



BINTER, VIVA I ELS EMPRESARIS VALENCIANS ES DISPUTEN EL MERCAT 'CHARTER'

Batalla sobre el Mediterrani

Companyies aèries espanyoles, franceses i italianes volen fer-se amb el control del mercat *charter* del Mediterrani occidental. Un focus turístic de primer ordre que farà parlar molt quan arribe la liberalització aèria del 92.

Alfonso Basallo

El mercat potencial de la zona supera els 12 milions de turistes anuals, dels quals 7 viatgen a Balears, cor de la *moguda* aèria i seu del 90 per cent de les companyies privades espanyoles. L'àrea, i concretament les Illes, la Costa Blanca, Barcelona-Costa Brava, Nàpols, Sicília, Pantellaria, Malta, Tunísia i Algèria polaritzaran el negoci de les vacances dels europeus.

El baix cost de les tarifes, l'augment de flotes aèries i, sobretot, el reclam del sol i de les platges en els nord-europeus, són els factors que propicien l'afluència cap a aquestes zones. Paral·lelament, els grans senyors de les vacances (els *tour-operators* i els majoristes del nord) volen disposar en la zona dels seus propis suports, i ja han llançat les seues primeres xarxes de transport aeri.

Per desgràcia, els espanyols van més lents. Actualment hi ha dos projectes en marxa i un tercer es preveu a més llarg termini. El primer és de la Charter Viva, filial d'Iberia i participada per Lufthansa, que en el seu primer any d'exercici ha facturat més de 3.700 milions de pessetes i ha transportat 321.000 passat-

gers. Els seus promotors pensen que pot arribar a posseir en el futur el 40 o el 50 per cent del mercat espanyol, el mateix percentatge que abans tenia Aviacco, que ha passat a ser companyia regular per a fer-se càrrec dels vols domèstics del *holding* d'Iberia.

Amb seu a Palma de Mallorca i amb una decidida vocació d'introduir-se en el Mediterrani occidental amb vols a Barcelona, València, Alacant, Nàpols, Roma, Milà i punts del nord d'Àfrica, Viva es disputa el mercat amb un altre projecte auspiciat per Iberia i per les comunitats autònomes de Catalunya, València, Múrcia i Balears: Binter Mediterrànea.

Tercer nivell

La idea és crear allò que tècnicament es denomina *tercer nivell*, és a dir, una garantia de mercat per al trànsit de passatgers entre les illes, normalment deficitari per a Iberia, i amb els aeroports de la zona (Manises, el Prat, Son Sant Joan, etc.) i a la vegada, una base que irradiarà vols a 11 aeroports més del sud de França, Itàlia, Tunísia, Algèria i el Marroc. El pla va ser elaborat fa dos anys seguint la inspiració de Binter Ca-

narias, i estarà llest a mitjan 1990, amb la previsió de transportar mig milió de passatgers en una primera fase.

La gestió i la cobertura tècnica dependran exclusivament d'Iberia, però la titularitat serà de les quatre autonomies ja esmentades, interessades òbviament a cobrir un mercat amb molt de futur. No es pot oblidar que, a més de l'afluència turística de passatgers, abastarà també el circuit de Barcelona 92, l'Expo, el Quinto Centenario (Binter obrirà una línia amb l'aeroport de Sevilla) i els parcs tipus Disney de Màlaga i Barcelona (Bush Garden).

Els tercers en discòrdia són els empresaris valencians d'hostaleria. La seua patronal, recentment constituïda, té intenció de madurar un pla de *tour-operator* pròpia d'una companyia aèria *charter*, de cara a controlar tots els elements del mercat de les vacances i no haver d'estar sotmesos a la política de preus dels *tour-operators* estrangers.

La patronal valenciana pensa tenir al punt la seua aerolínia abans de dos anys i, com és normal, amb socis externs. En aquest sentit, pensen mantenir contactes amb grups estrangers o amb grans companyies europees que estiguen inte-

Qui es reparteix els 'pastís'*

Companyia	Passatgers	Flota	Inici de les operacions
Viva	321.000	5 avions B 737/300	1988
Binter	500.000	11 avions. CN o AT/740 B 737/300 o B 757/200	1990
Projecte valencià	--		1990

* En l'àrea mediterrània.

Rànquing estatal

Companyia	Passatgers	Flota	Facturació
1. Air Europa	2.100.000	9 avions	20.000 milions
2. Hispania	1.300.000	9 avions	15.000 milions
3. Spanair	900.000	4 avions	6 milions

ressades a participar-hi. També volen accedir a la quota de mercat del Mediterrani amb vols i xarxes de línies entre els aeroports de les zones.

Pastís racionat

Evidentment, el *pastís* no donarà per a tants comensals i és clar que no tots resistiran. De fet, els empresaris mallorquins de turisme van intentar una aventura semblant fa dos anys i al final van haver de desistir. La raó fonamental va ser la falta de diners i el suport de socis aeronàutics forts. De moment, prefereixen accedir als sistemes paneuropeus de reserves (Amadeus, Sabre...), molt més econòmics i que els permeten controlar igual la política de preus.

Bona part del milió i mig de passatgers que deixa el *charter* estatal en mans de les companyies privades, es troba en la zona que hem anomenat, i això permet augurar una batalla incruenta per fer clientela. El mal és que també les companyies estrangeres pretenen fer-se lloc.

Les aerolínies franceses Air Charter (filial d'Air France) i Air Liberté, operen ja amb Eivissa i Palma, i les italianes Avinova i Alisarda (totes dues propietat del grup d'empreses de l'Agah Khan) projecten ampliar vols amb diferents aeroports de Catalunya. D'altra banda, les grans aerolínies del Regne Unit i l'Alemanya Federal augmentaran en un 30 per cent els seus vols a aquesta zona durant els pròxims anys.

Això, sense comptar amb la competència interior, la de nombrosos *charters* privats espanyols, el 80 per cent dels quals sobrevolen la zona del Mediterrani occidental en temporada d'estiu (a l'hivern es desplacen a Canàries). A la vegada, les 10 companyies han de repartir-se el 12 per cent dels 31 milions de passatgers que volen cada any cap a Espanya.



VICENTE A. JIMENEZ

Les Balears reben set milions de turistes a l'any per transport aeri.

Curiosament, el 1989 totes són deficitàries, malgrat l'espectacularitat en xifres de passatgers. Es pot dir que de les 10, només 3, com a màxim, podran aguantar. Ara mateix és difícil vaticinar quines. Les 2 primeres en facturació i nombre de passatgers són Air Europa, amb 20.000 milions de pessetes i 2.100.000 persones transportades,

i Hispania, amb 15.000 milions de pessetes i un poc més d'un milió de passatgers.

De les tres que operaran més directament sobre el Mediterrani occidental, només Viva sembla tenir un cert futur. El fet de tenir darrere dos *mecenes* com Lufthansa i Iberia avala aquesta afirmació. □