



▶ 28 Abril, 2020

Adolfo Utor

Presidente de Baleària. Desde su despacho en la central de Baleària en Dénia, el presidente de la naviera que opera entre Península y Baleares, en el Estrecho y con Canarias, afronta una difícil situación que le obliga a aplicar planes de contingencia, medidas de seguridad en los barcos y en tierra, y ajustes de plantilla con un ERTE que ha puesto en marcha.

«Trenes, aviones y barcos serán menos utilizados, pero el tiempo lo normalizará todo»

CARMELO CONVALIA

❑ Desde la declaración del estado de alarma, ¿cómo es su día a día?

❑ Las jornadas se han vuelto todas iguales, pero me sigo levantando temprano. A las siete de la mañana desayuno y me vengo a trabajar a la oficina en la central de Dénia. Aquí normalmente somos unas 250 personas. Pero ahora entre barcos, mantenimiento, vigilancia, seguridad y una mínima parte de la dirección, que es la comisión permanente, somos unas 50 personas, contando con los cuatro barcos que tenemos aquí atracados

❑ ¿Y no hacen teletrabajo?

❑ Sí, claro, pero el teletrabajo para mucha gente que está en casa se ha convertido en que prácticamente no hay horarios. Porque a cada momento estamos cambiando protocolos, según van los decretos, y mejorando servicios para optimizar los recursos, intentando lograr los objetivos que nos hemos propuesto.

❑ ¿Y cuáles son?

❑ Mantener la cohesión de las plantillas, y el ánimo, porque sabemos que tenemos que salir de esta. El segundo objetivo es preservar la caja como oro en paño; la caja, ahora, es muy importante porque estamos perdiendo dinero, desangrándonos. Los gastos variables superan los ingresos que, en estos momentos, han caído por encima del 70%.

❑ Desde que fue decretado el estado de alarma, ¿cómo se han reorganizado?

❑ Desde el mismo día organizamos el teletrabajo y mandamos a mucha gente a casa, sobre todo de administración, taquillas y demás, porque dejamos de vender billetes. Con la restricción absoluta de la movilidad paramos barcos y mandamos de vacaciones a muchos tripulantes, dejando los mínimos de seguridad.

❑ El ERTE, ¿cómo afectó?

❑ Al 30% de la plantilla. El ERTE ha

« Perderemos entre 70 y 100 millones de euros este año, pero eso nos pasa a todas las empresas del sector »

« Podemos poner los barcos al 50% de su ocupación y, con medidas de seguridad, ser una vía de llegada a las islas »

afectado a más de 500 trabajadores en el 50%, por lo que en realidad el ERTE sería de un 22%. Hemos ido ajustando la flota en función de las necesidades esenciales de transporte de mercancías esenciales y en función de la demanda y las necesidades. El objetivo ha sido no dejar de prestar servicio de mercancías con Baleares, entre las islas, con Ceuta, Melilla, también con Canarias y manteniendo servicios con Tánger y Nador. En resumen, hemos parado los barcos que íbamos a poner en marcha en Semana Santa y barcos operativos que trabajan todo el año, de forma que ahora, de los 32 barcos de nuestra flota, sólo 12 de ellos están operando.

❑ ¿Han movido pasaje entre la Península y Baleares?

❑ Le voy a decir la verdad: desde Valencia sacamos pasajeros, pero muy pocos. Hubo un momento en que no podíamos sacar ninguno y luego abrieron un poco la mano, todo esto entre la ida y la venida de decretos. Tuvimos casos espeluznantes de personas de Mallorca que venían a Dénia repatriados y no podían lle-



El presidente de Baleària, en imagen de archivo. INFORMACION

gar a sus casas. Casos de mujeres embarazadas y personas en situación complicada y eso permitió, de alguna forma, que abrieran la mano y dejaran a residentes en las islas que volvieran a sus domicilios. Esto ocurría desde Valencia. En cambio, desde Barcelona, como tienen avión, el barco queda en segundo lugar. Yo me quejo, pero... En Formentera pasa algo similar con el Posidonia, con una ocupación del 14% en bodega, no podemos llevar pasajeros. Eso es una incongruencia difícil de digerir. El tema es que llevamos muy pocos pasajeros, es muy poco significativo.

❑ Hablaba al principio sobre la situación financiera de su empresa. ¿La puede detallar?

❑ La compañía llega bastante bien a esta crisis. Desde 2008 hemos intentando mantener una cierta liquidez ante cualquier contingencia. Llegamos relativamente fuertes a esta situación. Cuando me dirigí a la plantilla la primera vez dije que si esto duraba dos o tres meses no nos íbamos a acoger a la posibilidad del ERTE. Pero, luego, al ver que se pro-

longaba y de acuerdo con el comité de empresa, lo hicimos parcial, aunque dicen que es premium porque completamos el salario de todos los trabajadores aunque estén sometidos a ERTE. Lo hemos hecho en abril y luego decidiremos qué pasa en función de cómo vayan evolucionando los acontecimientos.

❑ Pero también me decía que estaban en pérdidas...

❑ Si viviésemos toda la flota parada, estaríamos perdiendo menos de lo que perdemos ahora con la flota en marcha. Me explico. Somos una empresa con unos gastos fijos muy altos porque los barcos son activos muy valiosos que requieren de importantes inversiones. Nosotros tenemos una deuda de 500 millones de euros por las últimas inversiones en nuevos barcos y por la reconversión de motorizaciones a gas que hemos hecho. No solo son caros, en cuanto a amortización e intereses, sino que son caros en mantenimiento porque, aunque estén parados, tienes que mantener a las tripulaciones mínimas. Luego está el gasto variable que tiene que ver con

el combustible y con las tasas portuarias. Esto hace que estemos acumulando pérdidas cada día. No tenemos ingresos y los que tenemos no alcanzan para cubrir los costes variables. Esto quiere decir que estamos teniendo pérdidas por encima de las que tendríamos que tener con toda la flota parada, y que también las tendríamos con las amortizaciones, que siguen corriendo.

❑ ¿Cómo superan esa situación? ¿En cuánto calculan las pérdidas?

❑ Asumimos que este año vamos a tener unas pérdidas millonarias que irán contra el capital y las reservas de esta compañía. Afortunadamente se han repartido, en la historia, muy pocos dividendos. Hemos sido de guardar e invertir... Guardar e invertir, tanto yo, como accionista mayoritario, como mi socio Abel Matutes, que no ha sido exigente. Eso hace que tengamos un componente de reservas importante de unos 250 millones de euros, entre capital y reservas. A su segunda pregunta, calculamos que perderemos entre 70 y 100 millones de euros este año. Pero esto nos pasa a todas las empresas del sector y más a las relacionadas con el turismo.

❑ ¿Habrá un antes y un después en materia de movilidad?

❑ Primero tendríamos que poner la fecha. Veremos cómo se van superando las fases. Es difícil manejar escenarios hasta que no haya vacuna.

❑ ¿Pero cuál es su previsión?

❑ Todos los estudios apuntan a que la normalización de la movilidad llegará en el mes de diciembre, pero siempre estará sobre un 20% por debajo del mismo mes de diciembre de 2019. El transporte colectivo en destinos turísticos va a resentirse a favor del transporte particular. Trenes, aviones y barcos serán menos utilizados. La gente cogera su coche, si puede, para irse al campo. Ahora, que eso se convierta en tendencia... Creo que el tiempo se encargará de recolocar las cosas en el mismo sitio que estaban antes.

❑ Es decir, que volveremos a la situación anterior...

❑ Esto es un trauma brutal para la sociedad que nos va a hacer replantearnos muchas cosas a nivel personal y colectivo, pero sí se fija en las crisis que hemos pasado: las Torres Gemelas, que parecía que nadie volvería a montarse en un avión o la última, de 2008, que iba a acabar con el sistema... Pensamos que vamos a salir adelante de esta situación contando también con las ayudas que se instrumenten desde Europa y el Gobierno para refinanciar deudas, con todos los ajustes y adaptaciones que tengamos que hacer.

❑ ¿Esta situación puede ser una oportunidad para el sector del transporte marítimo?

❑ Nosotros pensamos que este revés también es una oportunidad. Podemos poner los barcos al 50% de su ocupación y aplicando medidas de seguridad podemos ser una vía de llegada de visitantes a las islas, tomando precauciones con los testrédos y estableciendo protocolos. A ver si en el mes de agosto, ya veremos en julio, podemos ser una vía de entrada de visitantes seguros a través de una compañía segura.