



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: Nuevos Fast Ferries en las rutas de Baleares ::

Por Arturo Paniagua Mazorra

El tráfico marítimo entre la península y los puertos del archipiélago balear ha sufrido un fuerte incremento en los últimos tiempos, lo que ha desembocado en estos dos últimos años en la ampliación de la flota de todas las compañías presentes en ese tráfico. Si bien el incremento de la carga ha sido absorbido por las nuevas unidades tipo ro-pax, el de pasaje y de turismo ha sido asimilado sobre todo por la incorporación de nuevas embarcaciones rápidas (monocascos, catamaranes, etc.) capaces de competir con el avión. Esto ha provocado el que los dos últimos veranos, hayan sido los de mayor oferta de la historia en estas rutas, con unos precios muy atractivos que han llegado a suponer el transporte gratuito del coche en ciertas condiciones. Esta apuesta coincidió con una elevación de los precios del combustible, factor al que son muy sensibles estos buques rápidos por su elevado consumo, lo que hace aún más sorprendente el compromiso. Durante el verano, con elevadas ocupaciones, tiene una cierta lógica la explotación de estos buques, pero luego la actividad se reduce mucho durante el invierno, lo que obliga en muchas ocasiones a desarmar los buques de alta velocidad.



MILENIUM - Valencia, 9 Julio 2007 - ©Arturo Paniagua Mazorra

Y las cifras son muy expresivas. En los seis primeros meses de 2007 se ha producido un incremento de un 11,49 % en el número de pasajeros sobre igual periodo en el 2006, pasando de 1.940.178 a 2.163.030 personas. Sólo en junio de 2007 utilizaron el buque en Baleares 734.363 personas. En 2006 pasaron por los puertos de Baleares más de cinco millones cuatrocientas mil personas, aunque de ellos un millón fueron cruceristas, lo que supuso un crecimiento de un 7,47 % sobre 2005. Pero el incremento más espectacular fue en el apartado de vehículos de turismo en régimen de pasaje, con un incremento de casi el 14 % sobre 2005, alcanzando las 561.521 unidades. En los seis primeros meses de 2007, el crecimiento es de un 7,94 % en este apartado.

Acciona Trasmediterránea

Acciona Trasmediterránea es la mayor empresa de transporte marítimo de España. En el año 2006 transportó 3.738.886 pasajeros, con un incremento de un 16,8 % sobre 2005. Conviene indicar que en 2005 descendió el número de pasajeros sobre 2004. Pero su aportación a los beneficios antes de impuestos del grupo Acciona descendió un 9 %, debido al impacto del encarecimiento del carburante y el efecto a corto plazo de las nuevas líneas. El resultado después de impuestos también descendió un 7 % respecto a 2005. La carga siguió su espectacular crecimiento. El número de metros lineales de carga transportado creció un 29,5 %, desde los 3.66.168 metros de 2004 a 4.617.691, y un 7,3 % en 2006, cuando los metros lineales llegaron casi a cinco millones (4.955.518). Estos datos han llevado a rumorear la venta de la naviera a comienzos del 2008, fecha en la que desaparecen las limitaciones impuestas durante su privatización.

Una de las claves del incremento de la oferta de Acciona Trasmediterránea es la mejora de las líneas de alta velocidad desde la península a Baleares, concretamente a Ibiza. La introducción del JAUME I en 2005 por



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: Nuevos Fast Ferries en las rutas de Baleares ::

Balearia disparó todas las alarmas en la naviera de Acciona, al ver peligrar el monopolio que de facto mantenía en las rutas con embarcaciones de alta velocidad desde Barcelona a Baleares. En consecuencia, Acciona Trasmediterránea triplicó en el verano de 2006 su oferta de alta velocidad con cuatro buques rápidos que conectaban Ibiza con Denia, Alicante, Valencia y Barcelona. Esta oferta supuso pasar de ofrecer una media de 800 plazas diarias en el verano 2005 a las 2.600 plazas diarias del verano 2006 en las conexiones con Ibiza en buques de alta velocidad.

En 2006, Acciona adquirió dos fast ferries a otros armadores, y fletó un tercero para la temporada de verano, además de reactivar una de sus unidades del tipo Mestral. Los problemas económicos de Sea Containers, la empresa de James Sherwood, han degenerado en la venta a precios de saldo en los últimos meses de su flota de fast ferries, pero también de ferries convencionales e incluso buques de crucero, como el JULES VERNE.



ALMUDAINA DOS, Barcelona Agosto 2006 - ©Arturo Paniagua Mazorra

Baleares.

Por último, Acciona Trasmediterránea fletó en el verano 2006 el catamarán INCAT K 03 para cubrir la ruta rápida entre Alicante, Ibiza y Palma de Mallorca. Este buque tiene la particularidad de que no dispone de rampas, lo que obligó a disponer una en Alicante, un puerto al que volvía Acciona Trasmediterránea tras casi veinte años de ausencia. El nuevo INCAT K 03 cubrió el servicio Alicante-Ibiza-Palma de Mallorca. Este servicio se presentó el 18 de mayo en un acto en el que estuvieron presentes el presidente de Acciona Trasmediterránea, Juan Sáez, y el presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante, Mario Flores. Esta línea materializa una de las aspiraciones más importantes de la Autoridad Portuaria, con una salida diaria desde Alicante a las 08.00, al precio de cien euros. Este catamarán, que



MILENIUM DOS - Barcelona, Agosto 2006 - ©Arturo Paniagua Mazorra



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: Nuevos Fast Ferries en las rutas de Baleares ::

anteriormente navegaba por el Caribe, era el buque más rápido de la flota de Acciona Trasmediterránea, con una velocidad punta superior a los 45 nudos. El flete no fue renovado para la temporada 2007, y este buque navega actualmente como HD ONE en las rutas de las islas inglesas del Canal de la Mancha. Este verano, la ruta Alicante-Baleares la cubre el ALMUDAINA.

Otra novedad fue que Acciona Trasmediterránea comenzó a ofrecer un servicio regular desde Denia a partir del dos de mayo de 2006, utilizando el monocasco ALCANTARA, que realizó una salida diaria a las 10.00 horas desde Ibiza y a las 16,00 horas desde Denia. A partir del 16 de junio se incrementaron a dos salidas diarias; a las 11,30 horas y a las 20,00 horas desde Ibiza y a las 8,00 y las 16,00 desde Denia. Sin embargo, una varada del buque en el canal del acceso al puerto dianense provocó la interrupción de esta línea mientras el ALCANTARA era reparado en Cartagena. La entrada de Acciona Trasmediterránea en Denia volvió a levantar dudas sobre su posible saturación y sobre el estado de su canal de acceso. En 2007, Acciona Trasmediterránea no ha repetido desde Denia.

Desde Valencia Acciona Trasmediterránea operó el catamarán MILENIUM, que ofreció desde el 16 de junio de 2006 conexiones directas entre Valencia e Ibiza con salidas desde Valencia a las 12:15 horas y de Ibiza a las 16:00 horas, con dos horas y media de navegación. Este año también ha repetido ofreciendo esta singladura.

La ruta entre Barcelona y Palma de Mallorca estuvo cubierta por el catamarán MILENIUM DOS, que realizaba una rotación diaria entre ambas capitales, sin conexión a Ibiza como en años anteriores. La conexión directa Ibiza-Barcelona ofreció salidas desde Ibiza a las 9.00 horas el lunes, martes, jueves y sábado; y desde Barcelona a las 15.00 horas los lunes, martes, miércoles, viernes y domingo. En el servicio directo entre Mahón y Barcelona, las salidas desde Mahón son a las 9:00 horas en miércoles, viernes y domingo y desde Barcelona a las 15:00 horas en martes, jueves y sábado. Estos servicios los cubrió el monocasco ALMUDAINA DOS en alrededor de cuatro horas.

Balearia

Tras superar por primera vez los cien millones de euros de facturación en 2005, transportando más de la mitad de los pasajeros de líneas regulares en los puertos de Baleares en 2005, Balearia obtuvo en 2006 un beneficio neto de 8,79 millones de euros, más del doble de los 3,59 millones de año anterior. Su facturación ascendió a 147 millones de euros (108 en 2005), y la actividad aumentó en cerca de un 50% en relación con el 2005, y el transporte de viajeros fue superior a los dos millones. Uno de los pilares de estos resultados en una política comercial muy agresiva, que ha incluido este año, por ejemplo, pasaje entre Denia e Ibiza a diez euros, y hasta cuarenta y cinco salidas semanales en temporada alta a Baleares.



NIXE - Ibiza, 3 Marzo 2006 - ©Arturo Paniagua Mazorra



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: Nuevos Fast Ferries en las rutas de Baleares ::

Una de las novedades introducidas en 2006, coincidiendo con la celebración del vigésimo quinto aniversario de la ruta entre Denia e Ibiza, celebrado el 15 de junio de 2006, fue la introducción por parte de Balearia de un servicio rápido entre Denia y Formentera, que sitúa a esta isla a sólo dos horas de travesía del puerto de la Marina Alta, utilizando el catamarán NIXE 2. La naviera ofreció en el 2006 dos servicios diarios de alta

velocidad, de ida y vuelta, con La Savina y además mantuvo cinco servicios diarios con Ibiza y dos con Mallorca desde el puerto de Dénia. Este servicio directo no se mantuvo en 2007.



SEACAT DIAMANT - Barcelona, Agosto 2007 - ©Arturo Paniagua Mazorra

La reacción de la naviera de Denia a las adquisiciones de Acciona Trasmediterránea a comienzos de 2006 se produjo finalmente a primeros de junio de ese año con la compra de los catamaranes SEACAT DIAMANT y SEACAT RAPIDE al operador Hoverspeed, otra filial del grupo

británico Sea Containers, por trece millones de dólares cada uno. La quiebra de este armador ha provocado que cuatro de sus buques (Balearia ha comprado dos y Acciona Trasmediterránea otros dos) se incorporaran al registro español en 2006.

Estos gemelos pertenecen al tipo 81 del prolífico astillero australiano Incat (el JAUME II tiene el número de casco 38, y el JAUME III es el 041), del que se construyeron tres buques. El tercero es el STENA LYNX III (casco 040), que opera entre Fishguard y Rosslare en el Mar de Irlanda. Ambos fueron desarmados tras el cierre del servicio que Hoverspeed mantenía entre Dover y Calais atravesando el Canal de la Mancha en otoño de 2005. Estos dos catamaranes tienen una capacidad de 654 pasajeros y 155 vehículos, y dispone de rampas, lo que le proporciona mucha flexibilidad.

El primero que entró en servicio para Balearia fue el SEACAT RAPIDE, que fue rebautizado JAUME II y abanderado en España a comienzos del mes de julio de 2006, cubriendo un servicio entre Barcelona y Mahón, tras ser cerrado el puerto de Ciudadela el 15 de junio como consecuencia de una fuerte rissaga, una oscilación brusca del nivel del mar que provocó olas de hasta tres metros e inundó el puerto. Posteriormente pasó a cubrir la ruta entre Ceuta y la península, aunque su aparición en el Estrecho fue efímera antes de ser desarmado el pasado invierno. Este año cubre las rutas del Estrecho junto con el JAUME I. Su gemelo SEACAT DIAMANT navegó bajo pabellón italiano entre Barcelona y Palma durante el verano 2006, aunque se rumoreó durante cierto tiempo que iba a ser rebautizado JAUME III y registrado en España, lo que finalmente ocurrió el invierno pasado. Este año ha vuelto a cubrir las rutas entre Barcelona e Ibiza los viernes y domingos.



RAMON LLULL - Barcelona, 29 Septiembre 2006 - ©Arturo Paniagua Mazorra



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: Nuevos Fast Ferries en las rutas de Baleares ::



ESPALMADOR JET - ©Carlos Moreno

Por otro lado, Balearia mantiene sus rutas históricas Palma-Ibiza-Denia con el FEDERICO GARCÍA LORCA, y Barcelona-Alcudia-Ciudadela con el RAMON LLULL.

En el tráfico interinsular, la asociación de navieras Trasmapi-Balearia incorporó el pasado 10 de junio el catamarán ESPALMADOR JET en la línea Ibiza-Formentera durante todo el año. Este buque fue entregado 1999 en Australia como DRAUPNER, para armadores noruegos. A comienzos de este año fue vendido a una compañía italiana, que a su vez se lo vendió a Balearia. El ESPALMADOR JET tiene 42 metros de eslora, 12 de manga y una capacidad para transportar 360 pasajeros,

con una tripulación de siete profesionales. Tiene una velocidad de 31 nudos, por lo que cubrirá la travesía entre las islas en menos de media hora. Tiene una zona Vip para unos 25 pasajeros.

Otras navieras

En el verano de 2005, Iscomar amplió su red de líneas marítimas entrando en el mercado de Formentera, para lo que adquirió el catamarán PITIUSA NOVA a un armador francés. Se trata de una embarcación que tiene una eslora de 50 metros, alcanza una velocidad de 30 nudos y su capacidad es de 352 pasajeros y 36 turismos. Tras permanecer todo el invierno desarmado en San Carlos de la Rapita, este buque reanudó el 15 de junio de 2006 sus conexiones entre Denia, Ibiza y La Savina, ofreciendo una rotación diaria. Iscomar, que se define como una empresa marítima de bajo coste, ofrece pasajes en la línea Denia-Formentera (con escala de 30 minutos en Ibiza), con el catamarán PITIUSA NOVA a una oferta especial de 32,90 euros por trayecto en butaca, (15,95 euros en el caso de residentes Baleares).



MENORCA EXPRESS, Ibiza 3 Marzo 2006 - ©Arturo Paniagua Mazorra

Otra naviera de Formentera, Mediterránea Pitiusa también incorporó un nuevo catamarán, el BLAU DE FORMENTERA, entre La Savina e Ibiza la pasada primavera. EL BLAU DE FORMENTERA es un catamarán de más de 30 metros de eslora construido con carácter especulativo por el astillero italiano Rodriguez, capaz de transportar 320 personas. El BLAU DE FORMENTERA fue el primer barco rápido totalmente nuevo, que entra en funcionamiento en la línea entre Ibiza y Formentera. Tiene dos motores MTU de 2.000 KW de potencia cada uno, que le impulsan a 28 nudos, lo que le permite realizar la ruta Formentera Ibiza en media hora. Su adquisición quizás provocó la

compra del ESPALMADOR JET por parte de Balearia, del que será competencia directa.



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: Nuevos Fast Ferries en las rutas de Baleares ::

El único operador de la ruta interinsular entre Cala Ratjada y Ciudadela, Cape Balear, cambió tras los problemas económicos del pasado verano, su denominación a Interilles Express, y fletó en febrero el buque de efecto de superficie SEA JET 1 a un armador maltés. El 30 de abril realizó su primer viaje como SEA JET 1 entre Ciudadela y Alcudia con 45 pasajeros en 55 minutos. Pero los problemas mecánicos que han perseguido a todos los buques fletados por este operador llegaron a finales de junio, cuando el SEA JET 1 tuvo una rotura del colchón, lo que provocó que fuera desarmado en Ciudadela. Allí sufrió una reparación de fortuna para llevarlo a Barcelona, donde reparó definitivamente. La



cortina doble de neopreno, de nueve metros, instalada en la parte posterior de la nave, evita que se fugue el aire que inyecta al barco y que permite, en última instancia, que éste coja velocidad. La rotura de este elemento, en algún punto del Canal de Menorca y a causa, al parecer, de un tronco o de una boya, provocó que el catamarán viera drásticamente reducida su velocidad de navegación, resultaron afectadas 430 personas que fueron embarcados en buques de otras navieras.

:: Artículo publicado el 11 de Septiembre de 2007 ::