

## La industria pesquera

## Fandicosta emprende la gran redención

Arranca la reconstrucción de la nave justo un año después del incendio ► Habilitará doce muelles de carga para mejorar la logística ► Estrena nuevos productos para el extranjero

LARA GRAÑA ■ Vigo

El 9 de mayo de 2016 Fandicosta empezó una historia. Una de verse "sin sistema informático, sin poder facturar, sin saber qué hay que pagar mañana". Una de incendios, de "observar tu obra hecha pedazos en tres horas", de llorar de rabia. Pero escribió otra de reanudar la actividad en solo cuatro días, de facturar 83,6 millones (solo un 15% menos que en 2015), de lanzar nuevos productos para el mercado exterior. Esta semana hay otro 9 de mayo y, de mano de la efeméride, la constructora contratada por Fandicosta iniciará las obras para construir una nueva planta industrial de 8.000 metros cuadrados, 90.000 metros cúbicos de capacidad y 10,3 millones de euros de coste. "Ángel Martínez es un hombre sencillo, austero, no es de viajes. No sabe hacer otra cosa", dice de él un proveedor. Las tareas de reconstrucción arrancan "martes o miércoles", con la fecha concreta pendiente de "unos flecos".

Las obras alumbrarán unas instalaciones pesqueras "de última generación" en las que el aislamiento de las cámaras frigoríficas y la cimentación de la infraestructura serán los elementos más complejos para la adjudicataria, Cavis Global, artífice de la planta de Pereira y del centro logístico de Frigalsa y Atunlo, los dos en Beiramar y afectados por sendos incendios en 2005 y 2015. La nave tendrá doce muelles de carga

para mejorar la operativa logística que tenía hasta ahora. De hecho Fandicosta aprovechará para optimizar el espacio disponible —está asentada sobre una superficie total de 34.000 metros cuadrados— con

"Ángel Martínez es un hombre muy inteligente, por eso marca la diferencia"



Arriba, el solar donde se ubicará la nueva planta frigorífica. A la derecha, Ángel Martínez habla con las empleadas tras el siniestro. // S. Álvarez/ G. Martínez

la ampliación de lo que no ardió en el incendio, las naves B y C, que soportaron el grueso de la actividad de la compañía durante este periplo. En 2016 comercializó 19.500 toneladas de pescado, casi 10.000 menos que el año anterior, una caída en los volúmenes que compensó con los elevados precios del mercado.

"La verdad es que quiero dejarlo igual", respondió a FARO Ángel Martínez durante la feria C o n x e m a r mientras desde el sector se preguntaban por qué emprender un camino tan complicado a sus casi 68 años. "Cuando lo deje, que quizás sea pronto, que esté igual. Es mi obsesión". "Hemos hecho muchísimas cosas en estos



meses", sacan pecho en Moaña, tras haber estado "achicados" concentrando la actividad y con los despachos en casetas de obras. El empresario vigués dispuso para Fandicosta de los activos que gestiona a través de su matriz, Botas, lo que permitió que apenas hubiese echado mano del Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ER-

TE). Desvió plantilla a Vigo y Vilagarcía (la antigua Friporto), y retomó con celeridad la prestación de servicios a los clientes. "No podíamos perder operatividad. Sabía que si parábamos estábamos muertos", recuerda un directivo.

Aunque el incendio "impuso otras prioridades" la compañía no apar-

tó retos y, además de perseverar en su estrategia de internacionalización, acaba de lanzar al mercado nuevos productos bajo la marca Maremundi. Esta enseña nació en 2014 en una arriesgada maniobra de primar la marca propia y relegar la de distribuidor (comúnmente conocida como marca blanca), con trazabilidad desde la captura y el foco puesto en mercados como el italiano, el francés y el portugués. Con un *packaging* diferenciado los nuevos productos son filetes de bonito, atún y pez espada, listos para cocinar y sin piel o espinas. Se adapta al nuevo perfil de consumidor, preocupado por el medio ambiente, con menos tiempo y en porciones más pequeñas. Son 250 gramos por envase, en formato monodosis y lejos de las grandes bolsas de pescado congelado para consumo familiar. El pez espada, con una cuota del 12,66%, es el principal producto que comercializa Fandicosta.

## El perfil

"Ángel Martínez es un hombre muy inteligente, por eso marca la diferencia y ha entendido los cambios mejor que otros en el sector", asumen desde la competencia, que se prestó a ayudar a la compañía tras el siniestro. Pereira, que había sufrido un percance similar, quizás fue la pesquera que mejor podía comprender la situación: Martínez les había ayudado "mucho" en 2005. El vigués formó parte de la primera promoción de Económicas de la Universidade de Santiago y compartió aula con Xosé Manuel Beiras (como profesor) o Emilio Pérez Touriño. A los veinte años tomó las riendas de la empresa familiar tras el fallecimiento de su padre. "Me tomé la entrada en la empresa como unas prácticas largas que duran todavía", dijo en 2011. Sobre la figura de Ángel Martínez estará siempre el amago de SOS que la banca acreedora de Pescanova le lanzó en 2014 para que liderara una alianza industrial; sobre la de Fandicosta sobrevuela todavía el sempiterno rumor de una compra por parte de Iberconsa, controlada ahora por Portobello Capital.

## El "Bima Suci" recibe a los alumnos para realizar prácticas durante quince semanas

El buque escuela de Freire tardará 60 días en viajar desde Vigo a Surabaya

L. GRAÑA ■ Vigo

El *Bima Suci*, el buque escuela para la Armada de Indonesia encargado a Construcciones Navales Paulino Freire (Freire Shipyard), ha iniciado la segunda ronda de formación de sus futuros tripulantes, que se prolongará durante quince semanas (tres meses y medio). El comandante Laut Sutarmono recibió a los 56 marineros en el aeropuerto de Vigo —otros 10 permanecen en la ciudad desde diciembre—

procedentes de Surabaya tras un viaje de 48 horas, como señaló el Gobierno indonesio a través de la web de la Armada.

Los instructores que formarán a los alumnos serán personal del propio astillero y de compañías externas (Raytheon, Redcai o la viguesa Norispan), así como de otras proveedoras de equipamiento como motores, propulsores, hélices o dispositivos de navegación y posicionamiento. En agosto comenzarán las clases prácticas a bordo, tras la

que prevén realizar dos viajes antes de partir rumbo al país insular.

La travesía del *Bima Suci* desde Vigo al puerto indonesio de Surabaya durará 60 días, según la estimación de la armadora. El buque escuela cuenta con 110 metros de eslora y 12,6 de manga, con capacidad para 200 personas de tripulación. Está dotado de tres mástiles y un velamen con una superficie total de 3.350 metros cuadrados, ya armada en el muelle de reparaciones de Bouzas.



El "Bima Suci", amarrado en el astillero vigués Freire. // @vinscentsujoko