

Transport d'un buc d'assalt amfibi d'Espanya a Austràlia



Jorge López Novo,
gerent de projectes de
Navantia*

Dos bucs amfibis són construïts a Ferrol i transportats a Austràlia amb èxit gràcies a Navantia. L'embarcació militar es va insertar dins d'un altre buc pel seu llarg i complicat transport marítim.

L'empresa espanyola Navantia ha estat l'encarregada de dur a terme un projecte de l'Armada Australiana que consistia en la construcció de dos bucs d'assalt amfibis i el seu posterior transport al país oceànic. Segons Jorge López Novo, gerent de projectes de Navantia, la clau del sector espanyol actualment es troba en l'exportació de productes marítims amb un alt nivell tecnològic alt ja que "a preu baix altres països ens treuen el mercat".

El buc amfibi va ser construït en un 93% per Navantia i en un 7% per una multinacional australiana

Les embarcacions que s'han traslladat fins Austràlia han estat fabricades a Ferrol en un 93% de la seva totalitat, deixant el 7% restant en mans del govern australià per motius de seguretat. Les principals característiques de les embarcacions de 225 metres d'eslora i 45 de mànega són la coberta de vol i hangars per aeronaus, la gran capacitat d'accés i emmagatzematge de vehicles pesants, la capacitat d'acomodar fins a 1.400 persones i la possibilitat de participar en missions humanitàries.

« Espanya té una clara oportunitat de mercat en l'exportació d'embarcacions amb un nivell tecnològic alt »

Pel transport dels bucs s'ha realitzat un estudi exhaustiu de les 12.500 milles nàutiques per les que han transitat les noves construccions, avaluant tots els aspectes de la navegació. López Novo ha reconegut que en aquest estudi "es van tenir en compte totes les possibilitats, inclosa la pirateria" per escollir la millor ruta possible.

El nou buc i el que ha servit per transportar-lo s'han convertit en una única unitat pel seu transport fins Austràlia

Es van avaluar dos opcions de transport: per remolc i sobre un altre buc (transport sec). Finalment es va optar per la segona al ser "més ràpida i més segura". El principal inconvenient de l'opció escollida és que només hi ha un buc en el món amb capacitat de transport l'embarcació fabricada. Per tant, es va haver de reservar aquest vaixell amb molta antelació. Segons López Novo "es va arribar a construir una embarcació nova amb la combinació d'ambdues".

Per últim, el manteniment durant el viatge també va jugar un paper fundamental per que el primer buc arribés intacte a Austràlia després de setmanes de dura navegació. El segon buc construït a Ferrol partirà cap a Austràlia durant els propers mesos.

* **Jorge López Novo** és enginyer tècnic naval. Va treballar en la gestió de projectes relacionats amb la indústria off-shore a plataformes fixes de producció de petroli a Dragados y Construcciones e 1979 a 1994. Posteriorment, a Navantia, es va encarregar de la gestió de projectes relacionats amb plataformes flotants de perforació i producció destinades a Noruega, Estats Units i el nord d'Àfrica. Des del 2006 s'encarrega de la gestió i l'activitat comercial en projectes relacionats amb la indústria naval militar per marines internacionals a Noruega, Austràlia Brasil i Mèxic.