de recreo. Sistemas de navegación como el Racing Bravo, desarrollado por la Escuela Politécnica de la Almunia de Doña Godina, en una localidad aragonesa de 6.000 habitantes, certifican que la innovación náutica *Made in Spain* es posible.

El *software*, empleado por seis veleros en la pasada edición de la Copa del América, incluido el Desafío Español, mide y analiza en segundos decenas de parámetros de navegación. “Una versión simplificada se podría adaptar a embarcaciones de recreo”, explica Ruiz de León. “Y no sólo en lo relativo a electrónica, hay muchas transferencias potenciales en el campo de la hidrodinámica y la aerodinámica, para optimizar las formas de los cascos, los mástiles, la velas, y permitir una mayor velocidad de navegación”.

Para ello, romper los diseños convencionales es imprescindible. Una buena parte del Salón Náutico de Barcelona se dedicará a mostrar las últimas tendencias en este sentido. Desde la introducción de pantallas de ilumina-



Regata en alta mar.

nación LED en interiores, a formas novedosas de cascos y cubiertas, pasando por interiorismo náutico.

“Construimos un barco al que llamamos el *loft del mar*, por dentro era un espacio único, sin separaciones. Frente a la decoración rococó habitual, plan-

teamos un concepto minimalista”, explica Marc Torres, director de Ingeenium, un estudio de diseño que coordinará varias actividades del Salón Náutico.

La idea causó tanta sensación en Italia que sirvió incluso de pasarela improvisada para desfiles de moda.

Además de las formas, la electrónica sigue adentrándose cada vez más en la náutica de recreo. La tecnología de localización triunfa. GPS, *plotters* cartográficos, radares o sondas son habituales en la mayoría de embarcaciones medianas. Lo último: equipos multifunción, que

combinan en un solo aparato compases, anemómetros o acceso a Internet. Todo con pantalla táctil y menús personalizables. Imposible sentirse sólo en mitad del océano.

Del elemento humano (no hay deporte que haya dado más medallas olímpicas a España que la vela), a los tecnológicos (como el citado sistema

Casos como Racing Bravo certifican que la innovación *Made in Spain* es posible

de navegación Racing Bravo, o los sistemas meteorológicos de Meteosim, también contratados en la Copa del América) y al diseño (los estudios de diseño de yates como el de Botín o el de Ruiz de Elvira son famosos en todo el mundo), España demuestra que está en vanguardia mundial, aunque quizás, como en otros sectores económicos del país, lo que falta es enraizar todas esas iniciativas más o menos aisladas en el tejido industrial de la náutica nacional.