

El grupo Pescanova espera alcanzar en 2005 los 1.000 millones de euros de facturación

■ La compañía construye en Chapela una planta para productos de surimi, que pretende convertir en la primera de España

El año 2004 ha estado por debajo de las expectativas para el Grupo Pescanova, cuya facturación creció un 3,2%, hasta 932 millones, y el beneficio un 0,5%. Aunque todavía persisten incertidumbres (subida del precio del petróleo y bajada del dólar) su presidente, Manuel Fernández de Sousa-Faro, cree que 2005 ha

empezado bien y que cerrarán muy cerca de los 1.000 millones de euros de facturación. La multinacional, séptima en el ranking mundial de su sector, tiene en marcha varias obras en Chapela. Una de ellas es una planta de productos de surimi, que quiere convertir en la primera de España.



Fernández Sousa-Faro, en el centro, presidió ayer la junta de accionistas, en la sede de Pescanova en Chapela.

vigo

A.FUENTES

De "año pobre" calificó ayer el presidente de Pescanova, Manuel Fernández de Sousa-Faro a 2004. La subida del coste de combustible y la bajada del dólar —porque venden en parte en el área dólar— ha provocado que los resultados del grupo se resientan. "El crecimiento del resultado final no es el deseado", explicó Fernández de Sousa-Faro. "A pesar de ello —señaló tras la junta de accionistas que ayer se celebró en Chapela— como el grupo está bien implantado ha sido capaz de defender un ejercicio con crecimiento en las tasas principales del negocio".

De esta forma la cifra de negocio superó los 932 millones de euros, creciendo un 3,2%, y el beneficio fue de 15,1 millones de euros, un 0,5% más. En cuanto a la capitalización bursátil creció un 14,1% desde la junta de accionistas del año pasado, la acción cerró ayer a 18,6 euros. Así que el año "ha estado por debajo de nuestra expectativas pero bien en los parámetros principales", explicó Fernández.

Sin embargo, el presidente de Pescanova cree que 2005 "ha empezado bastante mejor" y se presenta como un año normal. Así que posiblemente, asegura, cerrarán "muy cerca de los 1.000 millones de euros de facturación".

Proyectos en Chapela

En Chapela Pescanova tiene en marcha en este momento dos inversiones, una es una cámara frigorífica y otra una planta de proceso de productos de surimi, ambas

en obras. Fernández Sousa-Faro explicó ayer que el objetivo es que Pescanova Chapela sea la primera planta de productos de surimi de España y aseguró que en breve estarán produciendo ya entre 12.000 y 15.000 toneladas. En cuanto a la cámara frigorífica que construyen cubrirá necesidades futuras. Y es que actualmente tienen una cámara en la zona de Beiramar afectada por el proyecto de

urbanización en la zona. Cuando se apruebe el Plan Xeral tendrán que irse y deberán situar sus almacenes en otro sitio.

Muxía, pendiente

En el terreno de la acuicultura, el grupo está pendiente de un gran proyecto en Muxía, concretamente en Cabo Touriñán, donde la previsión era invertir 50 millones de

euros. Sin embargo falta todavía el plan sectorial, que defina los polígonos acuícolas que se van a hacer en la comunidad autónoma. "Esto no se incorporó a la Lei do Solo y ha sido un problema", explicó el presidente de Pescanova, quien asegura que "en este momento ya lo tiene Pesca y pensamos que en breve será capaz de definirlo, incluso antes de que se acaben las ayudas comunitarias a Galicia".

Manuel Fernández de Sousa-Faro cree que se dan las condiciones para acometer el proyecto. "En peces planos creemos que la especie ganadora es el rodaballo y las condiciones idóneas se dan aquí, las condiciones de subvención a la inversión que tiene Galicia para este tipo de desarrollos está aquí. Así que (el proyecto) es muy importante porque es la ubicación y es el momento".

MANUEL FERNÁNDEZ DE SOUSA-FARO

presidente de pescanova

"El puerto de Vigo necesita la comprensión y apoyo que le ha faltado"

■ El presidente de Pescanova se muestra muy preocupado por la situación que vive el puerto, la falta de apoyo para que crezca y una inversión que considera "ínfima". Fernández de Sousa opina

—Como parte en el proyecto para Beiramar ¿qué le parece?

—Nosotros no hemos participado en ello, somos un espectador aunque afectado. Nos parece lógico que eso se conforme más en edificación urbana que industrial. Si deben ser torres o no, ahí ya no entro. Si hay que irse de allí porque la ciudad lo necesita pues hay que irse.

—Sobre ese proyecto hay unanimidad, no así sobre otros en la ciudad como la ampliación del puerto.

—Vigo existe gracias a su puerto, el verdadero diferencial estratégico de Vigo ha sido su puerto y si tiene alguna ventaja competi-

tiva y sostenible en el tiempo es gracias a él. Vigo necesita pensar que su puerto es su eje de desarrollo motriz y todo lo que consiga desarrollar con él tiene influencia económica en la ciudad. Si la ampliación se hace en el Areal o en Bouzas ya son criterios distintos, pero que el puerto de Vigo tiene que crecer es evidente. La población de Vigo quiere tener mejores oportunidades y la base es su puerto, porque sin él no tendríamos una Zona Franca, Citroën, astilleros, pesca o que la salida de nuestras mercancías sea más rentable a través del mar. Y el hecho de que Vigo pueda ser una alternativa a Rotterdam o Amberes

pasa porque se dote de la inversión necesaria. Es imprescindible ayudar al puerto y no ver esto es realmente condenarnos al fracaso.

—¿Y por qué cree que pasa?

—El puerto de Vigo necesita la comprensión y apoyo que le ha faltado. Que tengamos gobiernos municipales sin mayorías no es razón bastante para no estar unidos y unánimemente apoyando las necesidades del puerto de Vigo. Para hacernos una idea, sólo alguna empresa de mercaderes de contenedores tiene en Algeciras para su propio terminal sesenta hectáreas, en Vigo hablamos de dos hectáreas y media y eso ha de crecer. De dónde se saca el terreno es un

tema de planificación. Pero a las siguientes generaciones de ciudadanos no les podemos dejar un Vigo sin posibilidad de desarrollarse. Los que vivimos en Vigo debemos estar seriamente preocupados de que no se haya podido hacer nada hasta el momento y también porque la inversión que se ha destinado este año al puerto sea tan ínfima.

—¿Y lo considera más importante que otras infraestructuras?

—Cualquier otra infraestructura siempre será secundaria. Si no tenemos el eje motriz del desarrollo económico difícilmente vamos a necesitar ni más carreteras, ni más trenes, ni más aviones.

