

Euskal Air busca apoyos y socios para continuar los servicios que sean anulados en los aeropuertos de Vitoria y Fuenterrabía tras la reestructuración de Iberia

El promotor de una compañía aérea desea embarcar mercancías europeas en Foronda

El promotor de la compañía aérea Euskal Air, que fue constituida hace un mes en Bilbao con el objetivo de entrar en un futuro próximo en el área de acción que se vislumbra tras la inmediata reestructuración de Iberia y Aviaco, expresó ayer a este periódico los proyectos de su empresa respecto al aeropuerto de Foronda. Además de sustituir a Iberia en los mismos servicios que

José A. Abásolo

La reestructuración de las compañías aéreas públicas españolas, Iberia y Aviaco, que se considera inminente, conllevará el cese de la obligación de estas empresas para mantener líneas deficitarias por criterios de servicio público. Las consecuencias inmediatas, por lo que se refiere al País Vasco, serían el cese de los servicios de Iberia en Foronda y de Aviaco en Fuenterrabía. La esperanza de que este proceso vaya acompañado de una flexibilización de la legislación aeronáutica, que actualmente concede un régimen de exclusividad para cubrir líneas aéreas regulares a las compañías estatales, junto a la ya citada reconversión de estas empresas, crea unas expectativas hasta ahora no contempladas para que surjan las compañías de ámbito regional, denominadas de «tercer nivel» por los operadores aéreos. El proyecto que se baraja en el ámbito de difusión de este periódico ha sido conocido hace unas semanas, y se ha registrado tras el nombre comercial de Euskal Air. Félix Vallejo Díaz Caneja, presidente y principal impulsor de la idea que existe tras esa razón mercantil, explicó ayer a EL CORREO las repercusiones de sus planes en el aeropuerto de Foronda. A su juicio Euskal Air puede mantener los vuelos que actualmente desempeña Iberia, aunque con reactores más pequeños, lo mismo que en Fuenterrabía, pero además, y teniendo en cuenta las excelentes condiciones de operación de las instalaciones aeronáuticas de Vitoria, estas permiten establecer una im-

portante terminal de carga aérea que expediría y recibiría mercancías de todos los países europeos del área atlántica.

Apoyo institucional

El planteamiento que Euskal Air se ha hecho para el País Vasco es similar al que, según noticias solventes, se plantea para Canarias en el plan de reconversión de Iberia. «La mitad de las pérdidas de Iberia en el pasado ejercicio proceden del mantenimiento de determinados servicios en Canarias», afirma Félix Vallejo, que defiende la tesis de que en el País Vasco, como en las islas, unas compañías de menor estructura, con aviones más pequeños, pueden ofrecer tarifas competitivas y ser rentables. La viabilidad depende, en cualquier caso, como se encarga de precisar el promotor de Euskal Air, de una estrecha colaboración de estas compañías de tercer nivel con las empresas «de bandera» nacionales, y al mismo tiempo de un apoyo institucional procedente de su área de influencia, que en principio no descartaría participación accionarial en la compañía aérea regional. La consecución de estas condiciones previas constituyen los pasos inmediatos de Euskal Air, que tras su reciente acta constitucional realiza ahora los trámites pertinentes ante el Ministerio de Transportes para que le sea autorizado el ejercicio del transporte aeronáutico. De momento, ante la imposibilidad de solicitar la concesión de una línea regular, sus trámites van dirigidos a que se le autorice a realizar vuelos «charters», pero Félix Vallejo espera que la Ley de Navegación Aérea sea modificada y que en consecuencia las em-

desempeña actualmente en Vitoria, una vez que la aerolínea estatal los abandonara, Euskal Air trataría de utilizar el aeropuerto vitoriano como un lugar de embarque y de llegada de una parte del tráfico de mercancías por vía aérea que existe entre África Central y Golfo de Guinea y los países de Europa Occidental. El porte terrestre dentro de Europa disminuiría el coste de este tipo de fletes.

pesas aeronáuticas del tercer nivel puedan cubrir itinerarios regulares. «Si Iberia y Aviaco dejan sus vuelos en Foronda y Hondarribia—precisa Félix Vallejo—no es porque desprecien el pasaje de ambos aeropuertos, pues están interesados en la continuidad que los pasajeros pueden tener en otros vuelos internacionales, entonces, si nosotros podemos llevarles una parte del pasaje es obvio que existe una base para llegar a un acuerdo con ellos».

El capital de Euskal Air es de un millón de pesetas y está suscrito en un 55% por Félix Vallejo, bien a través del mismo o por medio de un 25% de participación de Jet Aviación Española SA, denominación social de la empresa en la que ahora trabaja el promotor, que se dedica al suministro y a la compraventa de piezas de aviones. Los otros dos socios son Francisco Martínez Garrido y José María Huerga Aldazabal, con el 30% y el 15%, respectivamente, de participación en el capital. Vallejo explica que cuando la empresa empiece a funcionar se buscarán nuevos accionistas, fundamentalmente por la vía de suscripción pública, para lo que se espera que se puedan ofrecer a los inversionistas determinados beneficios fiscales y una serie de descuentos en las tarjetas de la compañía. Este planteamiento exige una amplia colaboración pública en la empresa que el promotor de Euskal Air tiene esperanzas de lograr, ya que afirma que la administración autonómica y las forales se han mostrado receptivos al proyecto, como también lo estaría Iberia.

Avión británico

Euskal Air tiene establecidos contactos para adquirir

dos versiones de un avión fabricado por British Aerospace, para 82 y 100 pasajeros, que tiene entre sus características técnicas la de ser muy silencioso, lo que le convierte en el modelo más adecuado para Fuenterrabía, donde si se produce la retirada de los Fokker de Iberia no podría operar ningún otro avión comercial de las compañías españolas y francesas, ya que todos ellos superan el límite de ruido admitido por los acuerdos de la Comisión de Límites de los Pirineos. Félix Vallejo anunció ayer que uno de estos aparatos recalará el mes próximo en algún aeropuerto vasco para ser presentado a las au-



El aeropuerto de Foronda sólo tendría que modificar su terminal para atender a cualquier aumento importante del tráfico.

toridades. El avión se ha seleccionado también por su menor costo de mantenimiento por kilómetro recorrido en comparación a los birreactores que ahora cubren líneas interiores, como el DC-9.

El transporte de mercancías a realizar desde Foronda se realizaría con aviones Boeing 707, un modelo que a pesar de su relativa antigüedad será operativo hasta el año 2010 según la decisión del ejército USA. Estos aviones realizarían viajes desde Vitoria a Canarias y África Central para transportar mer-

cancías reunidas ya previamente en cargas completas, motivo por el que no entrarían en competencia con la compañía especializada en carga aérea que saldrá de la reestructuración de Iberia. Lo que se haría en Foronda sería acortar los vuelos que trasladan determinados productos tropicales perecederos a Europa y que llevan allí piezas de repuesto, por citar dos productos característicos. Aterrizar o cargar en Foronda y hacer el resto del viaje por tierra podría ahorrar hasta el 60% el costo de estos fletes según Félix Vallejo.



El terminal para carga aérea de Foronda, que aparece en primer término, tendría que ser adaptado al presupuesto de la idea de Euskal Air relativa a las mercancías.