

“EL COMERCIO MARÍTIMO ES VITAL PARA LA ECONOMÍA ESPAÑOLA Y ESTE AÑO ESTÁ YA REGISTRANDO UN CRECIMIENTO”

# Adolfo Utor,

presidente de Baleària



**CON UNA TRAYECTORIA PROFESIONAL DEDICADA AL MUNDO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, EL PRESIDENTE DE BALEÀRIA Y ANAVE, ADOLFO UTOR, DESTACA ESTE SECTOR POR SU CRECIMIENTO POSITIVO Y SU APORTACIÓN VITAL A LA ECONOMÍA DE ESPAÑA. ASÍ, BALEÀRIA APUESTA POR UNIRSE A ESA EVOLUCIÓN Y OFRECER SUS SERVICIOS DE FORMA MÁS EFICIENTE, CONTANDO CON RENOVACIONES EN SU FLOTA E INVIRTIENDO EN INNOVACIÓN E INTERNACIONALIZACIÓN.**

**¿Cuál es su visión sobre el estado actual del sector del transporte marítimo en España?**

España es el cuarto país de la UE por tráfico portuario y el tercero por tráfico marítimo nacional después de Gran Bretaña e Italia. El comercio marítimo es vital para la economía española y este año está ya registrando un crecimiento, al compás de la evolución positiva de nuestra economía.

En comparación, en términos de flota mercante controlada por los armadores nacionales, España ocupa solo el lugar 13 en la UE, una posición claramente inapropiada para el peso económico y marítimo de España en Europa.

Por tanto, las posibilidades de crecimiento del sector naviero español son muy grandes. Para que este potencial se pueda materializar y, por tanto, para que el sector naviero pueda contribuir al crecimiento y el empleo en España, un requisito necesario es la revisión de las condiciones del Registro Especial de Canarias

(REC), de modo que recupere su competitividad en términos europeos.

**Desde 2011 Baleària cuenta con presencia en el extranjero, ¿qué beneficios le ha reportado esta internacionalización a la compañía?**

Este 2015 supone la consolidación de la presencia de la naviera en EE.UU., después de dos años de resultado negativo y uno de equilibrio. La línea Fort Lauderdale (Miami)-Grand Bahama está registrando una evolución muy positiva; el año pasado se transportaron más de 130.000 pasajeros, lo que supone alrededor de un 20% más respecto al 2013. Actualmente, los tráficos internacionales (Bahamas y Algeciras-Tánger) suponen para Baleària el 15% de nuestra facturación, y el objetivo es alcanzar el 50% en los próximos 5 años. En este sentido, estamos explorando nuevos negocios en la zona del Caribe.

En una época en la que la crisis también ha afectado al sector del transporte marítimo, ¿de qué forma se ha reestructurado Baleària para hacer frente a esta situación?

La crisis supuso principalmente, por una parte, una importante reducción de la demanda de transporte y, por otra, un endurecimiento del acceso al crédito. Ambos efectos han sido muy duros. En el caso de Baleària, durante los últimos años hemos realizado muchos ajustes para conseguir resultados positivos y, a la vez, nos hemos centrado en el servicio al cliente y en reducir la deuda, que contrajimos fruto de nuestra renovación de la flota hace cinco años.

¿Cuáles cree que son las principales actuaciones que serían necesarias para impulsar el transporte marítimo en España?

Desde ANAVE consideramos que los gobiernos deberían prestar una mayor atención al sector del transporte marítimo y a la importancia estratégica de contar con grandes operadores locales que impulsen el sector y consigan contribuir a la necesaria recuperación económica de España. Para ello es fundamental conseguir un Registro Especial más competitivo, en lo que respecta a la contratación del 50% de marinos extranjeros



simplificando los trámites y sin limitaciones, o la posibilidad de certificar los buques con sociedades de clasificación internacionales. Estas dos medidas equipararían el registro español al resto de los registros europeos y facilitarían el crecimiento de nuestra flota. Para conseguir este objetivo se ha de tomar conciencia de la importancia que para nuestro país representa tener operadores fuertes, y eso hoy por hoy resulta difícil de asumir para nuestros mandatarios. Sin embargo, los responsables políticos europeos y sus homónimos de los principales grandes países (como Francia, Alemania, Italia o la Gran Bretaña) sí que están concienciados y actúan consecuentemente. Confiamos en que algún día los nuestros se percaten de la importancia del sector y propicien un cambio de rumbo.



# ACASTIMAR

SISTEMAS DE AIRE ACONDICIONADO  
COMPACTO - SPLIT - CHILLER



Modelos disponibles desde  
3.500 hasta 500.000 Btu/h.



DESALINIZADORAS DE AGUA  
DE MAR



Modelos disponibles desde  
60 hasta 1.073 litros/h.



GRUPOS ELECTRÓGENOS  
GENERADORES MARINOS



Modelos disponibles desde  
2,5 hasta 200 Kw.



POL. IND. BELIANES - C/FERRERIES, 21-23 - 43850 CAMBRILS - TARRAGONA  
TEL. 977 362 118 - FAX 977 362 687 - WWW.ACASTIMAR.COM





**En cuanto a tráfico de pasajeros, ¿cuál ha sido su evolución?**

En 2014, los datos de movimiento en los puertos españoles muestran un aumento del 5,1%, alcanzando máximos históricos en varios tráficos. Para los tráficos de cabotaje nacional, el año también ha sido positivo y hemos podido aumentar nuestra actividad notablemente, aunque los fletes y las tarifas de las líneas regulares siguen en niveles muy bajos.

Por su parte, el grupo Baleària transportó 3,2 millones de pasajeros durante el 2014, lo que supone un 15% más que en el anterior ejercicio en todas las líneas que opera en el Estrecho, las Islas Baleares y el Caribe. La conexión que tiene mayor peso es la de Ceuta (donde la compañía gestiona desde principios de este año la línea de interés público), y en la que en 2014 viajaron más de un millón de pasajeros. En Baleares, las rutas con mayor volumen son las interinsulares, seguidas de los servicios desde la Comunidad Valenciana.

**Con el fin de cumplir con las estrictas normas que regulan las emisiones de gases de los buques, ¿qué medidas está implementando Baleària para cumplir con el aspecto de la eficiencia energética?**

Somos pioneros en España en el impulso del uso del gas licuado en el transporte marítimo, ya que estamos trabajando en el desarrollo del primer motor auxiliar en gas para un ferry de pasaje y, además, disponemos de acuerdos para remotorizar algunos buques de alta velocidad para utilizar el LNG (gas) en lugar de gasóleo. El cambio de energía responde a nuestro compromiso medioambiental y a la adaptación a futuras normativas, ya que el uso del gas reduce un 40% las emisiones de CO2 y elimina otro tipo de emisiones perju-

diciales para la salud.

Participamos en el programa Horizonte 2020 de la UE con un proyecto sobre la cogeneración o el aprovechamiento del calor que emite el buque para producir electricidad para el consumo propio y en proyectos financiados por el 7ºPM de I+D de la UE que estudian la optimización del proceso energético en los buques para reducir las emisiones contaminantes.

**Tras desarrollar, junto con Gas Natural Fenosa, el primer motor de gas para barcos, ¿Qué papel juega la I+D+i en la compañía?**

La innovación la consideramos parte de nuestra manera de ser. A pesar de que el marítimo es uno de los medios de transporte más eficientes, sabemos que podemos contribuir, y mucho, a paliar el cambio climático y velar por el medio ambiente. Desde hace tres años estamos mejorando el índice de ecoeficiencia, una ratio entre las emisiones de gases de efecto invernadero y toneladas transportadas, y a la vez, estamos impulsando diferentes proyectos de I+D+i, que he comentado anteriormente, que nos permitan reducir las emisiones de CO2 y el consumo de combustible para disponer de una flota más eficiente.

**¿Cuáles son las perspectivas de la empresa a medio/largo plazo?**

Las principales líneas estratégicas para este año seguirán siendo la internacionalización del negocio como base para consolidar y hacer crecer el proyecto empresarial, la innovación y renovación de la flota, la excelencia en los servicios y prestaciones que se ofrecen a bordo y las acciones de responsabilidad social en los territorios donde operamos. ●