

La recuperación de la movilidad aérea en Canarias

Autoría: Juan Carlos Martín Hernández; Sebastián Pérez González; Tomás Van de Walle

Afiliación: Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria | Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria | Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria

TIPO	PÁGINAS	IDENTIFICADOR
Artículo de opinión sobre transporte aéreo	291-296	TDL-75-2020-291-296

RESUMEN DOCUMENTAL

Artículo de opinión publicado durante la primera fase de la pandemia de COVID-19 sobre la recuperación de la conectividad aérea de Canarias. Los autores analizan el impacto sanitario y económico de la paralización, la dependencia insular del transporte aéreo y las medidas necesarias para recuperar la confianza de viajeros y mercados. Plantean cuestiones sobre seguridad sanitaria, costes aeroportuarios, tarifas, descuento de residente y competencias autonómicas en política aérea.

PALABRAS CLAVE

Canarias · movilidad aérea · COVID-19 · transporte aéreo · turismo · aeropuertos · conectividad

CITA BIBLIOGRÁFICA

Juan Carlos Martín Hernández; Sebastián Pérez González; Tomás Van de Walle. «La recuperación de la movilidad aérea en Canarias». Torre de los Lujanes, n.º 75, 2020, pp. 291-296. ISSN 1136-4343.

La recuperación de la movilidad aérea en Canarias¹

Por
Juan Carlos
Martín Hernández,
Sebastián Pérez
González y Tomás
Van de Walle;
*miembros de la Real
Sociedad Económica
de Amigos del País
de Gran Canaria*

No ha pasado mucho tiempo, tres meses escasos desde la aparición del primer contagiado por coronavirus, y ya nos parece una eternidad. Ni en la peor de las pesadillas que hubiéramos podido tener entonces, se nos hubiera ocurrido un escenario tan dramático con la desaparición de un enorme número de personas, pero también, tan desastroso, por la reducción de los niveles sociales y económicos que, según muchos de los indicios, presagian. Pero estas líneas no pretenden servir de apostolado del apocalipsis, sino, todo lo contrario, ser optimista en la materia en la que sumamos años de experiencia directa.

No hay mejor manera de empezar estas líneas que expresar el reconocimiento a sus

¹ Artículo publicado en las páginas de Opinión de LA PROVINCIA / DIARIO DE LAS PALMAS, el lunes, 27 de abril de 2020

principales protagonistas, empezando por la extraordinaria labor del conjunto del personal sanitario. Ellos han sabido responder con gran valor personal, pero también con una extraordinaria profesionalidad, a un problema desconocido y de una dimensión colosal, por los que la sociedad canaria se siente orgullosa y se puede felicitar por ello. Pero no debemos quedarnos ahí, ya que, en la parte que les implica, también la reacción de las patronales turísticas, se debe calificar de ejemplar desde el primer momento, priorizando la protección sanitaria de sus clientes y sacrificando cualquier interés económico o empresarial. Y, en paralelo, los dirigentes políticos de la administración autonómica, fundamentalmente, que no se han parapetado en excusas, sino que han estado gestionando y coordinando las actuaciones que correspondían en cada momento, con responsabilidad y rigor.

Pero dentro del desánimo que provoca estar en una situación en la que se carece de la mínima libertad para moverse y en medio de una terrible pandemia, hay que recuperar la confianza que nos ofrece la buena gestión y los sacrificios personales, aportando algunas ideas y sugerencias que ayuden a amortiguar el escenario económico y social de retroceso hacia el que se dirige la sociedad global y que en Canarias alcanzará serias dimensiones por su dependencia del turismo y de su instrumento clave, el transporte aéreo.

No por repetirlo infinidad de veces se puede tener razón, pero a lo largo de un siglo, el transporte aéreo, ha sido capaz de levantarse con más fuerza, cada vez que las circunstancias o las crisis ajenas la han golpeado, y de adaptarse a lo que la sociedad le exigía. Se haría interminable el listado de obstáculos superados, subidas desmedidas del precio del petróleo, accidentes impactantes, terrorismo injustificable, competencia con los trenes de alta velocidad y,

recientemente, la «vergüenza de volar», en la que el aborrecimiento contra el cambio climático, se concentra en la aviación. También de esta sabrá salir y lo hará, en un plazo no demasiado largo y, como siempre, reacomodándose, porque el transporte aéreo debe dar respuesta a miles de millones de personas que no van a renunciar a sus servicios y a decenas de millones que lo trabajan y lo hacen posible.

Por buscar similitudes con la crisis actual del coronavirus se nos ocurre recordar la ola de secuestros que se iniciaron a finales de los sesenta y que acabaron imponiendo los controles de seguridad en todos los aeropuertos del mundo, llegando incluso hasta las mismas dependencias de la administración que atienden al público que ahora las emplea de forma habitual. Mucho después vino el 11S y se tuvo de nuevo que apretar las tuercas de la seguridad física de los pasajeros, ejerciendo controles sobre los equipajes. Hoy nadie los cuestiona, a pesar, de las incomodidades que produce y el tiempo que empleamos en atravesarlos.

Quizás ahora, que en los aviones no hay armas, ni artículos susceptibles de usarse contra las personas, pudiera servirnos como modelo para que mañana en los aviones tampoco haya virus, porque el mundo y la globalización alcanzada no pueden repetir la excepcionalidad caótica actual y, su facilitador principal, el transporte aéreo, tampoco. Cuanto antes lo aceptemos, más tiempo dispondremos para optimizar el proceso de acomodo.

El alcance reducido con que la pandemia está azotando a Canarias permite ser relativamente optimista para la temporada próxima de invierno, aun reconociendo que mientras la investigación en curso no le cierre el camino a la propagación del virus y resuelva sus múltiples incógnitas, cualquier alternativa que se active, solo cabe considerarla paliativa. Pero, así y todo, con la evolución que se observa, cabe identificar una oportunidad para que Canarias, pueda

convertirse en una referencia como lugar turístico sanitariamente seguro, que no va a tener el resto de España, ni siquiera Baleares, porque tienen demasiado encima el verano.

Por lo tanto, parece razonable empezar a prepararse ya, lo que, en nuestra opinión, significa poner el foco directamente en los aviones comerciales, por donde vienen y se van los turistas. Después, en el resto y en particular en los aeropuertos, aunque el establecimiento publicado de secuencias de apertura por tipo de conexiones, primero domésticos, seguidos de los europeos y después del resto del mundo, debería requerir, si no queremos retroceder, el que ninguno de los grupos empiece las operaciones, hasta que lo pueda hacer el que se encuentre más retrasado en reducir la pandemia. Con esa interpretación, Canarias puede empezar a olvidarse de mejorar la situación de la industria turística la próxima temporada de invierno. Tampoco sería razonable discriminar por el nivel de contagio de la zona, Sevilla o Málaga antes que Madrid o Barcelona, Suecia antes que Gran Bretaña, etc., resultaría discriminatorio hacia las personas que pueden demostrar no tener problemas de contagio. Todas estas reflexiones, nos acaban llevando de nuevo al inicio de la exposición. El objetivo no puede ser otro que el avión. Lo que nos tiene que importar es garantizar la desinfección del avión y los procedimientos que debería tener asociados.

Y no va a ser simple porque, entre otras limitaciones, dependerá de decisiones alejadas de los recursos y de la capacidad que hoy tiene Canarias, pero no se debe dejar de afrontarlas de una u otra forma si queremos aprovechar la oportunidad que entendemos tiene solo Canarias por la singularidad de su clima de invierno. Y, para no quedarnos en meras hipótesis o planteamientos teóricos, se propone una síntesis de lo que podría ser una forma de encaminamiento de

la salida del túnel, siempre subordinado a las directrices y a la supervisión de las autoridades sanitarias.

La premisa, ya enunciada, es que todo lo que entra en un avión debe disponer de garantías razonables de no estar contagiado, ni ser foco de contagio. El pasajero porque debe pasar un control previo (temperatura, test, pasaporte sanitario, etc., lo que decidan las autoridades), los empleados que atienden al avión en la escala, porque la empresa que los contrata debe garantizarlos, los equipajes, mercancías, catering, bolsos de mano, prensa, etc., porque deben disponer de un sistema previo que avale su esterilidad.

La compañía aérea tendrá, a su vez, que alargar el tiempo de escala, porque su avión tendrá que someterse a la desinfección que se estime conveniente, por ozono, vía aérea, etc. Y mientras no se regule en Europa una configuración mínima de la cabina de pasajeros, se tendrá que debatir con ellas las distintas maneras de optimizar una ocupación compatible con la distancia social necesaria. En realidad, casi no haría falta, si se cumpliesen protocolos como los que se exponen; el problema es que han exprimido tanto el espacio, en perjuicio del confort elemental de pasajeros, que resulta irritante no aprovecharlo ahora.

Pero también a las compañías aéreas se les debe responsabilizar en materia de seguridad sanitaria de los pasajeros que transportan, requiriéndoles que documenten que no son potencialmente contagiosos y advirtiéndoles que pasarán en destino un control sanitario que les puede llevar a pasar sus vacaciones en un centro de aislamiento.

Lo expuesto no es sino una línea básica de trabajo que puede tener variantes y excepciones, una de las cuales, debe ser el transporte interinsular. Una vez que desaparezcan las limitaciones de movilidad en todas las islas, no necesitarían que se les aplicase en sus escalas. Y no

hay que añadir mucho más sobre los aeropuertos que no se pueda deducir de lo expuesto para las aeronaves. Si acaso, especificar que los controles sanitarios deben ampliarse a las llegadas, aunque fuera seleccionando muestras aleatorias para verificar la aplicación del proceso

Aunque pueda parecer innecesario mencionarlo, los aeropuertos tendrán que hacer alguna inversión no prevista y, quizás, abandonar sus planes inmobiliarios, (confiemos que no lo hagan con la «descarbonización» de los aeropuertos) incrementando sus gastos de funcionamiento. Algo parecido a lo que les ocurrirá a los operadores aéreos y que, en ambos casos, lo pagarán los pasajeros en el precio del billete, lo cual, no sería tan preocupante, si el Ministerio de Transportes, fuera capaz de resolver de una vez, el desbarajuste de las tarifas y la aplicación sin control adecuado del descuento al residente.

A propósito, ¿Para cuándo se espera que Canarias asuma funciones y disponga de personal suficiente, para aplicar su propia Política de Transporte Aéreo?