



CRECIMIENTO AZUL

Perte naval, Proyecto Sail2Future

OCTAVIO LLINÁS

Expresidente de la Fundación Innovamar

El desarrollo del PRTR ha tenido una enorme dificultad y complejidad desde su puesta en marcha hasta su finalización en este año. Ante la imposibilidad de culminar los objetivos en la fecha prevista, se ha generado una fórmula específica

PERTE NAVAL/PROYECTO TRACTOR SALT2FUTURE/REPNAVAL



ILUSTRACIÓN: FIRMAMAXX

De acuerdo con lo previsto, durante este año 2026 deberían culminarse las estrategias, planes, proyectos y acciones que se integraron en la gran operación europea diseñada para impulsar la salida de la crisis generada por la pandemia covid-19. Esta iniciativa, articulada a través del denominado Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), constituye el primer instrumento de financiación europeo sustentado de forma solidaria por todos los Estados miembros.

En España, este mecanismo se concretó con su propio Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia (PRTR). Para su materialización, el Gobierno puso en marcha en 2021 varias herramientas, entre ellas un instrumento específico denominado: Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (Perte), que en el ámbito industrial se concretó en cinco: el Perte Naval, el Perte Aeroespacial, el Perte del Vehículo Eléctrico y Conectado (VEC), el Perte de Energías Renovables, Hidrógeno Renovable y Almacenamiento (ERHA) y el Perte de Economía Circular.

El desarrollo del PRTR ha tenido una enorme dificultad y complejidad desde su puesta en marcha hasta su finalización en este año. Ante la imposibilidad de culminar los objetivos en la fecha prevista, se ha generado una fórmula específica la Adenda de Simplificación del PRTR (9/12/25).

La ejecución de los Perte industriales ha supuesto un esfuerzo extraordinario para los agentes implicados, desde el Ministerio hasta las empresas participantes más pequeñas, sometiendo al sector a un estrés de grandes dimensiones.

En el caso del Perte Naval, los cuatro Proyectos Tractores aprobados han movilizado 65 Proyectos Primarios, ejecutados por 107 empresas. En el proyecto Sail2Future, impulsado por Repnaval, S.A., han participado 13 empresas de 7 CCAA desarrollando 10 proyectos, con un presupuesto de ejecución autorizado de 10.104.843.90€ y una ayuda pública de 6.900.000€, del que se ha presentado una justificación final que alcanza el 108% del gasto comprometido, reflejando el elevado grado de ejecución.

Desde la puesta en marcha de este instrumento hasta ahora, han sido más las noticias e informaciones de los procedimientos, dificultades de funcionamiento y de gestión que sobre los objetivos y aún menos sobre los resultados obtenidos.

El papel de impulsor e interlocutor con la Administración de Repnaval en este proyecto, permite en este momento de cierre y justificación (queda el análisis y revisión de detalle administrativo final), una explicación de lo hecho, en acuerdo a los bloques requeridos en la convocatoria, que en forma muy breve se pueden resumir en:

Bloque de sostenibilidad

Proyecto Ecoglass desarrollado por Reparaciones Navales Canarias, S.A., La actuación ha permitido implantar y validar un proceso circular de bajo impacto ambiental basado en la producción y utilización de abrasivo de vidrio 100% reciclado para el tratamiento de superficies navales.

Proyecto Blueboats desarrollado por Titanium Technology, S.L.U., cuyo objetivo ha sido investi-

gar un nuevo sistema productivo para la fabricación de componentes con propiedades anti-incrustantes para la industria naval. El proyecto ha avanzado en el desarrollo de soluciones basadas en titanio y recubrimientos funcionales para prevenir la bioincrustación en componentes sumergidos.

Bloque de diversificación

Proyecto H2Vaixell desarrollado por Aresa Shipyard, S.L.U., ha abordado la conceptualización y estandarización de un catamarán de pasaje propulsado por hidrógeno. La actuación ha permitido avanzar en un modelo de embarcación de menor impacto ambiental, basado en el uso de pilas de hidrógeno y motores eléctricos, con el objetivo de reducir la dependencia de sistemas diésel convencionales y promover soluciones cero emisiones en el transporte marítimo de pasaje.

Proyecto Propolec23 ejecutado por ESEA Propulsion, S.L., ha desarrollado un nuevo sistema propulsor eléctrico para el sector náutico. La actuación ha permitido avanzar en un propulsor fueraborda eléctrico de altas prestaciones, orientado a embarcaciones de recreo y náutica profesional, con una arquitectura compacta, reducción de emisiones y potencial de industrialización.

Proyecto RecibatNav ha abordado el diseño de un sistema de propulsión eléctrica naval alimentado por baterías de segunda vida procedentes de vehículos eléctricos. En él han participado Nuevas Técnicas de Automatización Industrial, S.L., Suministros Omnielectric, S.L. y Reparaciones Navales Canarias, S.A. El proyecto ha

permitido investigar y diseñar un Battery Pack adaptado al entorno naval, un sistema BMS específico, hardware de digitalización, algoritmos de control y un sistema integrado para aplicaciones en embarcaciones nuevas o de refit.

Proyecto Airbarges desarrollado por Esteyco, S.A., ha consistido en la investigación y diseño de un nuevo sistema de barcaza modular sumergible para la fabricación industrializada de plataformas para parques eólicos marinos. La actuación ha incluido el diseño estructural, el sistema de control neumático, la sensorización, el ensamblaje de módulos, la puesta a flote, pruebas piloto y validación por expertos independientes.

Proyecto Off-Sh2Ore Wind desarrollado por Saitec, S.A., ha investigado el proceso de generación de hidrógeno renovable offshore sobre plataforma eólica flotante. La actuación ha abordado el diseño conceptual de un sistema integrado para producir hidrógeno verde a partir de energía eólica flotante en alta mar, incluyendo la arquitectura de la plataforma, integración de electrolizadores, sistemas de tratamiento de agua, almacenamiento, operación remota, seguridad, mantenimiento y transporte o suministro de hidrógeno.

Proyecto Emles desarrollado por Técnicas y Servicios de Ingeniería, S.L., Cramix, S.A. e Industrias Navarras del Plástico Reforzado, S.L., ha investigado tecnologías de fabricación de composites y materiales sostenibles para sistemas de generación mareomotriz. El proyecto ha permitido avanzar en el diseño de una pala mareomotriz basada en materiales compuestos sostenibles, procesos de fusión automatizada, sensorización, monitorización, gemelo digital, modelización por elementos finitos y validación de un demostrador a escala laboratorio.

Bloque de digitalización

Proyecto Arraun ejecutado por Industrias Químicas Ireuna, S.A., centrado en un nuevo sistema productivo automatizado de refuerzos estructurales de biocomposite mediante robótica avanzada y curado ultravioleta para la industria naval. El proyecto ha permitido investigar formulaciones bio-fotocurables, seleccionar refuerzos y laminados, adaptar el binomio matriz/refuerzo al proceso de pultrusión UV, sensorización de la línea, control mediante robótica inteligente y fabricación de prototipos rectos y curvos.

Proyecto Escabvents desarrollado conjuntamente por IQUA Robotics, S.L. y Reparaciones Navales Canarias, S.A., cuyo objetivo ha sido el escaneo de cascos de buques mediante vehículos no tripulados submarinos. El proyecto ha permitido desarrollar e integrar algoritmos avanzados de percepción acústica y óptica, planificación autónoma de trayectorias, visión por computador, evaluación de calidad de imagen y análisis inteligente de datos para la inspección automatizada de cascos de buques mediante AUV.

La lectura de los breves resúmenes presentados, muestra que los desarrollos industriales realizados están situados en la vanguardia de lo necesario en muchos temas para el sector naval, ayudando a posicionar mejor la industria nacional en el contexto internacional. Es claro que el nivel de riesgo tecnológico de estos proyectos planteados y desarrollados se han podido abordar o acelerar por el efecto incentivador del Perte Naval.

La evaluación global que comienza a realizarse debería permitir identificar, además de los resultados directamente asociados a las inversiones ejecutadas, un efecto adicional de gran valor estratégico: la consolidación de este modelo de actuación como instrumento de política industrial y de transformación económica. Todo ello con independencia de que, en el futuro, los recursos financieros disponibles puedan situarse en escenarios presupuestarios más limitados que los que hicieron posible el despliegue excepcional del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.