

Pont aeri i vaixells més ràpids uniran Palma amb Barcelona i València

El continent, més a prop de les Illes

Els problemes tradicionals de comunicació entre les Balears i la península podrien arreglar-se ben aviat. Un pont aeri experimental unirà Palma i Barcelona aquest estiu. A més, en 1994 començarà a funcionar el primer *fast ferry* entre Palma i, segurament, València i Barcelona.



El *fast ferry* unirà les Illes Balears amb la península en tres hores i mitja.

ARXIU

En poc més d'un any les comunicacions entre les Illes Balears i el continent poden sofrir una veritable revolució. Adoptant el famós titular de *The Times*, en una ocasió que la boira impedí les comunicacions entre Britània i Europa, es podria dir que el continent quedarà una mica menys aïllat.

Dues actuacions concretes permetran que les comunicacions entre les Balears i la península siguin molt més intenses. Per una banda, Ibèria ja ha decidit d'experimentar un pont aeri entre Palma i Barcelona durant aquest estiu. Per una altra, Transmediterrània té previst, l'any 1994, de posar en funcionament el primer dels dos vaixells de disseny quasi revolucionari que uniran Palma amb, probablement, València i Barcelona en només tres hores i mitja.

EL PONT AERI PALMA-BARCELONA

El pont aeri i el *pont* marítim poden ser

una petita revolució en el transport de passatgers i mercaderies entre les tres capitals dels Països Catalans.

L'existència d'una major freqüència de vols entre Palma i Barcelona ha estat una reivindicació tradicional a les Illes. Cada vegada són més les persones que per raons diverses necessiten fer estades curtes a la ciutat olímpica. Tant per qüestions laborals com per compres, el nombre d'illencs que es desplacen a Barcelona per no estar-hi sinó unes hores, augmenta un any i un altre. Les freqüències de vol, davant aquesta allau, han quedat molt per sota les necessitats. No tant per la quantitat de passatgers, sinó sobretot per la comoditat a l'hora de triar el vol d'anar i tornar.

Quan el batlle de Palma, Joan Fageda, es traslladà a Madrid juntament amb els batlles del grup C 6 –institucionalització de la cooperació de sis ciutats, entre elles Palma, València i Barcelona– per ser rebut pel president espanyol Felipe Gonzá-

lez, li plantejà la necessitat del pont aeri. La proposta va ser rebuda amb molta bona predisposició pel batlle Maragall. González mateix, tot i no donar cap seguretat, es mostrà disposat a transmetre la proposta als estaments pertinents.

Posteriorment aparegueren informacions segons les quals era molt difícil d'obtenir el pont. Feia falta una mitjana d'uns dos milions de passatgers per any, i aquesta quantitat no estava ni de bon tros assegurada.

A la fi, i en boca de Javier Álvarez –director general d'Aviaco– s'anunciava el pont aeri experimental per a aquest estiu. Segons Álvarez, Aviaco deixarà de fer el servei entre ambdues ciutats i el cedirà a Ibèria. Aquesta companyia crearà durant els mesos de temporada alta un pont, que voldrà dir un vol cada hora. Aquesta mesura serà “un primer pas per a veure si en el futur és convenient un pont definitiu entre Barcelona i Palma”.

Si el pont aeri es consolidàs, la comu-



Aquest estiu Son Sant Joan (en la foto) i el Prat, units pel pont aeri.

JOÀN CELIA

nicació fluida per avió estaria assegurada.

ELS VAIXELLS ULTRARÀPIDS

D'altra banda, el 1994 Transmediterrània posarà en funcionament el primer *fast ferry*. El segon, un any més tard, cobrirà les necessitats de transport marítim ràpid entre les Balears i la península. Si bé la companyia marítima manifestà a EL TEMPS que encara no estan definitivament decidides les rutes que faran aquests vaixells ràpids, tot fa pensar —pura lògica— que uniran Palma amb Barcelona i València, amb probables extensions a Maó —línia de Barcelona— i Eivissa —línia de València—.

Aquests *fast ferries* no són semblants als *jet-foil* (embarcacions petites i molt ràpides que s'aixequen sobre dos patins davanters) que en diverses ocasions han cobert petites distàncies, sobretot Mallorca-Eivissa i Mallorca-Menorca. Els futurs vaixells de la Transmediterrània tenen una gran capacitat, tant de viatgers, mercaderies, com de vehicles. Segons l'informe de característiques que el gabinet de premsa de l'empresa Bazán —constructora dels dos vaixells— ha publicat, els vaixells tendran una capacitat

total de 450 passatgers (dels quals 72 seran de primera classe), 76 vehicles i 11 caravanes. La velocitat de creuer doblarà la dels *ferries* convencionals. És a dir, que el temps que necessitaran per a unir els ports de Palma i Barcelona i València serà inferior a la meitat del que es necessita ara. En aquests moments les travesies duren de 8 a 9 hores. Amb els nous vaixells ràpids, la durada no serà superior a 3 hores i mitja.

Un dels factors que no ha fet dels *jet-foil* una alternativa als *ferries* normals és una estabilitat inferior. Sobretot quan hi ha un poc de mar moguda. Amb els *fast ferries* el problema no hi és. Segons el portaveu de Bazán, aquests vaixells tenen una estabilitat superior a la dels *ferries* convencionals.

Les altes prestacions d'aquests vaixells responen a una tecnologia puntera en investigació nàutica. Segons el portaveu de l'empresa Bazán, la tecnologia que ha fet possible aquests futurs vaixells és de doble ús. En concret, es tracta d'una adaptació dels models militars de transport ràpid de soldats i vehicles que Bazán va fer per a la marina espanyola als anys 80. Una de les característiques bàsiques és que són construïts amb alumini, i no amb acer, com els *ferries* tradicionals,

la qual cosa els permet més velocitat i estabilitat.

Encara no s'han determinat els possibles preus del bitllet entre les Illes i la península, però tot fa pensar que seran molt competitius respecte als preus d'avió. De fet, aquest és un dels objectius: poder competir amb el transport aeri.

Sigui amb pont aeri o sigui amb el vaixell ultraràpid, el que és segur és que les comunicacions entre les Balears i el continent prometen variacions considerables en pocs mesos.

Per a poder calibrar amb exactitud el canvi tan important que poden aportar aquestes innovacions s'ha de viure en una illa. En aquests moments poder sortir de Mallorca en temporada alta, sense reserva feta, és una odissea. A més, la gent que per un motiu o altre prefereix el vaixell a l'avió, ha d'afrontar una llarga nit a bord —o mig dia en els casos de travessia diürna— que es fa molt pesada. Evidentment, quan es tracta de moure el vehicle, només el vaixell serveix.

Tots aquests problemes —molt reals a les illes— poden passar a ser cosa del passat amb el pont aeri i amb els *fast ferries*.

Miquel Payeras