

El cielo está enladrillado...

autor pacogor

jueves, 04 de marzo de 2010

Modificado el jueves, 04 de marzo de 2010

Recurriendo al acervo popular para definir la situación de las conexiones aéreas en el Archipiélago, bien se podría aprovechar el trabalenguas que arrancaba con la archiconocida premisa de "el cielo está enladrillado". Tomando por bueno el símil, el difícil objetivo que se plantea a partir de entonces es encontrar medidas efectivas para eliminar cualquier obstáculo que pueda bloquear o ralentizar el tráfico en lo que hace las veces de la principal autopista de Canarias y, por extensión, puerta de entrada de la principal fuente de ingresos de la economía local, que gravita en torno al turismo.

Apenas dos meses después de dejar atrás el peor año que se recuerda para este sector en las Islas, todos los representantes del colectivo se muestran moderadamente optimistas y confían en que de manera lenta, pero progresiva, esta actividad retome el pulso y, si no surgen nuevas complicaciones que echen por tierra los incipientes síntomas de recuperación, a partir de la temporada estival comiencen a constatar los primeros datos favorables. Cuestionados por las claves para garantizar el futuro de la industria turística en Canarias, los titulares de la Consejería de Turismo del Ejecutivo autonómico, el Cabildo de Tenerife, la asociación de compañías aéreas que operan en el Archipiélago (AOC) de Canarias, la patronal hotelera (Ashotel) y la Asociación Provincial de Agencias de Viajes (APAV) coinciden en citar una serie de factores imprescindibles para cumplir con éxito esta compleja misión. Tasas aeroportuarias.- A pesar del reciente anuncio del Ministerio de Fomento del abaratamiento de las tasas aéreas en un 8% para 2011 y otro 7% más en 2012, las administraciones públicas y colectivos empresariales canarios consideran la medida insuficiente e insisten en la necesidad de ampliar la bonificación a las aerolíneas que amplíen su número de pasajeros hacia Canarias, que inicialmente expira el próximo día 26, un hecho que, a juicio del consejero de Turismo del Cabildo tinerfeño, José Manuel Bermúdez, es "irrenunciable". Al respecto, todos los agentes implicados en este negocio están convencidos de que el Ejecutivo central se pronunciará en breve en este sentido, aunque sea una medida en exclusiva para el Archipiélago. De hecho, Bermúdez asevera que "en el caso de que finalmente no se llegara a aplicar, el tan cacareado Plan Canarias se quedará en agua de borrajas". "Slots" y nuevas rutas.- El apartado anterior es también un elemento estrechamente interconectado con el aumento de los "slots" (derechos de despegue y aterrizaje) solicitados por las aerolíneas, cuya fidelidad por un destino también está influenciada por las ventajas económicas que éste le ofrezca. En esta línea, España, y Canarias en concreto, juegan con desventaja con otros destinos competidores ya que al pertenecer a la Unión Europea las instituciones públicas tienen prohibido subvencionar directamente a un touroperador o a una aerolínea para que implante una ruta determinada. Por ello, la estrategia promocional requiere un esfuerzo adicional a la hora de implantar nuevos enlaces, entre los que la principal demanda apunta hacia Francia e Italia, sin olvidar otros mercados emergentes como Rusia y el resto de países procedentes del extinto bloque del Este. Las reservas de "slots" para la campaña de verano vaticinan un claro repunte de plazas para todas las Islas. Sin embargo, esto no es garantía ni de aumento de capacidad ni de que se incremente la ocupación de los aviones. El presidente de Ashotel, José Fernando Cabrera, enfatiza que "debemos planificar el futuro de Canarias con un gran plan de conexiones aéreas en el que estemos todos representados, y, a través del cual, analicemos en qué mercados podemos crecer, en qué sitios podemos lanzarnos directamente, con qué frecuencias, etcétera". Cogestión.- La deseada cogestión de los aeropuertos parece ahora más al alcance de la mano que nunca. La escisión del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) será determinante en la entrada de las comunidades autónomas y el capital privado en los órganos de gestión de los aeropuertos. No obstante, todavía se desconoce cuáles serían los pioneros en usar este modelo y cómo se articularía definitivamente. En esta línea, el Gobierno y los empresarios subrayan que este cambio haría mejorar sensiblemente los "números" de los aeródromos locales. Conflictos laborales.- Al ya de por sí inestable negocio aeronáutico, que según recalca la consejera autonómica de Turismo, Rita Martín, "es uno de los de mayor riesgo al depender de múltiples condicionantes", se le han sumado últimamente nuevos elementos que contribuyen a enturbiar el actual escenario de incertidumbre. El primero y más preocupante de ellos es el conflicto de los controladores aéreos españoles, al que ya se han sumado -aunque no con la misma "beligerancia"- los irlandeses y los franceses. El "golpe sobre la mesa" del ministro de Fomento, José Blanco, es calificado por todos de "acto de valentía", aunque "lo que ocurra en la próxima Semana Santa va a marcar la efectividad real de la medida", puntualiza Bermúdez, que afirma que "si este colectivo acaba por salirse con la suya, el estado de derecho de este país quebraría". Mientras, la convocatoria de huelgas en compañías de gran tradición como la de pilotos de Lufthansa no sólo tiene incidencia directa sino que crea un clima de desconfianza en los consumidores que retrae el interés por volar para evitar "disgustos" de última hora. Quiebra de compañías.- En los últimos años el cierre de aerolíneas o touroperadores se ha convertido en noticia habitual con nombres tan conocidos en el mercado canario como Futura, LTE International Airways, XL Leisure, un constante goteo que más recientemente ha afectado al touroperador escocés Globespan y al irlandés Budget, a las compañías Air Comet y Hola Airlines, hace escasos días, y hasta a gigantes como Japan Airlines. En el ámbito español, Iberia presentó la semana pasada un balance contable con pérdidas por primera vez en 13 años. Todo ello representa suficientes precedentes como para descartar tajantemente que en los próximos meses, semanas o días no salte a la luz una nueva "sorpresa" de este tipo. José Fernando Cabrera es el que menos contempla esa opción ya que sostiene que "el mercado está ya muy saneado", a lo que añade que si esto llegara a ocurrir, hoy en día la cuota que deja la empresa que desaparece es asumida casi de inmediato por el resto de compañías". Mientras, José Ignacio Alonso, de la APAV, señala que "pese a que no se puede saber cuál, durante este año caerá alguna más", al tiempo que afirma que "por el efecto en cadena de este negocio, hay empresas en las Islas que también han tenido como consecuencia de la quiebra la de algunos touroperadores extranjeros". Entre tanto, Braulio Marrero, de AOC-

Canarias, circunscribe esta posibilidad a "esas pequeñas compañías que han surgido al amparo de la batalla del low cost". Por contra, apostilla que "el chárter que opera con Canarias pertenece a grandes grupos muy consolidados, por lo que el posible margen de peligro a sufrir graves problemas económicos es bastante limitado". LEÍDO EN: eldia.es