

Vigo diseña el arrastrero del futuro

Armadores, científicos y Administraciones participan en un proyecto que prepara tecnología para buques de gran eficiencia energética, con redes selectivas y aparejos más ligeros

SOLEDA ANTÓN
VIGO / LA VOZ

Los armadores vigueses se han propuesto hacer de la necesidad, virtud. Conscientes de que la flota de gran altura, con una media de 30 años de edad, se está quedando obsoleta y se impone su renovación, acaban de embarcarse en el diseño del arrastrero del futuro. Con ese objetivo en el punto de mira han conseguido no solo lo difícil, financiación para el proyecto, sino lo más difícil, involucrar en la iniciativa a lo que denominan la *triple hélice*: empresas, Administraciones y científicos.

Detrás de ARALfutur, que es como han bautizado el proyecto, está la Cooperativa de Armadores de Vigo, pero también están centros tecnológicos como CTAG o Cetmar, las universidades de Vigo y A Coruña, el Ministerio de Industria y la Xunta de Galicia, y empresas expertas en maquinillas (Ibercisa), frío (Kinarca), diseño (Carceller), procesamiento de pescado (Optimar), eficiencia energética (Vicus)... Y todos coordinados por la armadora

Chymar, cuyo consejero delegado, Javier Touza, subraya que se trata de un trabajo común, «abierto a todo aquel que quiera o tenga algo que aportar y que redundará en la marca Vigo y, por extensión en la marca Galicia y España».

Deja claro Touza que los dos millones de euros con los que contarán para desarrollar el estudio —la mitad del dinero lo pone Bruselas y la otra mitad las empresas— no se emplearán tanto en el continente (casco) del arrastrero como en las tripas del buque. «En lo que nos vol-

caremos es en el desarrollo de soluciones tecnológicas».

Optimización

Así, los esfuerzos se centrarán en la optimización de los sistemas de congelación y procesamiento del pescado, mejorar los sistemas hidrodinámicos, diseño de timones, pinturas... En definitiva, todo lo que redunde en una mayor eficiencia. Reducir la emisión de gases nocivos, garantizar la seguridad a bordo, diseñar unas redes más selectivas que minimicen los descartes, buscar aparejos más ligeros

que no necesiten tanta fuerza de arrastre son otros objetivos.

«Llevamos muchos tiempo pescando de una determinada forma, acorde con los avances tecnológicos de finales de los 80, que es cuando se construyeron la mayoría de los congeladores de gran altura, 30 años después parece obvio que, si queremos seguir siendo competitivos, la respuesta está en el I+D+i», afirma Touza, que añade que es fundamental que el conocimiento de las universidades se transfiera a las empresas. «En Galicia hay gente con mucho talento.

Tenemos no solo que retenerlo, sino atraer más».

La interminable lista de preguntas para las que empresas y científicos intentarán encontrar respuesta en los dos años que dura el proyecto incluye también, entre otras, cómo lograr que el producto pueda llegar directamente desde el barco al consumidor. En este sentido, se trata de diseñar nuevas preparaciones, envases y presentaciones. El objetivo último es obtener el mayor valor añadido del producto a bordo.

Dos años han tardado los motores del proyecto en poner sus objetivos negro sobre blanco y, sobre todo, en conseguir los fondos para llevarlo adelante.

Reconocen que la consellería que dirige Francisco Conde «ha sido clave» para sacarlo adelante. Lo más complicado ha sido transmitir a las Administraciones el impacto socioeconómico que tiene el sector extractivo en Galicia en general, y en la ría de Vigo en particular. «Este proyecto no solo va tener impacto en puestos de trabajo, sino en la especialización de dichos puestos», concluyó.

La flota ya está dimensionada

muestran que la flota española ha pasado de sumar el 3 % de las capturas mundiales en los años 50 a menos del 1 %. China ha hecho el camino inverso, y de 800.000 kilos ha pasado a 16 millones de toneladas.

Los armadores entienden que hay que aprovechar el conocimiento que tienen las empresas gallegas en la gestión de los buques y las pesquerías.

de que se han hecho los desiguales que había que hacer, la flota ya está dimensionada y ahora lo que toca es renovarla. Nada que no estén haciendo, y con ayudas públicas, competidores como Japón, Estados Unidos o China. «La UE tiene que decidir si quiere seguir teniendo una posición en el concierto mundial en materia pesquera o no», afirma.

Los números, tozudos, de-

Los impulsores del diseño del arrastrero del futuro están convencidos de que ARALfutur es un proyecto del que no solo va a beneficiarse el sector pesquero. A juicio del consejero delegado de Chymar, Javier Touza, «esto puede volver a situar a Vigo a la vanguardia mundial en la construcción de buques de pesca». Quiere ser también un mensajero para Bruselas en el sentido