

## 16 OPINIÓN

Hablar de  
conectividad  
en Eivissa es...JOSÉ ANTONIO  
AVELLANEDA

Economista

Hablar de conectividad en Eivissa -en Menorca también- es hablar de la línea aérea de la familia Serratos: Air Nostrum. La compañía aérea valenciana, creada a mediados de los noventa, ha venido prestando durante los últimos años, entre otros, el servicio interislas. Como indicaba la propia compañía en su informe de gestión (cuentas anuales del ejercicio 2012), "a pesar de los planes de reestructuración acometidos en diversos ámbitos del negocio durante y desde el ejercicio 2009, dado el contexto de crisis en el que esta-

Air Nostrum busca socios  
internacionales que  
aporten capital para  
garantizar su viabilidadLa compañía ha  
acumulado pérdidas en los  
últimos años y 2013 no  
será una excepción

mos inmersos desde aquella fecha, la sociedad ha vuelto a tener en 2012 unos resultados negativos de 29.143 miles de euros".

El precio del combustible, el descenso en el número de viajeros y de los ingresos medios por pasajero, las dichas tasas de Aena, etc., han hecho que la compañía presentara una pérdida de 50 millones en 2012, 12 millones en 2011, que ganara solo 3 millones en 2010, pero que perdiera más de 26 -nuevamente- en 2009. Todas estas cifras en relación con su resultado de explotación (que es el que interesa, sin tener en cuenta el resultado financiero, los impuestos y los resultados de operaciones no habituales o extraordinarios).

Deloitte ya advertía este verano ante la "incertidumbre significativa" que encontraba en la franquiciada de Iberia y advertía de la necesidad de acometer nuevas acciones así como de la obtención de apoyo financiero. En octubre se ha sabido que Air Nostrum ha contratado una consultora especializada en operaciones aeronáuticas -Seabury- para buscar socios internacionales que aporten capital.

Las pérdidas previstas, las que se están barajando, para este 2013, ascenderán a 38 millones de euros y no sé si generará nuevas incertidumbres a la conectividad de las islas menores...

## Presupuestos con contenido económico

INMA DE  
BENITOGerente de la Federación  
Hotelería de Mallorca

Los presupuestos de los últimos años son continuistas y responden a un objetivo contable sin tener en cuenta las políticas económicas necesarias para mejorar la competitividad país de Balears.

Los ejes de los presupuestos 2014 deberían contener políticas de gasto encaminadas a potenciar la dinamización económica (crecimiento económico, generación de empleo) del sector fundamental en la economía balear: el sector turístico.

Entrando en las cuestiones prácticas que sería necesario detallar, aun sin ánimo de exhaustividad, se pueden citar cinco recomendaciones básicas de cara al diseño de los presupuestos del 2014 para que sean tenidos en cuenta.

En primer lugar, se deberían contemplar inversiones productivas, entendiendo por estas aquellas que generan y añaden valor. Han estado ausentes y/o mal planificadas durante décadas las inversiones productivas en nuestra comunidad, encontrándose en estos momentos con situaciones tan

graves como una planta de depuración obsoleta y escasa para las necesidades reales. Siendo las playas nuestro principal atractivo natural turístico y sobre el que se basa el producto básico, y eje de nuestras ventajas comparativas, la no consideración del mantenimiento, construcción y actualización de la planta de depuración de Balears puede ser el principal problema que nuestra economía tenga en estos momentos. En la misma línea, y que debería ser considerado como una inversión indispensable, se encuentra la limpieza de litoral. Han sido notorias las deficiencias sufridas en la temporada 2013 por falta de aplicación de los recursos necesarios a un servicio básico para la fidelización y satisfacción del cliente que nos visita.

En segundo lugar, las estrategias y políticas encaminadas al alargamiento de la temporada deben residir sobre tres ejes: la generación de producto, la generación de servicios de valor añadido y la conectividad con el cliente en términos de accesibilidad a los productos y servicios creados. Los recursos de promoción y visualización del producto deben ser considerados como básicos para la sostenibilidad económica del modelo actual.

Además hay dos conceptos clave que obligatoriamente deben unirse a esta segunda

recomendación: incentivos que permitan a las empresas alargar su periodo de producción (reducción de la presión fiscal) y la mejora de las zonas maduras en base a la activación del trinomio público-privado-público que facilite inversiones públicas y privadas. En tercer lugar se debe continuar trabajando en el aumento de la eficiencia y eficacia de la administración pública, mejorando los procesos y redimensionando la administración a aquella que necesitamos y que podamos mantener.

En cuarto lugar, se debe hacer pedagogía sobre la idea de que no gastando más se consiguen objetivos propuestos y más beneficiosos para la sociedad. La clave está en gastar e invertir mejor. Para gastar e invertir mejor se deben realizar análisis de coste beneficio, teniendo siempre claro que el sector turístico es el eje de la economía balear y sobre el que deben rotar los resultados.

Por último, se debe dar un impulso a la economía del conocimiento. Solo podremos desarrollar políticas económicas ajustadas al modelo más eficiente si tenemos un conocimiento riguroso del mismo. La dispersión actual de los datos y el escaso conocimiento estructurado provoca ineficiencias en la toma de decisiones públicas y privadas que derivan en falta de competitividad país.

## Puerto y aparte



DAVID BARET

Periodista

La pérdida de peso específico del puerto de Maó como motor económico de la isla es una evidencia a todas luces. El profundo distanciamiento y la falta de sintonía entre Autoridad Portuaria y la sociedad menor-

quina generan una falta de consenso en su plan de usos para dilucidar cuál puede ser el porvenir de la dársena. El primer puerto natural del Mediterráneo y el segundo mayor del mundo después de Pearl Harbour, languidece como un gigante con pies de barro sin que se divise un horizonte claro, hasta el punto que ya han empujado a un grupo de ciudadanos a organizarse para intentar aportar una hoja de ruta sin que ello sea garantía de que se solucione. Según los expertos, la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de

Puertos del Estado y de la Marina Mercante que distinguió entre los puertos de titularidad autonómica y los puertos de titularidad estatal es el origen del declive de la rada mahonesa. La pérdida de tráfico marítimo, la peligrosa convivencia entre la central eléctrica, la descarga de materias peligrosas y el atraque de cruceristas, o la migrada oferta comercial, suponen un deshonor para esta ría natural de belleza singular, que piensa que cualquier tiempo pasado siempre fue mejor.

