

## EMPRESAS que FUNCIONAN

Baleària ◀ Internacionalización

TEXTO

Ramón Ferrando


**INVERSIÓN  
CONSTANTE  
Dénia**

Baleària no ha olvidado sus orígenes. La empresa, que logró una concesión de 25 años para explotar la estación marítima de Dénia, tiene prevista una inversión total en el puerto de 22,5 millones de euros. El verano pasado abrió una rampa de embarque que costó 3 millones



Adolfo Utor,  
presidente de  
la naviera  
Baleària  
XIMO FERRI SASTRE

■ El empresario Adolfo Utor (Alhucemas, 1961) ha conseguido llevar a la empresa Baleària a la cima del transporte marítimo. La empresa valenciana lidera el transporte de pasaje y mercancías en los enlaces con Baleares, es uno de los mayores operadores del Estrecho de Gibraltar y ofrece servicios entre Bahamas y Florida. El Departamento del Tesoro norteamericano acaba de conceder a la firma la primera licencia para establecer el servicio comercial de ferry de pasajeros entre Estados Unidos y Cuba, aunque ahora falta la autorización de La Habana. La naviera, que cuenta con una flota de 19 buques, está participada por Adolfo Utor (57,5 %) y el grupo Matutes (42,5 %). Las cifras confirman la fortaleza de la empresa. El año pasado transportó a 3,2 millones de pasajeros, 4,1 millones de metros lineales de carga rodada y 600.000 vehículos.

Baleària fue fundada en 1998, pero sus orígenes hay que buscarlos en 1984. Adolfo Utor se incorporó ese año como trabajador a Flebasa, una naviera con base en Dénia que dominó durante décadas el transporte de pasajeros entre la Península y Baleares. Durante cinco años ascendió en la empresa asumiendo distintas responsabilidades hasta que en 1990 fue nombrado director general con 28 años. Utor lideró un plan de expansión y la facturación se multiplicó por cuatro. Sin embargo, la matriz Isnasa presentó suspensión de pagos y comprometió a Flebasa, que en abril de 1998 tuvo que paralizar la actividad de su buque insignia, el Manuel Azaña. «La compañía no había ido mal, pero la suspensión de pagos de la matriz la arrastró a la paralización total. Ahí lideré la constitución de Baleària. Llegué a un acuerdo para continuar con la actividad asumiendo los activos y los pasivos. En aquel momento estaba en quiebra técnica», explicó Adolfo Utor.

Cinco años después, el proyecto se estabilizó y la naviera construyó el fast ferry García Lorca, que marcó un antes y un después en las comunicaciones marítimas con Baleares. «Desde el principio apostamos por las nuevas tecnologías como enseña. El García Lorca era el barco más puntero del momento», apuntó Utor.

La consolidación definitiva de Baleària llegó en 2003 con la absorción de la división marítima del grupo Matutes. Tras esa fusión por absorción, la Sociedad Anónima Unipersonal (en la que Utor detentaba el 100 % de las acciones de Baleària) pasó a mantener el 57,5 % y el grupo Matutes el 42,5 %. La absorción supuso para Baleària la incorporación de un socio financiero y la naviera inició su segunda etapa de expansión.

La internacionalización de Baleària comenzó en el mismo 2003 con la obtención de una licencia para realizar la línea Algeciras-Tánger. La firma dio el salto definitivo en 2011 con la inauguración de la ruta entre Fort Lauderdale (cerca de Miami) y el puerto de Freeport en las Islas Bahamas. Uno de los objetivos de Baleària es incrementar en los próximos cinco años hasta el 50 % la facturación procedente de los tráficos internacionales, que en

**Balance**


MANUEL MOLINES

**MULTIPLICA SU BENEFICIO NETO EN  
PLENA EXPANSIÓN INTERNACIONAL**

► El grupo Baleària multiplicó su beneficio el año pasado al pasar de 10,5 millones a 26,5 millones de euros gracias a la venta de un buque —el «Federico García Lorca» por 9 millones— y al aumento de operaciones. La naviera transportó en 2014 a tres millones de pasajeros, lo que supone cerca del 15 % más que el año anterior. La cifra de negocio fue de cerca de 249 millones de euros. También se incrementó la plantilla del grupo, que pasó de 599 trabajadores a 658 (un diez por ciento más). La previsión de la empresa con base en Dénia es continuar con el crecimiento sobre todo si se cumplen los planes de internacionalización.

**El presidente de la compañía  
destaca que la clave del éxito está  
en cumplir siempre con los  
compromisos financieros**

2014 fue de un 15 %. La compañía está explorando las posibilidades de negocio en país como Cuba, Puerto Rico, República Dominicana y Argentina.

El proyecto más avanzado es el de Cuba. Una vez obtenida la licencia de Estados Unidos, la empresa espera ahora la autorización de La Habana. «Estamos muy ilusionados con el proyecto de Norteamérica y el Caribe. En América queremos exportar el modelo de transporte que nos ha dado muy buenos resultados en España. Allí no está desarrollado el transporte conjunto de pasajeros y carga. Tenemos un amplio campo de expansión», aseguró ilusionado.

Baleària trabaja en el Caribe con la marca Bahamas Express. La naviera cuenta en estos momentos en la zona con el fast ferry Pinar del Río, de 450 plazas e inactivo desde que destinó el Alhucemas a operar en la línea que une las localidades de Fort Lauderdale y Freeport. El Alhucemas, que ahora opera bajo el nombre Bahama Mama, fue trasladado a la zona por su mayor capacidad y para hacer frente al paulatino crecimiento de la línea, que en solo un año aumentó en más de un 20 % el número de pasajeros.

El presidente de Baleària incidió en que la clave del éxito está en cumplir siempre con los compromisos financieros. «Yo me quedé en 1998 con las deudas de Flebasa y comprometí un pago aplazado de más de 2.000 millones de pesetas (12 millones de euros). Mi asesor me decía que estaba loco, pero cumplí y salimos adelante», añadió. La naviera tiene hoy unos fondos propios de más de cien millones de euros, aunque Adolfo Utor se apresura a aclarar que «no está en venta».

# Una naviera líder en busca del dorado americano

Baleària logra la concesión estadounidense de la línea de Cuba con Florida tras explotar con éxito la de Bahamas