

Per fi, més ben comunicats

A partir del 28 d'octubre, volar de Barcelona a València o de València a Palma serà molt més fàcil. Binter Mediterráneo, filial del grup Iberia, posarà en marxa un important reforç del trànsit aeri entre aquestes ciutats.

Les noves rutes són les següents: Barcelona-València, tres vols diaris d'anada i tornada que surten de l'aeroport del Prat a les 9, a les 17 h. i les 20.50; València-Palma, cinc vols diaris d'anada i tornada amb un horari repartit al llarg de la jornada que obre el servei aeri a les 7.40 i l'acaba a les 18.40; Eivissa-Palma, quatre vols diaris d'anada i tornada, amb un horari comprès entre les 10.25 i les 19.10; Palma-Maó, tres nous vols diaris d'anada i tornada; Barcelona-Maó, un vol diari d'anada i tornada, que surt de Barcelona a les 9.10; Barcelona-Eivissa, un vol diari d'anada i tornada que surt de Barcelona a les 9.

Aquests nous recorreguts es faran amb avions de motor turbo-hèlix amb una capacitat de passatge de 40 a 65 places, equipats per a vols que no superen els 500 quilòmetres. Les tarifes d'aquestes noves línies seran exactament les mateixes que les d'Iberia. El fet que Binter sigui una companyia de cobertura regional i que els avions siguin més petits que els d'Iberia va fer pensar a la primèria en la possibilitat que els preus fossin més barats. Segons fonts de la companyia, Binter estudia una reducció de tarifes, però "és absolutament lògic que les tarifes siguin les mateixes, ja que Binter és una filial del grup Iberia".

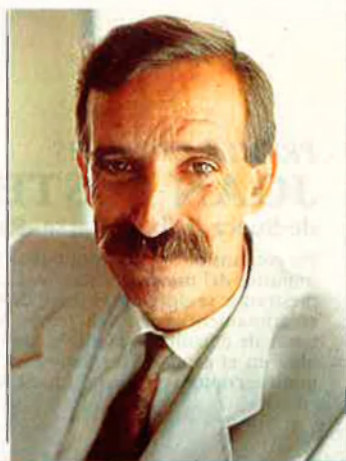
L'obertura d'aquestes noves línies de vol per part de Binter s'ha de considerar com un reforç de les ja existents. Per tant, els vols de tornada podran ser coberts per qualsevol de les altres companyies del grup Iberia (Aviaco, Iberia i Viva). Binter Mediterráneo va

iniciar les seves activitats al mes de juny d'enguany, i fins ara només operava a Andalusia, les Illes Canàries i, parcialment, al País Valencià, on enllaçava València i Alacant amb Eivissa i Maó.

La notícia de la inauguració d'aquests vols a partir del 28 d'octubre contrasta amb les informacions aparegudes a la premsa barcelonina el passat mes de juny, segons les quals Iberia havia desestimat definitivament l'aeroport del Prat

tors blavers valencians, que haurien protestat perquè els noms de València i Catalunya apareixerien junts en els avions de Binter. Segons ha pogut contrastar EL TEMPS, aquestes pressions no han existit mai i no serien més que una cortina de fum per a amagar un problema polític més de fons.

El fet és que la idea inicial de crear una xarxa de vol mediterrània havia sorgit l'any 1987 com a iniciativa dels go-



Joaquín Martínez Vilanova, director de Binter.

ARXIU

com a base dels seus vols regionals per la Mediterrània. Segons aquestes informacions, un estudi de mercat encarregat per Iberia desaconsellava la supressió de Barcelona perquè la ciutat ja era ben servida per Iberia i Aviaco. Aquesta decisió semblava com a mínim estranya, ja que les connexions aèries entre Barcelona i València són tradicionalment deficitàries. Davant la incongruència dels arguments tècnics, es va especular amb suposades pressions polítiques dels sec-

vernautònics dels Països Catalans i del de Múrcia. En un primer moment, la intenció era de crear una societat mixta amb capital de les quatre comunitats autònomes i la participació d'Iberia, cosa que assegurava la presència de Binter a totes quatre comunitats. Finalment Iberia va preferir assumir la totalitat del capital de la nova empresa, amb la qual cosa el grup Iberia restava amb les mans lliures per a desestimar la utilització d'aeroports concrets, com en un

principi va fer amb el Prat.

La decisió final de reforçar el servei de trànsit aeri a l'àrea mediterrània confirma la pretensió inicial del grup Iberia, que era d'evitar que aquesta mena de vols regionals caigués en mans d'alguna empresa esuàgera quan entri en vigor l'Acta Única Europea, que autoritzarà l'entrada d'operadors d'altres països en zones reservades a les companyies oficials de cada estat d'Europa.

Eduard Voltas