



► 11 Septiembre, 2016

ADOLFO UTOR Presidente de Baleària

“Queremos ser la primera compañía de ‘ferries’ en Cuba”

MARIA JOSEP SERRA, **Dénia**
El exdirigente socialista Adolfo Utor (Alhucemas, 1961) es, además de presidente y consejero delegado de Baleària, socio mayoritario de la compañía —con el 57,5% frente al 42,5% de Abel Matutes, exministro con José María Aznar. “Soy un firme partidario del racionalismo; y las personas, cuando están tranquilas, siempre se ponen de acuerdo porque la razón solo tiene un camino”, responde para explicar la fructífera relación con su socio. “La fusión con el grupo Matutes nos dio el espaldarazo para ganar dimensión”, afirma Utor, recordando los duros comienzos para financiar el primer barco, después de adquirir con otros compañeros la naviera en la que trabajaban, Flebasa, en 1998.

Hoy, Baleària, que tiene su sede en Dénia (Alicante) y cuenta con una plantilla de 1.195 empleados, factura cerca de 300 millones y dispone de 25 buques que transportan más de tres millones de pasajeros y 680.000 vehículos al año, además de 4,6 millones de metros lineales de carga rodada.

Pregunta. Ha crecido muy rápido en 18 años. ¿No teme que el éxito les desborde?

Respuesta. Somos una compañía que ya tiene un cierto recorrido y que ha gozado de buenos y malos momentos. Quizás sea una etapa ascendente, que tenemos que saber administrar. Tenemos un modelo que funciona en el ámbito del transporte marítimo combinado de pasajeros, vehículos y mercancía rodada. Los vientos son favorables, pero la economía es cíclica, por eso persistimos en la mejora continuada. Las ratios

de eficiencia nos sitúan entre las primeras compañías de Europa.

P. ¿Cuál es el secreto de Baleària?

R. Nuestro éxito es que bebemos de varias fuentes. Y que somos una naviera con un modelo muy competitivo, porque somos dinámicos y ágiles y eso nos permite tomar decisiones con rapidez. Quizás es la principal ventaja que tenemos frente a otros grandes operadores que dependen de un grupo, cotizan en Bolsa y cuyas decisiones están mucho más burocratizadas. Otro factor importante, aunque pueda parecer presuntuoso, es que mi posición, como directivo y propietario, facilita mucho la toma de decisiones.

P. ¿La crisis no les ha pasado factura?

R. No, porque hemos estado en constante crecimiento. Hemos abierto nuevas líneas e incorporado nuevos barcos. Y somos los únicos en implantar la retribución variable en flota. Un modelo que nos ha dado la paz social y ha permitido trabajar hacia la competitividad incentivando la productividad y no los costes salariales. También somos pioneros en la apuesta por el gas como carburante, más económico y más limpio. Y cuando las ventajas medioambientales coinciden con las económicas se produce un círculo virtuoso en el que hay que trabajar.

P. ¿El nuevo barco que construyen será con ese sistema?

R. Sí, será el primer ferry de pasaje del Mediterráneo propulsado por gas natural licuado. Podrá ser utilizado tanto con gas natural como con combustible líquido, que reducirá más del 40% las emisiones de CO₂. Además, estará



El presidente de Baleària, Adolfo Utor, el viernes pasado. / PEPE OLIVARES

“Somos dinámicos y ágiles, y eso permite tomar decisiones con rapidez”

“Apostamos por el gas natural como carburante. Es más económico y limpio”

entre los de mayor tamaño del mundo, con capacidad para 1.700 personas, 331 vehículos y 3.330 metros lineales para mercancías.

P. ¿Están en plena expansión?

R. ¡Estamos en ebullición! Queremos incrementar en un 50% la facturación del negocio internacional, que ahora es del 20%. La nueva línea marítima entre Valencia y Mostaganem (Argelia) seguirá en invierno. También estamos muy satisfechos con el tráfico desde Almería y Motril con Melilla. Tras la apertura de la línea entre Algeciras y Tánger en 2003, Baleària sigue con la voluntad de

expandirse en el norte de África y consolidarse en Marruecos.

P. ¿Y entre el Caribe y EE UU?

R. La naviera ha transportado a 475.000 pasajeros entre EE UU y Bahamas desde que empezó a operar, hace cinco años, la línea entre Laurderdale (Miami) y Freeport. En 2015 ha crecido el 15% y ha obtenido una facturación de 12 millones de dólares (10,6 millones de euros). Queremos abrir otra línea con la capital, Nassau, y tenemos previsto concretar un nuevo tráfico entre Puerto Rico y Santo Domingo.

P. ¿Qué proyectos tiene Baleària para Cuba?

R. Queremos ser la primera compañía de ferries y nos hemos preparado para conseguirlo. No nos da miedo la competencia. Creemos que nuestro modelo de negocio contribuirá a su desarrollo económico. Por ello hemos presentado un proyecto de transporte marítimo para toda la isla y, más importante, un proyecto de inversión de 35 millones de euros para construir una terminal de ferries y cruceros para el puerto de La Habana.

P. ¿Por qué es tan importante para la compañía?

R. Hace cuatro años, cuando desembarcamos en Florida, ya estábamos mirando a Cuba. Tiene una importancia geográfica de primer orden. Ocupa la centralidad, no tiene conexiones marítimas. Son todas aéreas y escasas, a veces con costes desorbitados. Y necesita una red de comunicaciones. De momento no es posible desde La Habana y, aunque la actual legislación condiciona y limita el transporte de pasajeros y mercancías, estamos dispuestos a establecer una primera línea de pasajeros entre Key West (Florida) y La Habana.

P. ¿Ayudará el viaje del presidente valenciano, Ximo Puig, a finales de octubre?

R. Todas las acciones son positivas. Ahora corresponde a las autoridades cubanas decidir. Es normal que se tomen su tiempo tras tantos años de embargo, o bloqueo, depende de quién habla. Nos han dicho que tengamos paciencia.