



Eivissa: la guerra de les navilieres

Des que Flebasa va trencar el monopoli del grup Matutes en el transport marítim de les Illes, les concessions administratives han acabat sovint en els jutjats. Al bell mig, els passatgers es beneficien de la baixada de preus.

Amb un tràfic anual de 800.000 passatgers, el port d'Eivissa és el primer port del país, amb un moviment superior als ports de Barcelona i Palma de Mallorca. En són la raó les línies amb Formentera, Dénia (Marina Alta) i Palma. (El primer port espanyol per tràfic de passatgers és Algesires.) Entorn del port eivissenc el transport marítim mou anualment un negoci que supera amb escreix els mil milions de pessetes, amb interessos i enfrontaments que han mogut una autèntica guerra comercial entre navilieres.

En aquest moment cobreixen la línia Eivissa-Formentera diàriament 50 vaixells, entre ells el ferry *Arlequín Rojo* i *El Rápido de Formentera* de Flebasa; i els dos ferrys, vuit ràpids i vuit convencionals de Trasmapi. En plena temporada turística -juliol i agost- s'arribarà als cent vaixells diaris.

Durant anys la família Matutes controlà sense problemes aquest pastís; però quan van entrar en el mercat noves companyies s'inicià una dura competència que al capdavant ha beneficiat els usuaris perquè s'han reduït les tarifes.

Les discrepàncies entre les navilieres Trasmapi (Transportes Marítimos Pitiusos) i Pitra (Trans-

portes Pitiusos), que pertanyen al "grup Matutes", i Flebasa (Fletamientos de Baleares, SA) ha portat als jutjats els responsables d'aquestes empreses. Els Matutes van començar a maniar davant la Direcció General de la Marina Mercant l'any 1987, quan una naviliera creada per persones de Formentera (Empresa Marítima de Formentera) va disputar a Trasmapi el domini absolut en la línia Eivissa-Formentera. El grup Matutes no volia compartir amb ningú més els beneficis que obtenia del control d'aquest trajecte. Les pressions de la família Matutes, omnipresent a Eivissa, però rebutjada a Formentera, van suscitar una enèrgica protesta del PSOE de les Pitiüses, que considerà equivocada l'actitud de l'administració socialista de posar-se al costat d'uns empresaris, els Matutes, que representen la tradició més conservadora d'Eivissa.

Més endavant va ser Flebasa qui inicià les seves activitats a Eivissa, amb una força i una agressivitat comercial que van sorprendre els empresaris locals. El president de Fletamientos de Baleares, SA, és un personatge significatiu, Victoriano Sayalero, que també presideix Isnassa, la naviliera que explota les línies de l'estret de Gibraltar. El primer executiu de Flebasa és

Adolfo Utor, un valencià incansable, amb una activitat frenètica, que s'ha enfrontat obertament a tots els poders i administracions amb un objectiu únic: eliminar els monopolis del transport marítim a les Balears.

Utor coneix perfectament la capacitat de maniobra i la subtileza florentina de les empreses competidores, expertes en l'art de la negociació als despatxos de l'administració, on es prenen les grans decisions i on es guanyen o perden les oportunitats de fer negocis, perquè cal comptar sempre amb l'autorització del Govern central, "concessió", matisa. I afegeix: fins al 1998, quan arribarà la liberalització del transport marítim. "Flebas no és una companyia conflictiva -explica Utor a EL TEMPS-; la nostra empresa ha estat el motor d'una autèntica revolució en el transport marítim de les Balears. Vam ser els primers a introduir embarcacions d'alta velocitat entre les Illes, els primers a aplicar la informàtica i fa poc vam unir totes les Illes amb la península i amb serveis diaris. Som l'única naviliera privada que opera a totes les Balears amb vaixells grans i moderns. La nostra política d'inversions, innovacions i qualitat de servei ha millorat notablement el transport marítim a l'arxipèlag balear. En primer lloc, perquè donem i perquè hem obligat altres navilières a millorar per poder competir".

Utor afirma que "Flebas rep un tracte discriminatori respecte a les navilières en què participa Abel Matutes". Esmenta el cas del *Rolón Plata*. Les autoritats del Govern Balear -que té la competència interior en ports i litoral- no autoritzaren que atracàs el ferry *Rolón Plata*, i en canvi concediren l'autorització al ferry *Islas Pitiusas*, de Pitra, quan tots dos vaixells tenen les mateixes característiques. Un altre cas de greuge comparatiu es produí el maig del 1992, quan Flebas es veié impedita de destinar el vaixell *Cala Galdana* al port de Sant Antoni i, en canvi, Pitra podia utilitzar el *Volcán de Timanfaya*.

Adolfo Utor diu: "l'administració local i autonòmica ens ha discriminat, afavorint Trasmapi i Pitra. També ens ha perjudicat l'administració central en la concessió de línies. Què tenen en comú aquestes dues navilières tan gelosament protegides? Senzillament, que pertanyen al grup d'empreses d'Abel Matutes, fins al punt que només tenim problemes amb les administracions en aquells casos en què competim amb empreses de Matutes. És massa casualitat".

Ensorrada de preus. Un dels episodis més sonats de la llarga guerra entre Flebas-Sayalero-Utor i Trasmapi-Pitra-Matutes esclatà l'agost del 1993, quan Flebas decidí d'abaixar un 50% el preu del bitllet entre Eivissa-Formentera (anada i tornada). L'èxit fou immediat. Els passatgers feien cua davant els vaixells de Flebas, perquè el passatge havia baixat de 3.200 pesse-



tes a 1.600 pessetes. "A més, els regalàvem una samarreta", diu molt content Adolfo Utor.

Trasmapi ho denuncià als Tribunals i acusà Flebas de "competència deslleial", però l'administració de Justícia donà la raó a Sayalero i Utor. Final de la història: Trasmapi-Matutes també ven ara els bitllets a 1.600 pessetes.

Canvi d'actitud. Adolfo Utor diu que aquests darrers mesos, després de les moltes protestes que han presentat, constaten un canvi d'actitud en l'administració, concretament en la Direcció General de la Marina Mercant. Flebas ha obtingut, inicialment, l'autorització administrativa per a la línia Dènia-Eivissa-Palma. La inauguració, anunciada per al mes de març, fou ajornada perquè no arribava la concessió dels despatxos de Madrid.

En canvi, Flebas espera encara l'aprovació de la línia Vilanova i la Geltrú-Alcúdia-Ciutadella, que reforçaria el trajecte Alcúdia-Ciutadella, iniciat el gener del 1993. Aquesta setmana Flebas inaugura el servei d'alta velocitat entre Mallorca i Menorca, amb el vaixell *Rápido de Menorca*, que cobrirà en 45 minuts la distància (104 quilòmetres) que separa Alcúdia de Ciutadella.

Mentrestant, continuarà navegant diàriament el ferry *Rolón Plata*, que hi posa tres hores. En 1993 Flebas transportà més de 70.000 passatgers, 12.000 vehicles i 4.000 camions entre Mallorca i Menorca. Enguany espera superar els 100.000 passatgers.

Però els maldecaps no s'acaben mai, diu Utor: "El mes de maig vam haver de recórrer als tribunals contra la decisió del Govern Balear de prohibir que el vaixell *Cala Galdana* atracara al port de Sant Antoni d'Eivissa. En canvi, el Servei de Ports i Litorals de la Comunitat Autònoma continua permetent que la companyia Pitra faci la línia Dènia-Sant Antoni amb el vaixell *Islas Pitiusas*, que transporta únicament mercaderies".

Josep Pons

Abel Matutes és l'amo de Trasmapi i Mitra, empreses que cobrien fins fa poc en exclusiva els trajectes marítims entre les Illes. Flebas, l'empresa que va trencar el monopoli del grup Matutes en 1987, denuncia suposats favoritismes de les administracions autonòmica i estatal en la concessió de llicències de transport en favor dels seus competidors.