

► 4 Abril, 2019

Baleària desatasca una inversión de 50 millones para su terminal de Barcelona

► La naviera logra una facturación de 381 millones de euros en su último ejercicio, un 5% más, aunque la guerra comercial con Trasmediterránea y los costes de la apertura de nuevas rutas reducen un 37% el beneficio de la compañía dianense

R. FERRANDO / D. NAVARRO

Baleària ha logrado desatascar su proyecto de terminal para el puerto de Barcelona y, una vez calmada la tensión soberanista, prepara una inversión a largo plazo de 50 millones de euros. Las obras de ejecución del nuevo muelle cuestan 35 millones de euros y las va a acometer el Port de Barcelona, que después repercutirá el importe a la naviera durante el periodo de concesión. Además, Baleària va a destinar 15 millones de euros a la construcción de la terminal, según confirmaron ayer fuentes cercanas al proyecto.

El presidente de Baleària, Adolfo Utor, lamentó el año pasado durante la presentación de resultados que estaban teniendo problemas con el proyecto por la inestabilidad política de Cataluña. «Nosotros tenemos una inversión importante en Barcelona. No existe problema por nuestra parte sino por la del puerto (debido a la situación política)», declaró el 22 de marzo de 2018. Esa situación se ha desbloqueado ahora y está previsto que la concesión del proyecto de ejecución se adjudique en septiembre.

Baleària preferiría acometer las obras del muelle (porque pagaría menos intereses), pero la Autoridad Portuaria de Barcelona se va a hacer cargo de la ejecución. Una vez construido el muelle, que está «en una buena zona junto a la terminal Port Nou», la naviera dianense edificará la terminal. La nueva estación marítima va a ser utilizada diariamente por tres buques de Baleària y un crucero (que estará atracado durante las horas del día en las que no opera la compañía presidida por Utor). La concesión va a ser a largo plazo ya que se prolongará «entre 20 y 30 años». La naviera utiliza el puerto de la capital catalana para unir Barcelona con Mallorca, Alcúdia, Ciutadella e Ibiza. Actualmente utiliza tres barcos diarios, pero en el futuro puede ampliar el uso a cuatro con las nuevas instalaciones. La firma también está a la espera de la adjudicación de la nueva terminal de València.

Resultados

La naviera con base en Dénia presentó ayer sus resultados del año pasado, en el que logró una facturación de 381,5 millones de euros, un 5% más que en el ejercicio anterior, gracias, sobre todo, al tirón de sus líneas con el norte de África. Sin embargo, los beneficios no corrieron la misma suerte. La compañía vio caer hasta un 37%



Utor, ayer, en el acto de presentación de la memoria de Baleària, que se celebró en el Puerto de Dénia. INFORMACIÓN

sus ganancias -de los 43,5 a los 27,5 millones de euros- debido, según apuntó Utor, al coste de poner en marcha sus nuevas rutas, la subida del precio del combustible y el aumento de la competencia, que ha hecho descender los ingresos medios por pasaje, tras la adquisición de su principal competidor, Trasmediterránea, por parte del grupo Armas.

Una competencia que la compañía dianense acusa especialmente en sus rutas con las Baleares y,

4,3 MILLONES
 Los pasajeros que transportó la compañía en 2018

► La cifra supone un incremento del 11% aunque en las líneas internacionales creció un 26%.

155 MILLONES
 La inversión de la firma

► La naviera tiene comprometidos otros 111 millones con los encargos que realizó el año pasado a distintos astilleros.

sobre todo, desde que Trasmediterránea decidió abrir un nuevo enlace con Ibiza y Mallorca desde Gandia, en pugna directa con los que mantiene Baleària desde Dénia y València. Así, Utor no dudó en calificar esta competencia de «salvaje» y de «guerra comercial».

No obstante, el empresario intentó restarle importancia y recordó que «hoy en día los precios no son nada definitivo» y que hace ya años que, por ejemplo, los billetes de las aerolíneas tienen un coste

distinto para cada usuario en función de cuándo los compra o de la fecha del viaje. Una práctica que ahora llega también al transporte marítimo, según explicó. Eso sí, Utor lamentó las ventajas de que disponen sus rivales en Gandia, como unas mejores conexiones para llegar al puerto por parte de los usuarios.

Pérdidas

En cualquier caso, lo cierto es que este aumento de la competencia no sólo viene dado por la actitud más agresiva de sus rivales. La propia Baleària también ha contribuido a la batalla de precios al entrar en nuevos destinos, como reconoció Adolfo Utor. «Cuando entras en un mercado es lógico que tengas precios más agresivos para arañar cuota», señaló el empresario. En este sentido, cabe recordar que el año pasado la naviera dianense inauguró un nuevo

enlace entre Málaga y Tánger y también puso en marcha su primera ruta con las islas Canarias.

Utor señaló estas nuevas rutas como otro de los motivos de la caída del beneficio, ya que al principio las nuevas conexiones siempre son deficitarias. Aunque no quiso facilitar la cifra exacta, admitió que en el caso de Canarias estas pérdidas son de «dos dígitos», hablando en millones. Unos números rojos que «ya estaban presupuestados» y que, según recalco, luego se rentabilizan. A modo de ejemplo, citó que el enlace València-Mallorca costó diez millones en su primer año de vida. Por otro lado, la compañía comprometió una inversión de 362 millones en nuevos buques y en la remotorización de otros seis para impulsar el uso de gas natural, más ecológico que el fuel o el gasoil. De este total, el año pasado ejecutó 155 millones.

«Si me la dieran, cogería la línea Alicante-Orán mañana»

La compañía apunta al Caribe y a Argelia para seguir con su expansión pero ve difícil operar desde la capital de la provincia

D. NAVARRO

El presidente de Baleària, Adolfo Utor, señaló que los planes de expansión de la compañía a medio plazo pasan por abrir nuevas

rutas en el Caribe -donde ya opera un enlace entre Bahamas y Florida- y también por ampliar sus destinos en Argelia. En este sentido, preguntado por la posibilidad de que una de estas nuevas conexiones con el país magrebí partiera del Puerto de Alicante, Utor reconoció que se trata de una posibilidad muy remota. «Yo creo que sí que cabe una nueva línea entre Alicante y Orán. Si me la dieran, la cogería mañana mismo. Pero en

Argelia son ellos (el Gobierno) quienes deciden lo que te dan y cuidan mucho que no se haga competencia a su compañía estatal», que es la que actualmente opera esta línea en exclusiva, según recordó el empresario, que señaló que lo más probable es que su nueva ruta enlace Barcelona con Argel para competir con el puerto de Marsella.

En cuanto al Caribe, la naviera está en negociaciones para im-

plantar un nuevo servicio con la isla de Bimini, en Bahamas. Además, Baleària está entre las tres finalistas para adjudicarse el enlace entre Fajardo, Vieques y Culebra, en Puerto Rico y también tiene intención de reactivar el proyecto para comunicar este país con Santo Domingo, que quedó congelado tras el paso de los huracanes que arrasaron el primero de ellos. Utor tampoco renuncia a sus planes para llegar a Cuba.