



ADOLFO UTOR

PRESIDENTE DE BALEÀRIA

Por Cuper Doval

“Las alternativas futuras pasan por el gas renovable, el hidrógeno y el intercambio de emisiones”

Adolfo Utor (Alhucemas, 1961) es el presidente y máximo accionista de la naviera Baleària, cuya creación capitaneó en 1998. Además de ser la única naviera que tiene rutas interinsulares en las cuatro islas del archipiélago balear, la compañía es pionera en el uso del gas natural para reducir las emisiones, una apuesta que responde a criterios de responsabilidad social y rentabilidad económica.

En primer lugar, ¿cómo está afectando a Baleària las restricciones de movilidad?

Como empresa de transporte marítimo de pasajeros estamos directamente afectados por las restricciones de movilidad, igual que todas las empresas de transporte de pasajeros y del sector turístico. En nuestro caso el 50% de nuestros ingresos provienen de los pasajeros y el 50% de la logística, por lo que hemos mantenido nuestros servicios en todas las líneas, y con ello hemos cumplido con nuestro compromiso con los territorios no peninsulares, que necesitan de nuestros servicios para garantizar los suministros básicos... Nuestra caída en ingresos ha sido cercana a los 100 millones de euros, y cerraremos el año con resultado negativo.

¿Ha cambiado las previsiones de la empresa esta pandemia?

Esta crisis nos ha cogido a todos por sorpresa, es un cisne negro que nadie esperaba. Nuestro presupuesto de ingresos se ha visto afectado de forma grave y hemos tenido que hacer un gran esfuerzo de adaptación. A pesar de las

circunstancias negativas en las que nos hemos visto inmersos, nos encontramos satisfechos del resultado final y del curso por el que hemos conducido la gestión de esta grave crisis sanitaria y económica. El resultado final ha estado en la franja más baja de nuestras previsiones y nuestra fortaleza financiera nos permitirá mantener nuestra estrategia y plan de inversiones.

¿Cómo ha cambiado la pandemia la forma de trabajar en Baleària? ¿Y la forma de viajar?

Como en todas las empresas hemos tenido que incorporar protocolos estrictos para evitar el contagio, tanto en la forma de trabajar como en los servicios de transporte que ofrecemos a pasajeros y cargadores. En cuanto a la forma de trabajar, parte de la actividad ha tenido que mantenerse de forma presencial, las tripulaciones, las operaciones portuarias, el mantenimiento... en estos casos no hemos parado de atender a nuestros clientes, presencialmente, pero con todas las precauciones sanitarias necesarias. En otros ámbitos de gestión de la empresa, dónde la naturaleza de las tareas nos lo ha permitido, hemos extendido con éxito el teletrabajo, y el uso de las herramientas telemáticas, sin que afectara a la competitividad y a la calidad de los servicios prestados, y en muchos casos incluso mejorando la productividad. Para ello ha sido decisivo el compromiso y la entrega de todos los equipos. Respecto a la prestación de los servicios de transporte, desde el inicio de la crisis trabajamos con un objetivo claro, acreditar que nuestros barcos son el medio de transporte sanitariamente más seguro y fiable, por >

› generosidad de espacio, y por sistemas de ventilación. Implantamos protocolos estrictos, e iniciamos una campaña en los medios digitales orientada a este concepto, con el claim “Me voy seguro”. Fuimos la primera empresa de transporte del mundo que obtuvimos la certificación de una sociedad de clasificación internacional, Global Safe Site en el máximo grado (Excellence), de Bureau Veritas.

La empresa ha apostado fuertemente por el gas natural licuado como combustible. ¿Cuándo y por qué decidieron dar este paso?

Hace 8 años, en el 2012, y con la vista puesta en el horizonte 2020, conscientes de que iban a imponerse restricciones en las emisiones de gases contaminantes por parte del IMO, empezamos a explorar alternativas que nos permitieran cumplir con la nueva normativa sin perder competitividad. Por aquel entonces nos dimos cuenta de que el GNL no solo superaba con creces la restricción de emisiones exigida por el IMO, sino que también nos ofrecía una ventaja competitiva por la vía del coste. En aquel momento estuvimos como naviera muy solos, la mayoría de las navieras dirigían su mirada a los *scrubbers*, como medida para amortiguar el impacto económico de la nueva normativa IMO 2020. Éramos conscientes de los riesgos que asumíamos con la estrategia de GNL marino, en nuestra condición de pioneros. Como fortaleza ponderamos que la península ibérica cuenta con 7 estaciones desgasificadoras de GNL distribuidas en todo su territorio. Nos enfrentábamos al reto de construir nuevos buques con nuevos diseños de motores y tanques criogénicos, de reconversión de buques existentes con distintas marcas de motores, y de desplegar una estructura logística de suministro en los puertos que no existía. Actualmente vemos con satisfacción como muchas compañías de ferries y cruceros están cada vez más apostando por el GNL, estamos orgullosos de marcar el camino, aunque esté suponiendo un alto coste y esfuerzo para nuestros equipos. Para nosotros esta estrategia responde a tres factores muy importantes, el primero a las normativas cada vez más exigentes en materia de emisión de gases, el segundo en cumplir con nuestro compromiso con el medio ambiente y en defensa del planeta, el GNL es un combustible más limpio que los alternativos fósiles, y el tercero obtener economías que nos conviertan en una empresa más sostenible y competitiva.

¿En qué punto se encuentra la compañía en este proceso de adoptar el GNL como combustible?

Actualmente tenemos 6 barcos navegando a GNL, con distintos resultados según la marca del motor, dos de nueva construcción y cuatro sometidos a un *retrofit*, y en el 2021 se sumarán tres más, uno de nueva construcción y dos con *retrofit*, para sumar un total de nueve. En noviembre iniciamos el *retrofit* del ferri Martín i Soler, el quinto de un total de seis barcos a los que adaptamos los motores para poder navegar a gas natural. Los trabajos se están realizando en Portugal y está previsto que finalicen el próximo mes de abril. En cuanto a nuevas construcciones, desde 2019 contamos con dos *smart ships* de nueva construcción con motores duales Wärtsilä construidos en Italia, y actualmente estamos terminando en los astilleros Armón de Gijón el primer *fast ferry* del mundo con propulsión de motores duales de GNL, cuya entrega está prevista para el próximo mes de marzo. Este nuevo *fast ferry* bautizado con el nombre de Eleanor Roosevelt, es un ambicioso proyecto en el contamos con socios internacionales de primer nivel, incorporando tecnología innovadora y digital que lo convierten en un nuevo *smart ship*. Este buque, como otros buques de la flota está acogido por el proyecto europeo *Green and Connected Ports*, que permitirá un control riguroso de las emisiones de gases contaminantes mediante sensorización digital.

¿Qué ventajas ofrece el GNL respecto a otros combustibles?

Es un combustible más limpio que otros combustibles fósiles, contamina menos, tanto en materia de gases perjudiciales para la salud, como en reducción de emisiones de CO₂, perjudicial en la lucha contra el cambio climático. Es un combustible que mejora la contaminación acústica, y alarga los plazos de mantenimiento de los motores, es un combustible que puede resultar más económico si se realiza una buena gestión logística.

En cuanto a infraestructuras para consolidar el GNL como combustible, ¿en qué situación se encuentran los puertos españoles?

Nosotros ahora suministramos en prácticamente todos los puertos, existen tres alternativas, camión cisterna, gabarra, y estación suministradora. Nosotros ahora estamos trabajando con cisternas, desarrollando proyectos de es-

taciones, y explorando la gabarra. El trabajo de homologación y autorizaciones hemos tenido que liderarlo, sorteando dificultades y barreras administrativas, no siempre fáciles. Como operador y consumidor final tenemos que luchar denodadamente por nuestros costes, que permitan amortizar las importantes inversiones, que en nuestro caso y hasta el momento ascienden a 380 millones de euros.

¿Se plantean en un futuro dar el paso al gas renovable o el hidrógeno?

Entendemos que el GNL es un combustible de transición hacia el objetivo de descarbonización del año 2050. Las alternativas futuras pasan por el gas renovable, el hidrógeno, y el intercambio de emisiones. En este sentido ya estamos trabajando en distintos programas europeos. Todos conocemos los problemas del hidrógeno en su aplicación al transporte marítimo; de costes, de transporte y de almacenaje. Confiamos en que la investigación y la innovación los vaya resolviendo con el tiempo. Mientras tanto, nuestra compañía se mantendrá atenta y proactiva en la búsqueda de soluciones. Nos queda tiempo por delante, pero el tiempo pasa muy deprisa.

¿Qué otras medidas para aumentar la sostenibilidad y la eficiencia han llevado a cabo o planean llevar a cabo?

En lo que se refiere a la ecoeficiencia de la navegación, hace años que hemos ido aplicando medidas como el uso de siliconas de última generación en los cascos, la sustitución de motores por otros más eficientes o sistemas de mantenimiento programado que nos han permitido mejorar la ratio de toneladas de CO₂ emitidas por millas navegadas. También tenemos otros pequeños proyectos que suman al cuidado del mar y el planeta. Por ejemplo, a través de un proyecto de economía circular hemos reutilizado el plástico equivalente a más de 85.000 envases de plástico para construir el mobiliario de las terrazas de dos buques; la nueva estación marítima de Valencia será autosuficiente energéticamente y contará con una planta de GNL y con una hidrogenadora alimentada con energía solar o los *eco fast ferries* que unen Eivissa y Formentera. Además, hace tiempo que cambiamos todo el menaje de un solo uso de restaurantes y cafeterías para que sea con material biodegradable. También estamos estudiando, junto con varios organismos científicos y universidades, para

compensar las emisiones de CO₂ con el cuidado y la preservación de praderas de Posidonia en el mercado de carbono regulado.

La digitalización es otra de las apuestas de la compañía. ¿Qué medidas o procesos han adoptado en este sentido?

El proyecto más ambicioso en este campo es una futura torre de control de la flota, una herramienta que nos permitirá gestionar de forma ágil y eficiente las operaciones y los buques de la flota desde distintas vertientes, con un cuadro de mandos en buques y en tierra. De momento estamos poniendo la primera piedra a través del proyecto europeo *Green and Connected Ports*, a través del cual estamos instalando sensores en algunos barcos que permitirán la captación de datos en tiempo real y su almacenamiento. El análisis de estos datos relevantes para el negocio será la base para una toma de decisiones eficaz. Un proyecto que supone el primer paso para que Baleària se convierta a medio plazo en una *data driven company*, es decir, una empresa que se guíe en los datos para la toma de decisiones. Además, en los últimos años hemos ido incorporando servicios digitales en nuestros *smart ships*, desde acceso digitalizado a bordo, una plataforma de ocio digital online a bordo, videovigilancia de las mascotas... y también hemos digitalizado todo el proceso de carga que ha permitido agilizar la operativa portuaria y mejorar la planificación de los clientes. En el ámbito comercial y de control de gestión, la digitalización, el big data y los modelos predictivos cada vez jugarán un papel más relevante, todo ello lo concretamos en el NSG, nuevo modelo de gestión.

¿Cómo ve al sector naviero español en el camino hacia una mayor sostenibilidad?

El sector naviero español es escaso, teniendo en cuenta que somos el tercer país de Europa en interconectividad marítima gracias a nuestra situación geográfica y la importancia de nuestros puertos, ocupamos un discreto undécimo lugar en número de TRB controladas por armadores españoles. Vencida esta dificultad, mirando a mi alrededor y siendo sincero, yo no veo mucha actividad en este sentido, más allá de la que mantienen en el ámbito de los servicios portuarios, de forma legítima y necesaria, los captadores de derechos. ■