

Opinion

/ 18/01/2012 (07:50 h.)

COLABORACIÓN

Del comercio de emisiones y otras amenazas

SEBASTIÁN PÉREZ GONZÁLEZ*

-

Más sobre el autor

Compartir:      



La condición de insularidad, la lejanía al continente o la dependencia del turismo, no fueron argumentos suficientes para que las regiones ultra-periféricas consiguieran un tratamiento diferenciado en la Directiva aprobada por el Parlamento Europeo y el Consejo, en noviembre del 2008, por la que se ampliaba el régimen comunitario de comercio de emisión de gases de efecto invernadero, con las actividades de aviación. Había otras razones que tampoco se tuvieron en cuenta -el transporte aéreo como necesidad social y carácter público, la reducida efectividad de las comunicaciones marítimas, o la difícil aplicación de políticas fiscales diferenciadas en los modos de transporte utilizables- y, poco después, un nuevo escenario, surgido de la crisis económica que hubiera justificado reconsiderar la decisión buscando alguna fórmula de protección.

Sin entrar en la causa de la aparente indiferencia de estos años por adecuar la aplicación de la Directiva en Canarias, la realidad es que hoy tenemos en vigor una tasa que incidirá en la industria turística y cuya recaudación no bajará de los noventa millones de euros anuales; cantidad que bien pudiera haberse destinado, en el peor de los casos, a las arcas de la hacienda regional para que sirviera de financiación en la lucha contra el cambio climático en Canarias. No ha sido así, y por el 0.1% de nuestra contribución al total de emisiones europeas por tráfico aéreo -su exclusión no hubiera distorsionado los objetivos de la Unión Europea- se nos obliga, una región económicamente débil, a cargar varias veces el peso que le correspondería si el reparto se hubiera hecho proporcional, sea en términos de producción industrial o por participación real en la generación de gases de efecto invernadero.

Este retroceso de la competitividad de Canarias en el mercado del turismo, puede venir acompañado de otro en breve, que utiliza, también, las emisiones de CO2 como excusa. Aparece bajo el paraguas de “espacio único europeo”, iniciativa estrella de la UE en materia de aviación, que además de servir para invertir en siete años, mil novecientos millones de euros en proyectos I+D, -sin participación alguna de la industria, ni de las universidades canarias- intenta resolver la

fragmentación del espacio aéreo continental y sus numerosos centros de control de tránsito aéreo.

Pero no es ese el problema de Canarias, que tiene un único centro para atender uno de los espacios aéreos mayores de Europa, y que seguirá necesitando una plantilla similar para dar servicio donde tenemos concentrados el 90% de nuestro tráfico, que es el que se maneja por debajo de los veintinueve mil pies y que no se incluye en el cielo único. Sin embargo, el proyecto que Europa ha dispuesto para la región suroeste, consiste en agrupar la Península y Canarias, lo que puede conllevar que nuestra tarifa de ruta que, salvo excepción puntual, siempre será la más baja, se incremente para igualarla con la superior que se aplica en el resto de España.

La razón de una tarifa inferior se debe a nuestra ubicación en medio del océano y a los criterios internacionales establecidos para recuperar los gastos que dos años antes han generado el servicio. La tarifa unitaria de ruta, se determina en función del peso del avión y de la distancia recorrida, lo que se traduce, en que con solo un diez por ciento del tráfico total que maneja el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Canarias, se alcanza el cuarenta por ciento de los ingresos totales. Ese diez por ciento es el tráfico de sobrevuelos entre Europa y Sudamérica, que se realiza con aeronaves de gran capacidad y utilizando los servicios de control durante mil doscientos kilómetros de recorrido. Si se eliminase, el resto del tráfico -el interinsular y el que tenemos entre Canarias y Europa- deberá cubrir una cifra equivalente al que hoy aportan los sobrevuelos y que, razonablemente, acabaría derivando en el precio del billete.

Es un asunto incluido en la iniciativa de cielo único que se viene discutiendo desde hace años entre España y Portugal, en la que Canarias no participa, pero que puede resultar muy perjudicada cuando las deliberaciones finalicen y no haya vuelta atrás. Podemos entonces encontrarnos con una tarifa única Península-Canarias, que será la prueba irrefutable de que han acabado con nuestra ventaja geográfica, aunque venga enmascarada en un primer momento, con otros subterfugios. De hecho, en este año se espera una reducción sustanciosa de las tasas de navegación por la contención de gastos obligada a aplicar en el 2010.

Pero no siempre la protección medioambiental es el paraguas que justifica acciones que nos perjudican. Todos hemos podido leer en la prensa recientemente, como una instalación convencional de navegación aérea, obstaculizaba el desarrollo del Plan Eólico que promueven los municipios del sur grancanario. En este caso, paradójicamente, se prioriza un decreto de 1972, antes que permitir el desarrollo de energías renovables, aunque existan soluciones compatibles, modificando o, incluso, cancelando aquella instalación, sin

menoscabo alguno de las operaciones en el aeropuerto. Tanto aquí como en los casos anteriores, hay un común denominador: la urgencia de contar con profesionales de nuestra comunidad especializados en materia aeronáutica.

Cuando el próximo año se cumpla el centenario del primer vuelo sobre Las Palmas de Gran Canaria, todavía estaremos esperando el compromiso serio de las instituciones insulares y regionales, por consolidar unos estudios fundamentales para Canarias, como son todos los relacionados con la aviación. Cuando regiones con mucha menor tradición que nosotros y, sobre todo, menor dependencia, social y económica, del transporte aéreo, tienen articulada su carrera de grado y su máster específico, nosotros continuaremos elucubrando sobre si este año, se impartirá o no, un curso sobre gestión aeroportuaria, que solo la ilusión altruista de profesores y la vocación de contados alumnos, han permitido desarrollar en los últimos tres años. Es obligado reconocer el protagonismo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, por el tremendo esfuerzo realizado, tanto para la realización del curso en estos años, como, para conmemorar como se merece el centenario del vuelo de Garnier el próximo.

No es necesario ningún “cielo único” para que las aeronaves en Canarias puedan seguir trayectorias directas, -menos tiempo de vuelo, menos combustible y menos emisiones- sin obligación de apoyarse en instalaciones en tierra. Si hay necesidad, sin embargo, de que nuestra aportación en el comercio de emisiones sea equilibrada y que se fomente el desarrollo de energías alternativas. Pero, para que esto se pueda reconocer y evitar que nadie utilice el desconocimiento en determinadas materias o la buena fe, es preciso que la sociedad canaria se sensibilice con suficiencia de la trascendencia estratégica que tiene el sector del transporte aéreo y apueste por impulsar la formación aeronáutica universitaria.

****Socio de la Real Sociedad Económica de APGC***