



ENTREVISTA

Adolfo Utor Martínez,
Presidente de Baleària.

“Mantenemos nuestro liderazgo siendo ecoeficientes, comprometidos con el territorio y con vocación de servicio público”

Baleària es el grupo naviero líder en España en el transporte marítimo de pasajeros, vehículos y mercancías, con rutas que unen a diario la Península con Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. En el ámbito internacional, opera en el norte de África, el sur de Francia y el Caribe. La naviera es un referente en sostenibilidad gracias a su apuesta por el gas natural como energía de transición y su participación en proyectos vinculados con el uso de energías renovables, como el hidrógeno verde o el biometano, con el objetivo de alcanzar una navegación de emisiones neutras en 2050.



FUNDACIÓN
EMPRESA &
CLIMA



SOMOS UNA NAVIERA JOVEN QUE EN CASI UN CUARTO DE SIGLO HA PASADO DE OPERAR CUATRO RUTAS EN LAS BALEARES A LIDERAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN ESPAÑA.

FORMAMOS PARTE DEL SECTOR TURÍSTICO, UNO DE LOS MÁS GOLPEADOS POR LA PANDEMIA, PERO HEMOS GESTIONADO ESTA CRISIS CON MAYOR ECOEFICIENCIA, COMPROMISO Y VOCACIÓN.

HÁBLENOS, COMO INTRODUCCIÓN, DE BALEÀRIA, AÑO DE CREACIÓN, ACTIVIDAD PRINCIPAL, FLOTA, RUTAS, VOLUMEN DE PASAJEROS, ETC.

El año que viene Baleària va a cumplir 25 años. Somos una naviera joven que en casi un cuarto de siglo ha pasado de operar cuatro rutas en las Baleares a liderar el transporte marítimo en España. Actualmente contamos con una flota de 32 buques que operan rutas en seis países. En 2021, a pesar de la pandemia y las importantes restricciones en algunas de nuestras rutas, transportamos casi tres millones de pasajeros y más de seis millones y medio de metros lineales de carga. Este año esperamos superar las cifras del año 2019 y transportar más de cuatro millones de pasajeros.

¿CÓMO SE ESTÁN RECUPERANDO DE LA CRISIS ECONÓMICA GENERADA POR LA PANDEMIA?

Formamos parte del sector turístico, uno de los más golpeados por la pandemia y las restricciones de movilidad, pero hemos gestionado esta crisis siendo una naviera cada día más ecoeficiente, comprometida con el territorio y con vocación de servicio público. Nuestros resultados comerciales de 2020 fueron negativos,

pero en el año 2021 conseguimos remontar gracias al esfuerzo de todos los equipos y al buen comportamiento del precio del combustible. Con ello, superamos una difícil prueba de estrés y pudimos compensar las pérdidas de 2020, amortizar deuda, consolidar nuestra solvencia económica y mantener el plan de inversiones que teníamos previsto. Y, sobre todo, pudimos mantener nuestro liderazgo, gracias a una gestión eficiente y a unos altos niveles de productividad.

¿Y DEL CONFLICTO BÉLICO, LES ESTÁ AFECTANDO EN TEMAS COMO EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE?

En nuestro sector, el peso del combustible en la estructura de costes es elevado, y ha pasado de estar entre el 20 y el 25% a superar el 40%. Este crecimiento es muy difícil de encajar en una cuenta de resultados, sobre todo en Baleares, donde existe una sobreoferta de servicios que convive con una demanda muy poco flexible, que nos impide repercutir los costes en los precios. Actualmente los precios de las mercancías en Baleares son con mucha diferencia los más competitivos de Europa. La producción va muy bien gracias a la fuerte demanda turística, pero la rentabilidad se va a ver seriamente resentida.

¿QUÉ PREVISIONES TIENEN PARA LA CAMPAÑA TURÍSTICA DE 2022? ¿QUÉ NOVEDADES PRESENTAN?

A estas alturas del ejercicio podemos afirmar que vamos a tener un buen año de ingresos, superando el 2019, gracias al aumento de servicios y a la mejora de las ocupaciones. Ahora mismo nuestras ventas a futuro están por encima de las que registramos en 2019 en Baleares. Además, este año sumamos de nuevo los tráficos de la Operación Paso del Estrecho, gracias a la reapertura de la frontera con Marruecos en mayo, que ha estado dos años cerrada, aunque esta situación haya lastrado con Argelia. Este incremento de la producción, sin embargo, se verá afectado por el elevado precio del combustible al que hacíamos referencia. Nuestra previsión es superar la facturación de 2019, que fue de casi 450 millones de euros, pero es difícil saber cómo se va a traducir esto en la cuenta de resultados. El resultado del ejercicio será inferior al del año 2021, aunque se verá mejorado por los seguros de combustible.

¿CUÁL ES EL POSICIONAMIENTO DE BALEÀRIA Y CÓMO VA A CUMPLIR LAS DIRECTIVAS DE LA UE QUE AFECTAN O AFECTARÁN AL TRANSPORTE MARÍTIMO? ¿QUÉ MEDIDAS HAN TOMADO O ESTÁN TOMANDO AL RESPECTO?

La sostenibilidad, igual que la digitalización, ha sido y es un eje estratégico. Nuestro objetivo es liderar la transformación del sector marítimo en España gracias al uso de energías más limpias y trabajar en vistas al objetivo de emisiones neutras en 2050. Con la apuesta por el gas natural, por ejemplo, intentamos avanzarnos a las normativas de combustibles bajos en azufre. Hemos hecho un gran esfuerzo, no solo económico, para implantar el gas como energía de transición. La situación coyuntural actual nos ha llevado a reducir de forma temporal su uso, pero seguimos apostando por las energías menos contaminantes. Nos gustaría que este esfuerzo, de hechos y no de palabras, estuviera respaldado por la Administración con algún tipo de gesto. Tenemos nueve buques equipados con motores duales, que además de poder consumir gas natural, están preparados para usar en un futuro gas renovable neutro en

ACTUALMENTE LOS PRECIOS DE LAS MERCANCÍAS EN BALEARES SON CON MUCHA DIFERENCIA LOS MÁS COMPETITIVOS DE EUROPA.

NUESTRA PREVISIÓN ES SUPERAR LA FACTURACIÓN DE 2019, QUE FUE DE CASI 450 MILLONES DE EUROS, PERO ES DIFÍCIL SABER CÓMO SE VA A TRADUCIR ESTO EN LA CUENTA DE RESULTADOS.



ESTAMOS INVOLUCRADOS EN VARIOS PROYECTOS DE COMBUSTIBLES DE FUTURO, Y ESTAMOS INVIRTIENDO EN LA ADQUISICIÓN FUTURA DE GAS RENOVABLE.

RESULTA TRISTE ASISTIR Y SER PROTAGONISTAS DE UN ESCENARIO DONDE LOS QUE MÁS INVIERTEN Y MENOS CONTAMINAN MÁS PAGAN, MERMANDO SU COMPETITIVIDAD FRENTE A OTROS COMPETIDORES QUE HAN OPTADO POR SOLUCIONES MENOS COMPROMETIDAS.

emisiones de CO₂ así como hidrógeno verde parcialmente. Nuestro objetivo es alcanzar las emisiones neutras en carbono en 2050, sabiendo que el transporte marítimo no es fácilmente descarbonizable en estos momentos, porque no existe tecnología madura y por sus elevados precios. Todo apunta que el hidrógeno verde será la energía del futuro y en Baleària estamos tomando la iniciativa en este tema y estamos involucrados en proyectos vinculados al hidrógeno verde (como el proyecto Green Hysland de la Unión Europea, que fomenta el uso del hidrógeno verde en Baleares) o el biometano de origen renovable. Resulta triste asistir y ser protagonistas de un escenario donde los que más invierten y menos contaminan más pagan, mermando su competitividad frente a otros competidores que han optado por soluciones menos comprometidas. Confiamos en que esta situación anómala cambie en el futuro; los gobiernos están obligado a establecer un marco regulatorio donde se incentiven las buenas prácticas y no al contrario.

¿EN QUÉ CONSISTE LA FINANCIACIÓN SINDICADA POR SEIS BANCOS SUJETA A CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD?

Se trata de la primera financiación sostenible en el sector marítimo en España con un préstamo que vincula el tipo de interés a dos indicadores con impacto medioambiental: el número de buques ecosostenibles y el número de buques con conexión eléctrica a puerto.

EL PASADO JUNIO DE 2021, BALEÀRIA REALIZÓ EL PRIMER VIAJE DESCARBONIZADO DE EUROPA USANDO BIOMETANO ¿EXPLÍQUENOS EN QUÉ CONSISTIÓ? ¿QUÉ TIPO DE COMBUSTIBLE? ¿QUÉ MEJORA AMBIENTAL SUPUSO? ¿CUÁNTO CO₂ SE AHORRÓ? ¿QUÉ CONCLUSIONES EXTRAJERON, SERÍA VIABLE UNA RUTA HABITUAL ASÍ? ¿QUÉ TIPO AYUDAS PÚBLICAS NECESITARÍAN PARA EJECUTARLA? ¿LO TIENEN PREVISTO?

El viaje del fast ferry Eleanor Roosevelt fue un hito en la descarbonización del transporte marítimo, al ser la primera vez en

Europa que un barco de pasaje navegaba con combustible 100% de origen renovable. El trayecto entre Barcelona y Ciutadella (Menorca), de 110 millas, fue una travesía con emisiones neutras. Dejamos de emitir 50 toneladas de CO₂ gracias al uso del biometano como combustible renovable. Esto fue en parte posible gracias a los motores duales con los que está equipado el Eleanor Roosevelt o este catamarán, y nuestros otros ocho buques que pueden navegar a gas. Por el momento no es viable repetir una travesía de estas características, ya que se trata de un combustible escaso, y por tanto poco accesible tanto en volumen, como en competitividad. Sin embargo, como he comentado, ya estamos involucrados en varios proyectos con combustibles de futuro, y estamos invirtiendo en la adquisición futura de gas renovable. En estos momentos no solo no existen ayudas para nuestras iniciativas, sino que además nuestras inversiones se están viendo penalizadas. Espero y confío en que las administraciones, que son lentas, reaccionen antes de que sea demasiado tarde.

HÁBLENOS EL FERRY “DOUBLE ENDED” PARA LA LÍNEA IBIZA FORMENTERA CON LA PILA DE HIDRÓGENO COMPRIMIDO DE 100KW. Será el primer ferry eléctrico de pasaje y carga libre de emisiones contaminantes en las estancias y aproximaciones a puerto, gracias a la instalación de baterías eléctricas que recargarán durante la travesía entre Ibiza y Formentera. El ferry permitirá mejorar la calidad del aire en los puertos y alrededores reduciendo un 80% las emisiones de gases de efecto invernadero respecto al resto de barcos que operan esta ruta. Está prevista una celda de 200 Kw alimentada por combustible de hidrógeno verde comprimido, la de mayor capacidad que existe actualmente, para llevar a cabo una experiencia piloto en el uso de esta energía descarbonizada. Esta pila de hidrógeno podrá atender casi el 15% de las necesidades de energía del ferry. Para producir el hidrógeno es necesario contar en el mismo puerto de una planta fotovoltaica de 1,5 hectáreas, que en estos momentos estamos gestionando con la Autoridad Portuaria. El proyecto contempla producir nuestro propio hidrógeno a

INICIALMENTE EL FERRY “DOUBLE ENDED” COMENZARÁ SUS SERVICIOS COMO H₂-READY, Y SIMULTANEARÁ LAS INSTALACIONES DE HIDRÓGENO A BORDO AL TIEMPO QUE LA HIDROGENERA EN PUERTO ESTÉ A PUNTO.

EL FERRY NOS PERMITIRÁ APRENDER SOBRE ESTE COMBUSTIBLE EN UN PROYECTO REAL Y APLICAR ESTOS CONOCIMIENTOS EN EL MEDIO PLAZO.



EN TÉRMINOS DE SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL NO HAY COLOR ENTRE AMBOS MEDIOS DE TRANSPORTE; LA HUELLA DE CARBONO DEL BARCO ES INMENSAMENTE MENOR.

LA COLABORACIÓN CON FEC PUEDE SER UNA AYUDA PARA ALCANZAR NUESTRO OBJETIVO DE LIDERAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MAR.

un coste no sujeto a las oscilaciones del mercado. El barco será botado a finales del verano y está previsto que entre en línea en la primavera del año próximo.

Inicialmente el barco comenzará sus servicios como H2-ready, y simultaneará las instalaciones de hidrógeno a bordo al tiempo que la hidrogenación en puerto esté a punto. Lamentablemente las obras civiles portuarias llevan su tiempo, un ritmo diferente a la construcción naval. Además, confiamos en que sea un proyecto que esté respaldado por fondos Next Generation, cuya tramitación está en curso.

Cuando el proyecto integral de puerto y buque esté listo funcionará como un laboratorio de pruebas para el uso del hidrógeno verde a pequeña escala. Nos permitirá aprender sobre este combustible en un proyecto real y aplicar estos conocimientos en el medio plazo, cuando esté disponible un sistema de transporte y almacenaje más maduro y estable que el actual hidrógeno comprimido.

CAMBIANDO DE TEMA, ¿CONTINÚA CONSIDERANDO MÁS COMPETITIVO EL TRANSPORTE EN BARCO QUE EN AVIÓN ENTRE LAS ISLAS BALEARES Y LA PENÍNSULA?

En términos de sostenibilidad medioambiental no hay color entre ambos medios de transporte; la huella de carbono del barco es inmensamente menor. Nosotros monitorizamos las emisiones de CO₂ por milla navegada, y gracias a nuestras políticas medioambientales esta ratio disminuye año tras año. Por otra parte, durante la pandemia el barco se posicionó como un medio de transporte que daba más seguridad a los pasajeros, por sus espacios más amplios, la intimidad de los camarotes y las medidas que implementamos. Cogimos cierta ventaja, y muchos clientes que descubrieron Baleària hace dos años se han quedado. Les ha convencido la experiencia de viajar a bordo, la comodidad que ofrecemos, los servicios, el aire libre, la plataforma de contenidos... en definitiva, la sensación de que el trayecto forme parte de las vacaciones, como experiencia, en un espacio humano y amable donde el propio viaje es el destino, con el incalculable añadido de contribuir a la preservación del planeta.

¿CÓMO VALORAN LA COLABORACIÓN CON LA FUNDACIÓN EMPRESA Y CLIMA, DE LO QUE UDS. SON MIEMBRO DESTACADO?

La colaboración con FEC puede ser una ayuda para alcanzar nuestro objetivo de liderar la movilidad sostenible en el mar, ya que nos da acceso a eventos líderes en el sector y la posibilidad de compartir visión, estrategia y políticas con otras empresas que tienen la sostenibilidad como uno de sus ejes. Además, nos permite estar como miembros observador en las cumbres de negociación de cambio climático, como la COP26 celebrada en Glasgow a finales del año pasado.

POR ÚLTIMO, ¿CUÁLES SON LOS PLANES DE FUTURO DE BALEÀRIA AMBIENTALES Y EMPRESARIALES, ANTE LA LLEGADA DE NUEVOS OPERADORES INTERNACIONALES Y EN UN SECTOR CADA VEZ MÁS LIBERALIZADO?

La llegada de nuevos operadores ha sido un impulso para acelerar nuestra digitalización, ganar en competitividad y trabajar de forma más eficiente para seguir liderando el mercado del transporte marítimo español y mantener nuestra cuota. Aunque la competencia no nos

da miedo y respetamos el libre mercado, está claro que, en términos medioambientales, la oferta desmedida en las rutas de Baleares no es una buena noticia para el medio ambiente. En nuestra condición de operador local, estamos preparados para superar esta coyuntura, con solvencia financiera, liderazgo y unos servicios excelentes. Tenemos una estrategia clara, un rumbo trazado que vamos a seguir con determinación: ofrecer un servicio excelente a los pasajeros y clientes de carga, con buques que marcan la diferencia en eficiencia, innovación, sostenibilidad y digitalización. Como hemos indicado anteriormente nos preocupa que las compañías que limitan sus inversiones en sostenibilidad obtengan ventajas competitivas frente a otras que hacemos de la sostenibilidad nuestro eje, es un mal mensaje que si no se rectifica puede causar daños irreparables, que no contribuyen a la defensa del planeta. Confiamos en la racionalidad de nuestros administradores públicos y en su capacidad de terminar motivando las buenas prácticas frente a las más contaminantes.

TENEMOS UNA ESTRATEGIA CLARA, UN RUMBO TRAZADO QUE VAMOS A SEGUIR CON DETERMINACIÓN.

CONFIAMOS EN LA RACIONALIDAD DE NUESTROS ADMINISTRADORES PÚBLICOS Y EN SU CAPACIDAD DE TERMINAR MOTIVANDO LAS BUENAS PRÁCTICAS FRENTE A LAS MÁS CONTAMINANTES.