

INTELIGENCIA EDITORIAL DEL
SECTOR NÁUTICO

THE YACHT EXPERT VIEW

*La capacidad depende de
un sistema*

Infraestructuras, tecnología y
personas que hacen posible una
operación fiable.

Riccardo Peirano · Superyacht
Engineers



Ilustración conceptual creada con IA. No representa un astillero ni un proyecto real.

OCTUBRE 2026

Cobertura informativa: 16-30 de septiembre de 2026. Contexto histórico identificado en el texto. Edición cerrada el 3 de octubre de 2026.

Crecer con criterio

El sector sigue creciendo en tamaño y complejidad. Eso nos obliga a mirar con más atención lo que sostiene cada barco: las personas, la infraestructura, la formación y la forma en que utilizamos la tecnología. Esa es la conversación que quiero abrir en esta edición.

Italia conserva una posición extraordinaria en la cartera mundial de superyates y cuenta con ejemplos reales de construcción por encima de los cien metros. Sagunto amplía las posibilidades del refit de gran eslora. La automatización incorpora nuevas ayudas a la navegación. Son noticias positivas, y merece la pena entender qué aportan a quienes trabajan a bordo y en tierra.

Mi interés está en cómo acompañamos ese avance. Un nuevo jefe de máquinas necesita una base sólida y experiencia progresiva; también necesita encontrar a alguien a quien preguntar. Una herramienta de monitorización debe ayudarnos a observar mejor. Un manual operativo tiene que ser comprensible y seguir siendo útil cuando cambian la tripulación, el entorno o la operación.

La tecnología debe reforzar nuestra capacidad de actuar con criterio.

En estas páginas encontrarás las noticias con sus fuentes y, por separado, mi lectura profesional. En los casos anunciados por fabricantes o gestores, atribuyo la información a quien la comunica. Las expectativas de diseño siguen siendo expectativas hasta que la operación permita evaluarlas.

En esta edición

Mercado y construcción italiana • Disciplina industrial • Refit en Sagunto • Project 410 • Formación y máquinas • Tecnología de guardia • Preparación para emergencias • Redes de marinas • Ciclo de vida • Criterio operativo

Italia mantiene el liderazgo en pedidos de superyates

568 pedidos · 52 % del total mundial

Confindustria Nautica comunicó el 30 de septiembre que Italia conserva el primer puesto mundial por número de pedidos de superyates. El dato corresponde a ese segmento y a su cartera de pedidos: no equivale a liderar la producción de todos los tipos de barcos. La asociación sitúa la facturación total de la industria náutica italiana de 2025 en 8.720 millones de euros, un 1,4 % más, y las exportaciones de la construcción naval de recreo en 4.400 millones. [A]

La fortaleza del alto de gama convive con dificultades en la pequeña náutica. Por eso, una cifra nacional positiva requiere una lectura por segmentos. También conviene distinguir pedidos, entregas, eslora y valor: son medidas diferentes. [A]

La gran eslora tiene antecedentes concretos

Fincantieri entregó Ocean Victory, de 140 metros, en 2014. Su cartera documenta además Serene, de 134 metros, entregado en 2011. Benetti presenta entre sus unidades construidas IJE, de 108 metros; Luminosity, de 107,6; y Lana, de 107. Son ejemplos que confirman una capacidad italiana consolidada en las grandes esloras, no una entrada reciente en ese terreno. [B-C]

Superyate, megayate y gigayate se utilizan con fronteras variables en el lenguaje comercial. Aquí no los tratamos como clases reglamentarias ni les atribuimos umbrales universales: citamos las esloras reales y el constructor para que la comparación sea clara.

LA MIRADA DE RICCARDO

Me interesa poner en valor esa capacidad. Italia tiene una tradición muy fuerte de diseño y construcción, y los grandes proyectos muestran hasta dónde puede llegar cuando la industria y sus especialistas trabajan juntos. La oportunidad está en acompañar esas dimensiones con una preparación profesional igualmente sólida.

Fuentes A-C · Confindustria Nautica, Fincantieri y Benetti. Los ejemplos históricos se incluyen como contexto; no son entregas de septiembre de 2026.

Princess mejora sus resultados con menos volumen

35,9 millones de libras de EBITDA ajustado en 2025

La comunicación de Princess distribuida por British Marine el 21 de septiembre informa de 321,8 millones de libras de ingresos en 2025, frente a 378,1 millones en 2024. Al mismo tiempo, comunica un beneficio operativo de 17,6 millones y un beneficio antes de impuestos de 9,4 millones. [D]

La empresa atribuye la mejora a la productividad, la calidad, las compras, el control de costes y una producción más ajustada a la demanda. Companies House registra la presentación de las cuentas completas de 2025 el 24 de septiembre. Las cifras aquí citadas proceden del comunicado empresarial; el registro confirma la presentación, no una auditoría independiente realizada por esta revista. [D-E]

Qué permite observar este caso

La lectura editorial es que el volumen de producción y la calidad del resultado económico pueden evolucionar en direcciones distintas. Una industria capaz de ordenar su trabajo puede mejorar márgenes mientras adapta el ritmo de fabricación. El caso no demuestra por sí solo cómo evolucionará el conjunto del mercado.

Para el lector profesional, la pregunta útil es qué procesos consiguen que la calidad y la previsibilidad se mantengan cuando cambia la demanda. La respuesta exige observar entregas, servicio, organización y resultados a lo largo del tiempo, además de los anuncios de nuevos modelos.

Tres cifras con significados diferentes

Ingresos: 321,8 M£

EBITDA ajustado: 35,9 M£

Beneficio operativo: 17,6 M£

Fuentes D-E • Resultados del ejercicio 2025 comunicados por Princess a través de British Marine. EBITDA ajustado y beneficio operativo son indicadores distintos; no deben intercambiarse.

INFRAESTRUCTURAS

Sagunto amplía la capacidad de refit de gran eslora

5.000 t

CAPACIDAD DE ELEVACIÓN

102 × 22 m de plataforma

Datos de Lloyd's Register · Septiembre de 2026 [F]

Lloyd's Register anunció el 24 de septiembre la presentación de la certificación de clase del shiplift de VMG Astilleros de Sagunto, clasificado en abril de 2026. La instalación tiene una capacidad de 5.000 toneladas y una plataforma de 102 por 22 metros. Los buques pueden trasladarse mediante transportadores modulares autopropulsados a una explanada de 76.800 m². [F]

La misma fuente confirma la alianza estratégica anunciada este año entre VMG Astilleros de Sagunto y Astilleros de Mallorca para desarrollar un centro peninsular de refit y mantenimiento, ampliando servicios para yates de más de 75 metros. LR presenta esta infraestructura como un refuerzo de la capacidad regional para grandes proyectos. [F]

LA MIRADA DE RICCARDO

Veo esta noticia como un paso positivo para el refit en el Mediterráneo. La colaboración entre infraestructuras y experiencia técnica puede aportar mucho a una flota que sigue creciendo. Desde Palma, también considero importante avanzar hacia instalaciones de mayor capacidad que permitan acompañar esa evolución. Es una reflexión sobre las necesidades del sector.

Fuente F · Lloyd's Register y Astilleros de Mallorca. Alianza con VMG anunciada el 28 de abril de 2026.

Project 410 integra la escala en un velero de 85 metros



Visualización oficial de Project 410: Frers Design / Royal Huisman. No es una fotografía de pruebas de mar.

Royal Huisman presentó el 23 de septiembre su Project 410, un velero de 85 metros con aparejo de un solo mástil, en la fase final de construcción. El astillero lo describe como el mayor sloop del mundo. Frers Design firma el concepto, el exterior y la arquitectura naval; Wetzels Brown, los interiores. [G]

El constructor anuncia regeneración de energía a vela, almacenamiento en baterías y modos de funcionamiento silencioso. Rondal desarrolla el mástil de carbono, la botavara y el sistema de navegación a vela. Son características y objetivos comunicados por el equipo del proyecto; esta edición no dispone de resultados independientes de pruebas de mar. [G]

La integración merece tanta atención como la eslora

La lectura editorial está en la coordinación. Una arquitectura de este tamaño reúne sistemas que deben entenderse entre sí y ser manejables por la tripulación. La facilidad de mantenimiento, el acceso a la información y la familiarización a bordo serán parte de la evaluación operativa cuando el barco entre en servicio.

Fuente G • Royal Huisman, 23 de septiembre de 2026. Material visual oficial destinado a uso editorial, con atribución al creador.

El título y la experiencia deben crecer juntos

La revisión 14 del Manning Policy Manual de Cayman, fechada en septiembre de 2026, actualiza la presentación de las tablas de dotación, incorpora certificación británica SVE y una tabla para yates de más de 3.000 GT. Su ámbito principal son los yates comerciales de 24 metros o más. La aplicabilidad concreta depende del buque, su operación y la documentación de dotación. [H]

El manual también exige experiencia reciente y relevante para el tipo de buque y operación. La titulación debe ser apropiada para la función; un reconocimiento no amplía las atribuciones del certificado que lo sustenta. [H]

LA MIRADA DE RICCARDO

Quiero insistir en la progresión de la experiencia. La escuela donde aprendemos importa, igual que la calidad de la formación y las oportunidades de aplicar lo aprendido. Asumir responsabilidades cada vez mayores debería ir acompañado de práctica real, supervisión y una evaluación honesta de lo que todavía necesitamos aprender.

Los nuevos jefes de máquinas deberían poder contar con tutorías y con personas que los acompañen en ese proceso. Preguntar a tiempo y contrastar una decisión forma parte de una actitud profesional. Los barcos requieren una mirada más transversal: mecánica, electricidad, automatización, comunicación y capacidad para trabajar con otros departamentos.

La IA y una buena conexión a internet pueden facilitar el acceso a información y apoyo. Su utilidad depende del criterio con el que las usamos y de la capacidad de contrastar las respuestas. Conviene conservar también el conocimiento y la documentación necesarios para trabajar cuando la conexión falla.

En nuestro entorno estamos trabajando en esta dirección: compartir experiencia y explorar cómo acompañar mejor a las nuevas generaciones.

Fuente H · CISR, Manning Policy Manual, revisión 14. Comentario profesional separado de los requisitos oficiales. La competencia para un puesto concreto debe comprobarse con la administración de bandera y la documentación del buque.

Monitorizar mejor y mantener el control humano



Ilustración conceptual creada con IA sobre vigilancia. No representa equipos de Ferretti ni WATCHIT.

Ferretti Group anunció el 23 de septiembre la adopción exclusiva de WATCHIT SENSE 360. Según el fabricante, combina datos de navegación, AIS y radar, mediante integración con pantallas Simrad y radares HALO, para detectar riesgos de colisión o varada y emitir alertas visuales y sonoras. Estas prestaciones se presentan como afirmaciones del fabricante, sin una validación independiente de rendimiento en esta edición. [1]

LA MIRADA DE RICCARDO

Me parece una innovación importante. Estoy a favor de automatizar la monitorización cuando ayuda a reforzar la guardia. Debemos tener cuidado con que la facilidad de uso nos vuelva más pasivos. Una herramienta útil también puede invitarnos a delegar demasiado. Navegando, eso puede tener consecuencias serias.

Quiero mantener la capacidad de comprender lo que sucede y recuperar el control cuando un sistema deja de estar disponible. La continuidad segura exige alternativas previstas, modos manuales cuando procedan y una tripulación que conozca cómo utilizarlos según los procedimientos del fabricante y del buque. Esto no significa anular protecciones ni puentear enclavamientos de seguridad.

La ayuda tecnológica aporta valor cuando mejora nuestra atención y nuestra respuesta. La responsabilidad y el criterio siguen a bordo.

Fuente | • Ferretti Group, 23 de septiembre de 2026. El comentario sobre continuidad y modos manuales es un principio editorial general; no describe una función verificada de WATCHIT.

Lunaris y el valor de estar preparados



Ilustración conceptual creada con IA sobre preparación operativa. No representa a Lunaris ni el rescate.

Fraser informó el 17 de septiembre de que el Lürssen Lunaris, de 61 metros, participó el día 11 en una operación de búsqueda y rescate frente a Vanuatu tras el hundimiento del ferry MV Matui. Según su gestor, el yate rescató a tres personas después de más de doce horas de operación en condiciones difíciles. [J]

LA MIRADA DE RICCARDO

Me parece una actuación admirable. Sin entrar a valorar tácticas de una operación que no hemos presenciado, quiero destacar lo que este tipo de noticias nos invita a revisar a bordo: la preparación que existe antes de que llegue la emergencia.

Tiene que haber un manual operativo comprensible para todos y adaptado al trabajo real del barco. El simulacro permite comprobarlo: si una instrucción no se entiende, si un acceso está mal previsto o si dos responsabilidades se contradicen, necesitamos detectarlo y corregirlo. Cumplir una secuencia por costumbre no basta para saber si funcionará en otra situación.

El barco puede seguir siendo el mismo y, sin embargo, cambiar su zona de navegación, sus equipos, su tripulación o su forma de operar. Esos cambios deben entrar en la revisión de los procedimientos. Un buen simulacro deja aprendizaje y acciones concretas; después hay que cerrar esas acciones y volver a comprobarlas.

Fuente J - Fraser Yacht Management. El relato se atribuye al gestor. La reflexión sobre manuales y simulacros es general y no presupone deficiencias ni procedimientos concretos a bordo de Lunaris.

Las marinas se organizan como redes



Ilustración conceptual creada con IA sobre servicios de marina. No representa Biras ni una instalación real.

Red Sea Global anunció el 23 de septiembre Yachting Network. El operador prevé para el invierno de 2026 un contrato de amarre común para AMAALA y Shura Island, con 278 plazas entre ambas marinas y capacidad anunciada para yates de hasta 120 metros. Son condiciones y plazos comunicados por el promotor. [K]

Marina Port Vell y Mirazur Capital anunciaron el 24 de septiembre la incorporación de Biras Marina, en las Islas Vírgenes Británicas, a su plataforma. La comunicación describe 25 amarres para barcos de hasta 70 metros y 20 boyas de fondeo. [L]

Una lectura operativa

Estos anuncios apuntan a una oferta que conecta destinos y servicios. Para una tripulación, el valor práctico de una red dependerá de lo que encuentre en cada escala: información clara, suministros, asistencia y procedimientos de llegada coherentes. La pertenencia a una misma plataforma no demuestra por sí sola que todos los servicios sean idénticos.

La comparación útil empieza en los detalles del itinerario y del contrato. Conviene contrastar disponibilidad, calados, límites operativos y servicios efectivos antes de convertir un anuncio de red en un plan de navegación.

Fuentes K-L • Red Sea Global y Marina Port Vell. Anuncios de sus operadores; no evaluación independiente de las instalaciones.

Medir con un método común y aprobar cada proyecto

El ciclo de vida necesita una base comparable

British Marine informó el 16 de septiembre de una consulta impulsada por ICOMIA, EBI y NMMA para desarrollar una metodología global de análisis del ciclo de vida. El alcance comunicado comprende embarcaciones de recreo de hasta 24 metros de eslora. El objetivo es comparar impactos desde las materias primas hasta el final de la vida útil. [M]

La lectura editorial es favorable a una base común de medición. Comparar tecnologías exige aclarar el perfil de uso y los límites del análisis. Una herramienta pensada para ese segmento no permite trasladar automáticamente sus conclusiones a grandes superyates. Tampoco un anuncio de metodología demuestra que una solución concreta sea mejor en cualquier operación.

Líneas de carga y criterio de bandera

El 23 de septiembre, Lloyd's Register comunicó la nueva Guidance Note for Load Line to Yachts de YSEC, orientada a dar mayor consistencia a la interpretación de los requisitos. La nota de lanzamiento recuerda que las soluciones de cada proyecto siguen sujetas a revisión y aprobación por la administración de bandera correspondiente. [N]

La noticia tiene valor como señal de coordinación técnica. Esta edición informa de su lanzamiento y de ese límite de aplicación, sin sustituir la lectura de la guía completa ni proponer equivalencias para un barco concreto.

Una comparación útil explica qué mide y bajo qué condiciones.

Fuentes M-N • British Marine / ICOMIA-EBI-NMMA y Lloyd's Register / YSEC. Se distinguen el desarrollo de una metodología y su aplicación efectiva a proyectos concretos.

Lo que me llevo de esta edición

Las noticias de estas semanas me dejan una idea clara: la industria está ampliando sus posibilidades y necesita que las personas crezcan con ella. Me interesa una innovación que se pueda comprender, mantener y utilizar con confianza.

Acompañar la experiencia

La formación inicial abre una puerta. El trabajo real, la tutoría y la posibilidad de contrastar dudas ayudan a recorrer el camino con más criterio. Quiero seguir desarrollando esa conversación dentro de nuestro entorno profesional.

Preparar la continuidad

La monitorización y la IA pueden ayudarnos mucho. También debemos saber qué hacer cuando una herramienta falla, qué información tenemos disponible y cómo mantener una operación segura según los procedimientos del barco.

Revisar lo que hacemos de verdad

Los manuales y los simulacros tienen valor cuando reflejan la operación real. Cada cambio relevante merece una revisión, y cada ejercicio debería servir para detectar algo que podamos mejorar.

Pensar a la escala de la flota

La evolución de los yates requiere infraestructuras capaces de acompañarla. Sagunto es una noticia positiva. En Palma, la conversación sobre una mayor capacidad también merece atención, con visión de futuro y con respeto al trabajo de todos los que participan en el sector.

El objetivo es poder trabajar mejor y navegar con seguridad.

Riccardo Peirano • Reflexión editorial basada en sus comentarios para esta edición. No constituye un anuncio de inversiones, servicios o programas nuevos.

FUENTES Y CRÉDITOS

Documentación de esta edición

Fuentes consultadas el 3 de octubre de 2026. Los enlaces permiten acceder a los documentos y comunicados originales. Las letras remiten a las referencias del texto.

A • Confindustria Nautica • Datos 2025 y cartera mundial • 30 septiembre 2026

B • Fincantieri • Ocean Victory 140 m • Entrega 5 diciembre 2014

B • Fincantieri • Serene 134 m y Ocean Victory • Presentación corporativa

C • Benetti • Flota Custom con esloras de IJE Luminosity y Lana

D • British Marine • Comunicado de resultados Princess • 21 septiembre 2026

E • Companies House • Princess Yachts Limited • Registro de cuentas

F • Lloyd's Register • Shiplift Sagunto y alianza ADM • 24 septiembre 2026

F • Astilleros de Mallorca • Alianza VMG • 28 abril 2026

G • Royal Huisman • Presentación Project 410 • 23 septiembre 2026

H • Cayman Islands Shipping Registry • Manning Policy Manual • Rev 14

I • Ferretti Group • WATCHIT SENSE 360 • 23 septiembre 2026

J • Fraser • Lunarís y rescate en Vanuatu • 17 septiembre 2026

K • Red Sea Global • Yachting Network • 23 septiembre 2026

L • Marina Port Vell • Incorporación de Biras • 24 septiembre 2026

M • British Marine • Consulta ICOMIA EBI NMMA • 16 septiembre 2026

N • Lloyd's Register • Guía YSEC de líneas de carga • 23 septiembre 2026

Créditos visuales

Logotipos originales del ecosistema. Portada, contraportada, vigilancia, preparación operativa y marinas: ilustraciones conceptuales originales creadas con IA. No documentan barcos, equipos, instalaciones ni sucesos reales. Project 410: visualización oficial Frers Design / Royal Huisman, utilizada con atribución conforme a sus condiciones de uso editorial.



La experiencia también se comparte



Ilustración conceptual. La imagen no documenta una instalación existente.

THE YACHT EXPERT VIEW

Ingeniería como punto de partida. Una mirada abierta a toda la industria.

Esta edición reúne noticias del 16 al 30 de septiembre y la lectura profesional de Riccardo Peirano. El propósito es conectar lo que ocurre en el sector con las decisiones de quienes diseñan, construyen, mantienen y operan sus barcos.

Riccardo Peirano
Superyacht Engineers

www.superyachtengineers.com

Octubre 2026 • Edición española • Versión 1.1