

El prototipo del futuro arrastrero de gran altura está listo para navegar

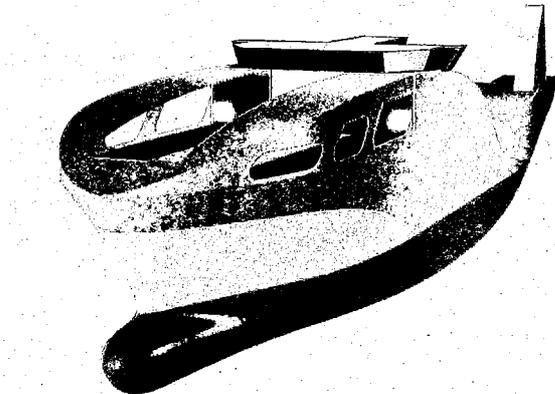
El proyecto es la base tecnológica para renovar una flota que está obsoleta

SOLEDAD ANTÓN
VIGO / LA VOZ

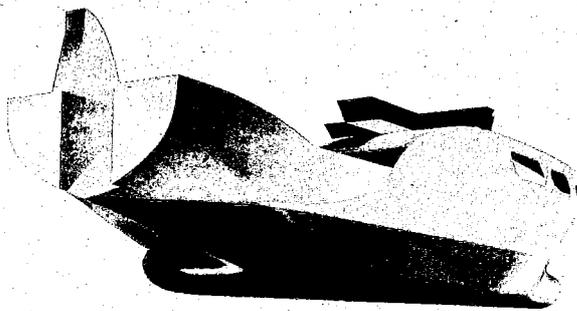
La flota arrastrera congeladora gallega de gran altura se ha quedado obsoleta. Integrada en su mayoría por buques que superan los 30 años de antigüedad, ha perdido buena parte de su competitividad. Acabar con esta situación y volver a situarse a la cabeza de la eficacia mundial es el objetivo del proyecto Aralfutur, cuyos primeros resultados están a punto de empezar a verse. A lo largo del mes de enero está previsto que el prototipo del que será el arrastrero del futuro realice sus primeros ensayos en el Canal de Experiencias de El Pardo. Los investigadores están dando los últimos retoques a las maquetas antes de iniciar las pruebas.

Las principales mejoras no se notan a primera vista, ya que el casco, más allá de la aerodinámica, apenas presenta cambios. Estos se concentran en las tripas del buque, esto es, en los equipos y sistemas. «Lo que se busca son soluciones tecnológicas», explica Javier Touza, consejero delegado de la armadora Chymar, que es la encargada de coordinar el proyecto, que califica de «muy coral». En concreto cuenta con la participación de los centros tecnológicos CTAG y Cetmar, la Cooperativa de Armadores de Vigo, las universidades de Vigo y A Coruña, y las empresas Ibercisa (especializada en maquinillas), Kinarca (frío), Carceller (diseño), Optimar (procesamiento de pescado) y Vicus (eficiencia energética).

En total serán dos años de trabajo y 2,2 millones de presupuesto, la mitad de los cuales lo pone Bruselas a través del programa Innterconecta de la Xunta, y



Boceto de arrastrero de gran altura, proyecto que lidera Chymar.



Visión desde popa de una embarcación del proyecto Aralfutur

la otra mitad los socios del proyecto.

Alertas de estabilidad

Explica Touza que no hay sistema que no haya sido revisado con el fin de adaptarlos a las exigencias del siglo XXI, desde los de congelación y procesamiento de pescado, a los de hidrodinámica, reducción de gases, redes o seguridad a bordo. En relación con este último, uno de los aspectos más llamativos, según explica el jefe de proyectos

de la Cooperativa de Armadores, Jorge Romón, es el desarrollo de sensores de estabilización del buque y de alertas de estabilidad. «Detectará de forma inmediata un posible corrimiento de carga, lo que eliminará cualquier accidente asociado a este tipo de situaciones», afirma.

El gasto en combustible representa más de un tercio de los costes de explotación de cada marea, por no hablar de la repercusión de las emisiones de gas en el medio ambiente. De ahí que

esté acaparando una parte sustancial del trabajo del proyecto. Por una parte, se han basado en el *modus operandi* de los buques de gran altura tanto en los caladeros como durante la travesía para optimizar la forma del casco y, por otra, se trabaja en nuevas arquitecturas para la generación y accionamiento con un diseño electromagnético, mecánico y térmico.

Control del aparejo

Mejorar la eficiencia en la operatividad de la pesca es otra de las metas que se han fijado los socios Aralfutur. En este sentido, están desarrollando un sistema de control automático del aparejo. En función de las condiciones del caladero, el patrón elegirá el régimen de trabajo para garantizar el mayor rendimiento. Las redes serán más selectivas, lo que permitirá minimizar los descartes.

Se busca asimismo la optimización de las tareas de procesamiento en el parque de pesca que, en pleno siglo XXI sigue realizando la tripulación a mano en su gran mayoría. El objetivo es que la cadena de automatismos permita que el pescado pueda llegar prácticamente desde el mar al mercado.

Las máquinas se encargarán no solo de seleccionar y procesar el pescado, sino de aplicarlos por lotes a través de túneles de congelación estáticos, plastificarlo, introducirlo en cajas y estibarlos en la bodega mediante montacargas y carretillas elevadoras.

La incorporación de todas estas mejoras acabará con una época y una operativa pesquera que hace años que está superada. La última palabra la tendrán las compañías armadoras.

227 buques que generan 2.600 empleos directos

Han pasado 54 años desde que el *Lemos*, el primer congelador del mundo, construido en un astillero de la ría, realizó su primera marea. Alijó en sus bodegas 240 toneladas de merluza que capturó en aguas del Atlántico suroeste. Vigo se convirtió un referente al que pronto empezaron a copiar en otras latitudes. Marcó durante décadas el camino pero en los últimos años competidores como Japón, China o Estados Unidos tomaron el testigo. La intención de los armadores es recuperar la posición de privilegio que tuvo Galicia en general y Vigo en par-

ticular en el concierto mundial en materia pesquera. Ya lo es en descargas de pescado para consumo humano, pero ahora quiere serlo en eficiencia y operatividad de su flota de gran altura.

Integrada por 227 arrastreros, de los que 185 pertenecen a sociedades mixtas. Suman una cifra de negocio que supera los 700 millones de euros y proporciona 2.600 empleos directos, tanto en tierra como a bordo. El presidente de la cooperativa de Armadores, Javier Touza, asegura que el proyecto Aralfutur va a tener un gran impacto en los puestos

de trabajo, ya que uno de los objetivos de la iniciativa es mejorar la ergonomía de los diferentes puestos.

La última palabra a la hora de traspasar del papel y los prototipos a la realidad el proyecto la tendrán las empresas. Sus directivos tendrán que elegir entre mantener los actuales equipos, obsoletos en su mayoría, ya que las mejoras en barcos de 30 y hasta 40 años «no dejan de ser parches», o dar el salto y apostar por unidades modernas, más eficientes y competitivas. Los números indican que se impone la

segunda opción, ya que en el último medio siglo la flota española ha pasado de realizar el 3% de las capturas mundiales de pesca, a no sumar más del 1%. Los armadores creen que ha llegado el momento de poner en valor el conocimiento y la experiencia de las empresas gallegas.

Un plus de esta renovación de flota que se persigue, plan para el que tendrán que contar con el respaldo de Bruselas, es que puede ayudar a recuperar el pulso de la construcción naval en la ría, que está viviendo uno de sus momentos más bajos.