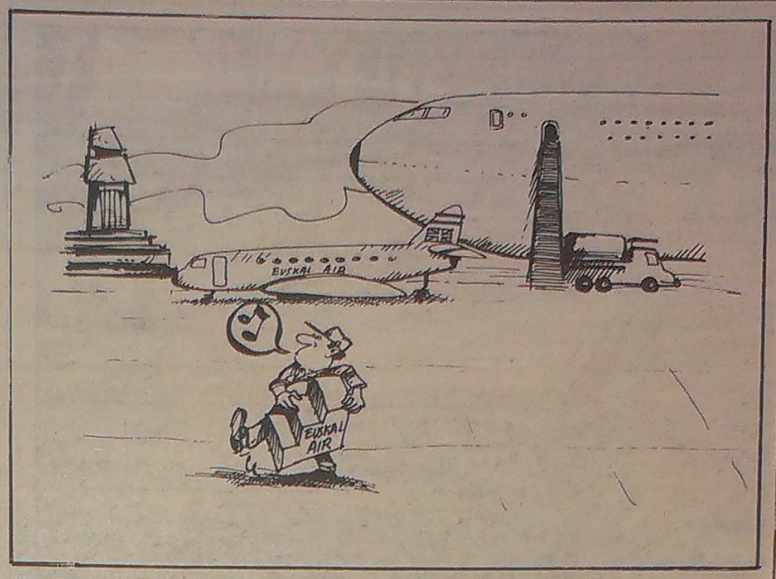
La empresa Euskal Air, constituida el 28 de junio de 1986, como ya informó este periódico el verano pasado, con la intención de instalar su base de operaciones en Foronda, «en el supuesto de obtener en Araba los apoyos, ventajas y beneficios, de diverso tipo, que justifiquen esa decisión», se ha mostrado de acuerdo con las propuestas de promoción del aeropuerto de Foronda entregadas por el consorcio internacional Avmark-Cicero y ha presentado a la Diputación una propuesta-proyecto para estudiar la viabilidad de una compañía aérea regional que opere en Foronda.



Las casas especializadas han presentado un listado de aviones pequeños como la mejor alternativa de futuro para un aeropuerto preparado para recibir aeronaves.

La empresa, que acaba de obtener autorización provisional para hacer vuelos 'charter', proyecta combinar este servicio con posibles líneas regulares de tercer nivel

Euskal Air se ofrece para estudiar la viabilidad de una compañía aérea regional con base en Foronda

José A. Abásolo

Dos de los tres socios de Euskal Air SA, Félix Vallejo y José María Huerga Aldazábal, han informado a este periódico que siguen adelante sus proyectos para comenzar a operar en el mercado de vuelos 'charter', aunque de momento tendrán que aplazar su puesta en marcha para la próxima temporada de invierno. Sin embargo afirman que han conseguido un paso decisivo en sus proyectos, ya que la Dirección General de Aviación Civil les acaba de conceder la autorización provisional como empresa de tráfico aéreo no regular de pasajeros. Sin abandonar esos planes, cuya puesta en marcha sólo está pendiente de la llegada de inversionistas o accioniestas que aporten 350 millones de pesetas, los fundadores de Euskal Air han desempolvado una aspiración que tenían en la reserva, la de establecer líneas aéreas regulares de tercer nivel, y se la han expuesto a la Diputación. El hecho de que las conclusiones a que ha llegado un técnico del consorcio internacional Avmark-Cicero, después de cinco meses de trabajo contratado por la Diputación, hayan sido la conveniencia de estudiar la viabilidad de una compañía aérea regional que tenga base en Vitoria, les ha animado a exponer sus propias ideas en este mismo sentido. Las mismas recomendaciones del 'consulting' internacional, que citan en concreto a la iniciativa de Euskal Air, creen que les concede un cierto apadrinamiento.

El tercer nivel

La propuesta proyecto de Euskal Air, lo mismo que la de Avmark-Cicero, se limita a aportar recomendaciones y líneas de acción que en gran parte son coincidentes, pues los planteamientos de partida de los dos trabajos son coincidentes. Se admite que la debilidad progresiva de los servicios prestados en Foronda es debida a una falta de frecuencia y regularidad de los vuelos que parten del aeropuerto vitoriano. Avmark recuerda que Bilbao cuenta con una frecuencia nacional de 68 vuelos diarios de ida y vuelta frente a los 18 que existen en las instalaciones alavesas. La coyuntura aeronáutica internacional concede importantes posibilidades de variar esta situación, según se entiende en ambos estudios. Se cita por una parte el debate que existe en la mayor parte de los países europeos, todos los cuales cubren sus servicios aéros con compañías públicas, y por otro los planes de reestructuración de las compañías de bandera españolas, aún no desvelados. La liberalización de la actividad aeronáutica civil que se espera de estas nuevas circunstancias es la que alimenta las esperanzas de las líneas regulares de tercer nivel, que todos los indicios apuntan que serán cubiertas por compañías aéreas regionales. Las diferencias de matiz que existen, en el desarrollo de ambas propuestas, entre uno y otro trabajo, es que Avmark, a través de la casa Air Group International que realizaría el estudio de viabilidad, parece señalar que es necesario que se ejerzan presiones políticas para que las licencias de tercer nivel sean concedidas, mientras que Euskal Air considera que la posibilidad de obtener la correspondiente concesión dependera de las condiciones de competividad, con regularidad en el servicio, que se presenten ante la Administración, junto con la capacidad de generación de beneficio que se ofrezca a los inversionistas. Avmark dá por sentado que se producirá un hueco de mercado tras la reestructuración de Iberia, mientras que Euskal Air considera menos claro que eso se produzca en esos términos. «*La definición del tráfico regional* –afirma la empresa vasca– *constituye un concepto indeterminado, que vendrá determinado en gran medida por las posibilidades operativas de Iberia y Aviaco*». A su juicio, por el momento, donde habrá apoyo político a compañías regionales será en Canarias, Andulucia y Baleares.

Otras propuestas

Euskal Air ha informado que no es la única empresa que ha presentado propuestas. Según noticias solventes, la Diputación tendría ya encima de la mesa un ofrecimiento de la empresa francesa ITV y otro de la firma española Mediterraneo Air Services. Indica, por otra parte, que ellos siguen adelante con su plan de vuelos 'charter', y que de conseguir la cobertura de los 350 millones de pesetas de capital social, lo que consideran que va a ser factible, comenzarían a operar en Foronda el próximo día uno de noviembre. En esa fecha contarían con el primero de los tres aviones de la British Aerospace sobre los que han formalizado un precontrato, y habrían conseguido la autorización definitiva de vuelo.

sociedad creada hace un año contará con un capital social de 500 llones antes del 15 de octubre y fletará su primer vuelo en abril de 1988

Euskal Air firma el precontrato de compra de tres aviones que volarán desde Foronda

La compañía Euskal Air firmó ayer en Bilbao el precontrato de compra de tres aviones 'Boeing 737', que tendrá que pagar en un plazo se siete años, pero que podrá usar a partir de abril. Ese precontrato, junto a la certificación notarial de que han sido suscritas acciones de la empresa por un valor de 500 millones de pesetas, que podrá ser ampliada antes del 15 de octubre, son las condiciones fundamentales para que la empresa consiga autorización oficial que le permita el inicio de actividades.

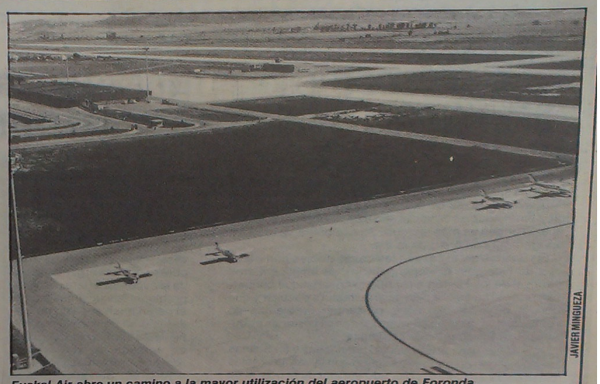
J.A. Abásolo

Las previsiones de la compañía Euskal Air, cuya viabilidad ha sido confirmada como una de las facetas de potenciación del aeropuerto de Foronda por la casa consultora aeronáutica Sánchez Blanco, según las primeras en convertirse en realidad, según las fuentes que ha podido obtener este periodico a través del propio Presidente de Euskal Air, Félix Vallejo Díaz Caneja, fletes emdados apadrinarán financiera e institucionalmente el desarrollo de Euskal Air en el estadio de mero promotor industrial al de sociedad mercantil con un patrimonio y un riesgo constatables.

Euskal Air SA está a punto de cumplir los requisitos fundamentales, y aún tiene un plazo que se extiende hasta el 15 de diciembre próximo para cubrirlos, que le permitan obtener autorización oficial de la Dirección General de Aviación Civil para el inicio de sus operaciones como compañía de tráfico aéreo no regular, lo que se conoce en el argot aeronaútico como de vuelos 'charters'. El creador de esta idea mercantil e industrial, que plasmó de una forma testimonial hace algo más de un año en el registro mercantil de Bilbao, con la sigla de Euskal Air y un capital de un millón de pesetas, asegura que cuentan con un tiempo holgado para conseguir la autorización oficial que les permitiría volar desde Foronda a partir de abril de 1988. Las condiciones exigidas por la autoridad aeronaútica para conceder tal permiso, que será de *«carácter experimental»*, y durará un año, han sido cumplidas, según ha podido saber este periódico.

Cambio de avión

El primer paso fundamental logrado por Euskal Air fue la concesión de un plazo de seis meses, concedido el pasado día 27 de febrero por la Dirección General de Aviación Civil, al objeto de que certificara que cumplía las condiciones establecidas en la Ley de Navegación Aérea para operar como empresa de tráfico aéreo no regular. El segundo paso es que se está a punto de conseguir la cobertura financiera para llevar adelante el proyecto y el tercer paso será la correspondiente solicitud de autorización para inicio de los vuelos. El único cambio de planes surgido a lo largo de este proceso, y que ha motivado la solicitud de un prórroga del plazo dado por el ministerio, es el cambio de aparato a utilizar. El 'BA 146' de la British Aerospace, previsto inicialmente, de 100 plazas, ha sido sustituido por el 'Boeing 737', de 170 plazas. Se mantiene sin embargo el número de aparatos a utilizar, que será de tres. La firma del precontrato de compra de estos aparatos fue suscrita ayer en Bilbao con el fabricante, bajo una forma de alquiler-compra, que una vez en operatividad será sustituida por una fórmula de 'leasing', que permitirá la adquisición de los aviones un un periodo de siete años.



JAVIER MINGUEZA

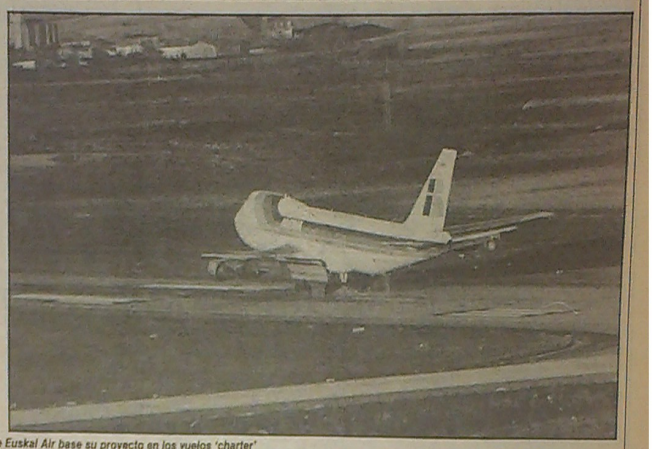
Euskal Air abre un camino a la mayor utilización del aeropuerto de Foronda.

Félix Vallejo afirma que la suscripción del capital se reduce ya a los trámites oportunos, ya que los 500 millones de capital serán asumidos en cuestión de días. El capital privado, 150 millones de diversos accionistas locales, nacionales y un socio extranjero, y de un 20 a un 30% por las dos Cajas de Ahorros radicadas en Vitoria y Alava, cubrirá la mayoría, que se complementará con aportaciones oficiales, como la de la Cámara de Comercio, y oficiosas, como las de Sociedad de Capital Riesgo del País Vasco. Fuentes oficiales de las cajas alavesas han confirmado la existencia de negociaciones con Euskal Air, pero han indicado que no existe una decisión firme todavía.

124 empleados

La estructura operativa de Euskal Air, que radicará en el aeropuerto de Foronda, requiere el empleo de 54 personas en tierra, entre personal administrativo y técnicos de mantenimiento. A esta plantilla hay que añadir un mínimo de 70 personas de vuelo para completar las 14 tripulaciones que tendrían que rotarse para cubrir las necesidades de servicio de los tres aviones. Este personal se incorporaría de una manera escalonada, y salvo los 14 comandantes precisos podría ser cubierto fundamentalmente con personas de la provincia o cercanías.

Félix Vallejo, que junto con el actual otro socio de Euskal Air, tendrán a su disposición un paquete de acciones liberalizadas del 5%, afirma que creen que van a entrar en el mercado en un buen momento, pues a partir del verano que está a punto de concluir Aviaco dejara de hacer servicios 'charters'. Explica que los vuelos 'charters' que salen cada domingo de Foronda en la actualidad, que son de la compañía Air Europa, en la que participan los bancos de Bilbao y Vizcaya, están obteniendo unos buenos resultados, lo que confirma la procedencia del planteamiento comercial que se han hecho. La cobertura jurídica actual no cree que se vea alterada, ya que la liberalización es total ya en Europa por lo que se refiere a vuelos no regulares.



La inviabilidad de una compañía de tercer nivel ha hecho que Euskal Air base su proyecto en los vuelos 'charter'

Félix Vallejo tiene el apoyo de instituciones y empresarios para poner en marcha la primera empresa de aviación que organizará vuelos 'charter' con sede en Vitoria

Euskal Air considera inviable la creación de una compañía aérea regional en Foronda

La compañía de aviación Euskal Air camina con paso firme hacia su consolidación como la primera sociedad que organizará vuelos 'charter' con sede en el aeropuerto de Foronda. En estos momentos solamente falta definir un 25 por ciento del capital social de 500 millones con que surge la empresa. El 75 por ciento restante está ya comprometido.

P. Góngora

Félix Vallejo, promotor de la compañía Euskal Air -el nombre es provisional-, ha descartado en estos momentos la vía de operar como compañía regional o de tercer nivel. Ninguno de los datos de viabilidad económica que se tienen aconsejan introducirse en una aventura que no es rentable a corto plazo, en contra de lo que informes encargados por la Diputación como el de Sánchez Blanco parecen indicar con algunas matizaciones. Euskal Air también nació con el objetivo de transformarse en compañía de tercer nivel. Se partía con la presencia de que el tráfico en aeropuerto de San Sebastián podría ser abandonado por Aviaco, a causa de que los veinte Fokker F-27 de esta compañía ibari a ser dados de baja. En función de este factor y con un tráfico desde y a Foronda y San Sebastián, se diseñó la compañía aérea que debería ser completada por vuelos 'charter'. El proyecto se ha dejado como inviable a causa del vacío legal que rodea lo relacionado con el tráfico de tercer nivel, la indecisión de Aviaco sobre la fecha para dar baja a sus Fokker y al resultar el avión escogido en primer lugar, el BAe 146-200 un poco justo para el mercado charter.

En esa tesitura, ya había sido concedida por la Dirección de Aviación Civil la oportuna licencia administrativa, exclusiva para vuelos no regulares o 'charter'. El estudio de concreción del proyecto dio al Boeing 737-400, con capacidad para 170 pasajeros, el mejor resultado frente a otros aparatos de su categoría de la British Aerospace y de la McDonell Douglas.

Varias son las razones económicas en las que sostener el proyecto para compañía 'charter'. La retirada total de Aviaco, del mercado intraeuropeo eliminando 21 aviones de dicho servicio así como la magnífica posición del Mediterráneo español y las Islas Canarias como el primer país receptor de turismo de Europa. La evolución del mercado 'charter' intraeuorpeo, con un crecimiento sostenido del 11 por ciento anual. El bajo precio del dólar y la tendencia a la baja de los combustibles. Finalmente, el 'boom' continuado del turismo europeo hacia España (Mediterráneo y Canarias) unido al hecho de que la zona de influencia de Foronda es un centro emisor de turismo nacional, no suficientemente motivado por la dispersión de los vuelos 'charter' de otras compañías hacia otros aeropuertos de la región, en deterioro de zonas como las de Rioja y Navarra, por lo que el potencial de 200.000 pasajeros de 'charter' quedan reducidos.

Euskal Air cuenta en estos momentos con el apoyo decidido de la Diputación Foral y de la Sociedad de Capital Riesgo del País Vasco que ha supervisado el proyecto. Las Cajas Provincial y Municipal también creen en su factibilidad, igual que la Cámara de Comercio. Entre estas entidades y un importante 'tour operator' europeo completarían entre el 70 y el 75 por ciento del capital de 500 millones necesario para la puesta en marcha de la empresa. La Diputación, además de ventajas fiscales daría facilidades para el asentamiento de la compañía en terrenos del aeropuerto de Foronda. El 25 por ciento del capital que falta se negocia en la actualidad con un sector de empresarios alaveses interesados en el proyecto.

En los últimos años se ha producido una avalancha de compañías 'charter'

Un mercado basado en los turistas ingleses, alemanes e italianos

P.G.

Aunque la compañía que opere desde Foronda se denomine 'Euskal Air' de manera provisional, la verdad es que el posible mercado habla en inglés, alemán e italiano, principalmente. Según datos facilitados por Félix Vallejo, el mercado de los vuelos 'charter' está constituido en su 40 por ciento por los turistas ingleses, el 25 por ciento son alemanes, el 22 por ciento italianos, el 9 por ciento franceses y el 4 por ciento españoles. Son porcentajes de verano. En invierno, los ingleses representan el 26%, alemanes, el 20%, italianos el 18% y españoles el 18%. En menor cuantía están suizos 9%, austriacos, 9% y franceses 9%. Los inmigrantes constituyen la mayoría de estos usuarios. En 1986, 14 millones de europeos utilizaron esta forma de transporte con destino a las zonas turísticas españolas, Canarias y Mediterráneo.

Junto a un incremento de los pasajeros que utilizan vuelos 'charter' se ha producido también en los últimos años una avalancha de compañías. Solamente en Mallorca se han creado siete empresas en los últimos tres años. Además de la veterana Spantax, han surgido firmas como Hispania, Air Europa, Universaler, Spanair, LTE o Canátrica. Los expertos creen que el mercado sigue creciendo, aunque la abundancia de compañías hace más pequeña la cuota de mercado. Existen problemas para conseguir tripulaciones y cierta preocupación por la futura liberalización del mercado aéreo.

Para Alava, la creación de Euskal Air va a suponer 133 nuevos puestos de trabajo. La base de la compañía y el mantenimiento de los aviones se realizará desde Vitoria, aunque tendrán que montarse oficinas en Mallorca, Málaga y Almería. La apuesta de Euskal Air son sus dos modernos aviones Boeing 737 que entrarán en funcionamiento en noviembre de 1988, dentro justamente de un año.