

## La entrevista de la semana

ADOLFO UTOR PRESIDENTE DE BALEÀRIA

# “No es ético culpar a las navieras, de forma permanente, de todos los males de Ceuta”

● El máximo responsable de la naviera no entiende que el presidente de la Ciudad mantenga que no están dispuestos a colaborar para que se reduzcan las tasas portuarias

**Luis Manuel Aznar** CEUTA

Durante los últimos días la navegación en el Estrecho entre los puertos de Ceuta y Algeciras está siendo noticia. Por un lado, las noticias publicadas por este periódico en relación con el estudio que hacía la Ciudad para participar en una naviera de capital mixto o que los informes desaconsejaban su participación en esta empresa. Luego, las propias afirmaciones del presidente Vivas en torno a que el Consejo de la Competencia le recomendó introducir más operadores en el Estrecho para dinamizar la competencia, que no existe según el mismo Gobierno; además en la jornada del viernes destacó que no iban a intervenir en solicitar la bajada de las tasas portuarias, uno de los asuntos que se había hablado en la reunión que se produjo entre Vivas y Utor en Madrid.

Por ello, *El Faro* ha considerado que el presidente de Baleària tiene mucho que decir sobre todas estas cuestiones, de ahí la entrevista que se publica en nuestra edición de hoy.

**—¿Cuál es su opinión sobre el estudio que hace la Ciudad Autónoma para entrar en una sociedad que ponga en marcha una cuarta naviera en la línea entre Ceuta y Algeciras?**

—La Ciudad es libre de buscar las mejores soluciones para el transporte marítimo, pero no es aceptable la afirmación que el problema sea la inexistencia de competencia en la línea, cuando somos cuatro compañías operando (tres de pasaje y vehículos y una exclusiva de carga). El mejor ejemplo de la existencia de competencia ha sido la desaparición de cuatro compañías en los últimos 20 años —Isnasa, Boluda, Euroferrys y Buquebus— y la entrada de tres nuevas compañías, Baleària, FRS y naviera STAMP. No conozco mercado en el mundo más dinámico que éste.

La convulsión padecida por estos tráficos ha provocado durante ciertos periodos un espejismo con precios muy por debajo de sus costes y billetes prácticamente gratis, provocando pérdidas millonarias y la desaparición de las navieras menos competitivas. Estas situaciones no son sostenibles en el tiempo, y lo razonable es que el mercado tienda a estabilizarse, sin que la competencia deje de estar



El presidente de Baleària tiene la costumbre de hablar siempre claro sobre los asuntos de su competencia.

“No es aceptable la afirmación de que el problema en el Estrecho es la inexistencia de competencia”

“Baleària trabaja día a día en este sentido, buscando la excelencia en la gestión y en el servicio”

nunca presente.

**—¿Entiende que una administración pública forme parte de una naviera?**

—Independientemente del modelo, público o privado, lo primordial es que la naviera sea competitiva, y ofrezca los mejores servicios a los mejores precios, sin olvidar la responsabilidad social de la empresa. Baleària trabaja día a día en este

“No creo que el Consejo de la Competencia haya interferido en un mercado liberalizado”

“La idea publicada de que más barcos y más costes puede ajustar los precios es absurda”

sentido, buscando la excelencia en la gestión y en el servicio. Por supuesto, respeto a todos aquellos que piensen que pueden hacerlo mejor que nosotros y siempre estaremos dispuestos a competir lealmente.

**—Desde la Ciudad Autónoma se indica que ha sido el Consejo Nacional de la Competencia la que ha animado a tomar esta medi-**

### Utor siempre ha dicho las cosas muy claras

Una de las características principales del presidente de Baleària es que siempre ha llamado a las cosas por su nombre. Nunca se ha ocultado detrás de su cargo y cuando ha tenido que dar la cara lo ha hecho, sin ningún tipo de presión ni de morderse la lengua. Utor es un hombre hecho a sí mismo, que conoce a la perfección lo que le ha costado levantar una empresa de la nada y convertirla, hoy por hoy, en una sociedad puntera dentro de la navegación marítima en nuestro país y que tiene también importantes proyectos de internacionalización como los que puso en marcha en el Caribe hace unos años y que lo quiere rematar con la intención de unir Estados Unidos y Cuba en barco. En eso está trabajando.

**da. ¿Qué piensa usted?**

—No creo que la CNMC haya interferido en un mercado liberalizado, iría contra su propia esencia. Quiero creer que esta lectura responde a una malinterpretación por parte de alguien. Es humano entender en ocasiones lo que a cada uno le interesa, según el momento y la situación, pero en caso de ser cierto estaría muy preocupado por la calidad de las instituciones.

**—¿Los precios se pueden bajar un treinta por ciento tal y como se afirma desde la Ciudad Autónoma?**

—Los precios pueden bajar hasta el infinito, también el IBI, la tasa de la basura y la electricidad, y por supuesto las tasas portuarias, otra cosa distinta es que las estructuras de coste de las navieras lo puedan soportar. La idea publicada de que más barcos, y más costes puedan ajustar los precios, es absurda. A corto plazo es cierto que podría producirse una guerra de precios que beneficiaría al usuario y haría incurrir en pérdidas a los operadores, pero a medio o largo plazo se volvería a ajustar, por la vía de pér-

dida de operadores o de pérdida de buques o de calidad en el servicio. Lo que parece ilógico es que con un 30% menos de ingresos se puedan mantener más barcos y más empresas, la situación sería insostenible y el servicio y la calidad de los buques terminarían por deteriorarse.

**-Ha apuntado que la rebaja de las tasas podría ser una fórmula para abaratar los billetes en Ceuta...**

-En la estructura de costes de las navieras en la línea Algeciras-Ceuta las tasas portuarias son la partida más abultada de todas, por encima del combustible, las nóminas, la amortización y el mantenimiento de los buques. La línea de Algeciras-Ceuta es la conexión marítima de cabotaje nacional

“ El puerto de Ceuta también tiene las tasas más caras de España para cabotaje nacional”

“ En la estructura de costes de las navieras, las tasas portuarias es la partida más abultada de todas”

con las tasas portuarias más altas de España con respecto al precio del billete, con mucha diferencia. El puerto de Ceuta también tiene las tasas más caras de España para cabotaje nacional, consecuencia de aplicar el coeficiente corrector máximo permitido por la Ley.

En la reunión con el presidente Vivas le indiqué que existen dos medidas que desde la administración pública podrían propiciar un ajuste en los precios, la primera actuar sobre las tasas portuarias. La segunda medida está relacionada con el descuento de residente que hoy queda establecida como un porcentaje sobre el precio del billete, este modelo resta flexibilidad a los precios de los residentes y de los no residentes. Si se optara por un modelo de coste fijo por viaje y



Utor reflexiona en esta entrevista sobre todos los asuntos noticiables de estos días.

residente estoy seguro que las tarifas gozarían de una mayor flexibilidad y tenderían al ajuste. Desde las Islas Baleares se está promoviendo este nuevo sistema, y desde Baleària compartimos además su filosofía.

**-Por tanto, las tasas portuarias suponen un volumen importante dentro del negocio...**

-El Passió per Formentera en el año 2015 pagó a las autoridades de Algeciras y Ceuta en concepto de cánones y tasas la cantidad de 3,8 millones de euros, cuando sus ingresos en concepto de pasajeros

y vehículos ascendieron a 15,1 millones de euros. Es decir, el peso de las tasas en los ingresos de pasaje y vehículos representó un 25% de estos ingresos. En estos momentos, la tasa por pasajero embarcado o desembarcado es un 44,82% más cara en Ceuta que en Algeciras.

**-La Ciudad parece no estar dispuesta a mover ficha en esta línea... ¿Qué considera al respecto?**

-Mi humilde opinión sugiere que resulta difícil de entender. Mejorar el transporte es cuestión de to-

dos. Por nuestra parte seguiremos trabajando para conseguirlo, pero la colaboración del Gobierno Local y Central parecen también necesarias. No parece ético estar permanentemente culpando a las navieras de todos los males de Ceuta. Baleària es una empresa responsable, respetuosa con el medio ambiente, comprometida con la sociedad, solidaria con los refugiados... Nos resulta difícil digerir las acusaciones a las que en ocasiones nos vemos sometidos, aunque siempre seremos receptivos ante las críticas y trataremos de enmen-

dar nuestros errores desde el respeto a nuestros valores.

**-Se ha publicado que el volumen de negocio en el Estrecho es de unos cien millones de euros....**

-Ya he comentado que los ingresos en concepto de pasaje y vehículos del Passió per Formentera están es de 15.1 millones de euros; si hay cuatro barcos de pasaje navegando la conclusión es fácil de encontrar. Respeto el trabajo de la comisión de expertos con la que cuenta el Gobierno, pero para saber los datos reales de explotación tal vez sería más fácil preguntar a las navieras.

**-Han existido críticas en las redes sociales, por parte de formaciones políticas, en relación con los viajes del pasado domingo con motivo del temporal.**

-Críticas justificadas, algunos viajes no garantizaron el confort exigible y el cliente siempre está en el derecho de exigir un máximo de calidad en el servicio, indistintamente de las circunstancias. Somos conscientes de ello y trabajamos cada día para intentarlo, aunque no siempre lo conseguimos. Cuestión que lamentamos y estamos comprometidos en la búsqueda de soluciones. De hecho, estamos estudiando ampliar el número de butacas mediante el cierre de espacios exteriores del ferry Passió per Formentera, para que la capacidad de pasaje en las cubiertas interiores aumente sustancialmente, y de esta forma evitar restricciones.

**-¿Tiene algo más que añadir a las reuniones mantenidas con el presidente Vivas?**

-El presidente me solicitó que estudiáramos la posibilidad de establecer tarifas especiales para familiares y turistas, yo le expresé las dificultades que teníamos de hacerlas compatibles con la aplicación del actual Real Decreto sobre bonificaciones a los residentes. Es por ello que le propuse el cambio de modelo en el sistema de bonificaciones actual, y más allá del compromiso que tiene la compañía y que el presidente ya conoce, le expresé mi voluntad de estudiar una mejora de las tarifas para los familiares de residentes y los turistas, pero también le solicité su colaboración para luchar por una rebaja de las tasas portuarias, las más altas de España.


  
**VEDDH**
  
 Centro de Yoga y Ayurveda
   
 Ed. Granada C/ Real 58 · Tfno. Telf 630 97 89 29

#### Horarios:

- \*Lunes y miércoles:  
09:30 a 11 horas y de 18:30 a 20 horas
- \*Martes y jueves:  
18 a 19:30 horas y de 20:30 a 22 horas
- \*Viernes:  
17 a 18:30 horas
- \*Sábado:  
Yoga para niños de 12 a 13 horas

#### Nuevos grupos.

- Grupos reducidos (no más de 10 alumnos por clase)
- Yoga para embarazadas · Tratamientos Ayurvedicos

