



► 14 Marzo, 2018

Baleària crece en el Magreb y planea una terminal en Miami

TRANSPORTE/ La naviera concentra inversiones por 450 millones para renovar su flota con gas natural ante la normativa para reducir las emisiones en 2020.

A.C.A. Denia (Alicante).

Los temporales, en unos casos meteorológicos y en otros políticos, han obligado a Baleària a dejar en tierra sus planes para crecer en el Caribe. "El último huracán ha tenido un efecto terrible en Puerto Rico y vamos a esperar a ver cómo evoluciona la reconstrucción para las líneas que teníamos previsto con República Dominicana", explica Adolfo Utor, presidente y dueño del 57,5% de Baleària, en la que tiene como socio al Grupo Matutes.

En el caso de Cuba, la tormenta que ha paralizado sus planes para establecer una línea entre La Habana y Florida ha sido política, con la llegada de Trump a la Casa Blanca. Pese a la lentitud en los plazos, Baleària sigue estudiando proyectos para crecer en un mar en el que opera entre Estados Unidos y Bahamas desde hace siete años.

"En Fort Lauderdale, donde tenemos nuestra base al norte de Miami, estamos trabajando con el puerto, que apuesta por una terminal *ferry*. Nosotros estamos en disposición de invertir en ella y supondría un paso para crecer en tráficos en el futuro", comenta.

Desarrollo internacional

Pese a las dificultades en el Caribe, la compañía con sede en Denia (Alicante) ha seguido creciendo en el exterior. "El negocio internacional ya representa más del 20% por la incorporación de líneas con el norte de África al margen de las del Estrecho. Nuestro crecimiento va por ahí, por Argelia, donde esperamos sumar un segundo tráfico al que tenemos desde Valencia, y Marruecos".

En este segundo país tampoco el desembarco ha sido fácil. "El año pasado tuvimos la línea Almería-Nador pero la Administración marroquí decidió dar la licencia a una compañía de allí que después lo dejó. Aspiramos a restituirlo e incluso a una segunda línea". Esas rutas y el repunte

La compañía en la que participa el Grupo Matutes aumentó sus tráficos y su negocio un 10%



Adolfo Utor, presidente de la naviera Baleària.

"Hoy por hoy no contemplamos fusiones"

Después de años con el cartel de se vende y Baleària como posible candidato, Acciona ha pactado la venta de Trasmediterránea con Grupo Naviera Armas, a la espera del visto bueno de Competencia. "Tras la operación, en España somos tres grandes operadores

con volumen. Nosotros, Armas-Trasmediterránea y Fred Olsen. Más concentración aquí parece difícil. Hoy por hoy no contemplamos participar en una compra o fusión internacional, aunque es cierto que hay avidez inversora por el sector y las

oportunidades nunca se pueden descartar", responde Utor, que espera "más coherencia y racionalidad en Trasmediterránea para competir. Un accionista como Armas, conocedor del sector, será bueno para ellos y para todo el mercado".

de la carga en Baleares, su mercado natural, permitieron a Baleària crecer un 10% "tanto en facturación como en tráficos" en 2017, desde los 329,5 millones de euros de cifra de negocio de 2016.

El grupo marítimo arrancó el año con la compra de tres barcos de segunda mano por 75 millones, de los que ya operaba dos. Unas adquisiciones que se suman a los siete buques de distinto tamaño que tiene encargados a astilleros y que suman otros 390 millones de inversión. El mayor de ellos, un *macroferry*, va con retraso por el concurso de La Naval de Bilbao, al que se contrató en 2016. "Nos han pedido tiempo y se lo hemos dado, no queremos ser una interferencia. Nos gustaría resolverlo en uno u otro sentido antes de Semana Santa", asegura sobre uno de los asuntos espinosos en sus planes de futuro.

Pese al esfuerzo inversor,

"El combustible condiciona a las navieras y la norma puede suponer en costes un 40% más"

Utor no da por concluidas las compras. "Seguimos trabajando en renovar la flota porque va a ser necesario para cumplir la normativa internacional a partir de 2020. Básicamente no se podrá quemar el *fuel oil* utilizado hasta ahora y habrá que usar gasóleo y combustibles menos contaminantes. Sólo en coste de combustible puede suponer un 40% más", afirma.

Un cambio mucho más que medioambiental, en el que Baleària apuesta por el gas natural licuado como energía para sus barcos: "Los resultados de las navieras están muy condicionados por el combustible, nosotros gastamos entre 60 y 70 millones al año".

Un pilar de esa estrategia es el acuerdo de suministro a 12 años con Gas Natural con el que busca blindar esas inversiones: "Además, estamos trabajando para reconvertir los motores de nuestros cinco barcos más modernos al gas natural, lo que puede suponer 10 millones por barco".

Terminal en Barcelona

Uno de sus grandes centros de actividad con Baleares es el Puerto de Barcelona, algo que no se replantea tras la incertidumbre por el *procés*. "Cambiar las estructuras logísticas es algo que no se improvisa. La preocupación está, pero en tráfico y actividad no ha habido una repercusión tangible. Tenemos una inversión prevista en una nueva terminal que esperamos que, como en Valencia, se despeje este año", apunta.