

Vaixells voladors

La línia Benidorm-Eivissa serà la primera del Mediterrani que disposarà d'un 'overcraft' —aerolliscador—. La Direcció General de Marina Mercant ha autoritzat la creació d'una línia regular entre els dos punts marítims i, curiosament, ha estat una empresa quasi desconeguda la que se l'ha ficada a la butxaca per davant de Flebasa i Transmediterrànea.

Isabel M. González

Trobar l'empresa Real Marítima de Cruceros no és gens fàcil. A la seu de la Marina Mercant de Madrid saben que era la concessionària de la nova línia Benidorm-Eivissa i que en la documentació aportada hi havia una adreça. A l'Associació de Naviliers no la coneixien. L'adreça madrilenya correspon al domicili particular del fins ara únic responsable d'aquesta empresa semifantasma, Joaquín Alonso.

Dues empreses més, a banda de la concessionària, hi optaven: Transmediterrànea, que la demanava des de feia dos anys i que ara en fa un que inaugurarà el trajecte entre Alacant-Eivissa, i Flebasa, que des del 1984 uneix Dénia amb l'illa pitiüssa. Totes dues presentaven uns projectes semblants als que ja feien funcionar en altres indrets de la costa alacantina, és a dir, un vaixell ràpid del tipus *hidrofoil*, i el *savoir faire* de dues empreses ben consolidades.

L'oferta que la Real Marítima presenta consta d'un tipus de vaixell anomenat *overcraft* AP.1788-100 semblant als que creuen el Canal de la Mànega entre França i Anglaterra. Segons el gerent de l'empresa, J. Alonso, serà la primera embarcació d'aquestes característiques que s'utilitzi al Mediterrani i farà el trajecte en una hora i mitja aproximadament. La inversió prevista per a l'adquisició de l'*overcraft* serà de 500 milions de pessetes i no caldrà fer cap reforma del port. El futur vaixell que enllaçarà Benidorm i Eivissa per via marítima serà capaç de navegar amb ones de 3 metres i podran viatjar-hi un centenar de passatgers acompanyats per una tripulació composta per cinc persones. Si s'acompleixen les



Un 'overcraft' en un dels seus trajectes habituals.

Transmediterrànea - Flebasa

Trajecte	Alacant-Eivissa	Dénia-Eivissa
Tipus d'embarcació	Hidrofoil	Ferry i Hidrofoil
Passatgers 1988	40.000	90.000
Previsions 1989	60.000	100.000
Capacitat de l'embarcació	190 passatgers	Ferry: 500 Hidrofoil: 140
Duració del viatge	2,45 h.	Ferry: 3,15 Hidrofoil: 1,45 h.
Temporada	març-novembre	Ferry: tot l'any Hidrofoil: març-novembre

previsions de la Real Marítima, esperen fer en els dos mesos de temporada alta fins a tres viatges diaris d'anada-tornada i un de diari a l'hivern.

Malgrat l'optimisme de Joaquín Alonso, les coses no són tan senzilles. A l'Ajuntament de Benidorm no en saben res. Diverses fonts han declarat a EL TEMPS que un portaveu de l'empresa els comunicà el projecte fa alguns mesos, però sense dades concretes del calat de la nau i sense indicar si s'hauran de fer o no reformes per a la seua instal·lació. Les platges de Benidorm han estat incloses entre les vuit millors del món i l'ajuntament no està disposat a fer cap modificació que altere la fesomia de la costa, encara que, en principi, no tenen cap inconvenient a acceptar una cosa que servirà d'empenta per al sector turístic.

Juntament amb la línia de Benidorm,

se li va concedir una altra línia entre Altea i Eivissa a la naviliera Flebasa, però Adolfo Utor, delegat de l'empresa a Dénia, ha perdut les esperances de fer-la funcionar aquest estiu a causa de l'oposició dels pescadors d'Altea, que pressionen la Conselleria perquè l'empresa no pugui obtenir la llicència. La línia de Benidorm hauria de començar a primers de juliol, però la Direcció General de Costes encara no ha donat el vist-i-plau i l'ajuntament continua sense saber-ne res. D'altra banda, Adolfo Utor afirma que fins que no veja el vaixell, no s'ho creurà, perquè ells han estudiat totes les possibilitats i no és rendible. «És un vaixell molt car, i tècnicament complicat. Necessita una infraestructura assistencial que no ix a compte amb un sol vaixell i si en poses més, no hi ha clients. És un cercle viciós».