

16 OPINIÓN

La quinta isla y los presupuestos



MANUEL SENDINO

Fed. Hotelera de Ibiza

Hemos conocido recientemente el proyecto de presupuestos de la Conselleria de Turisme del Govern Balear.

El presupuesto de la Agencia de Turismo (ATB) para todo Balears suma algo más de 18,5 millones. El 46%, 8,5 millones, se lo lleva el Palacio de Congresos de Palma de Mallorca. Después, empieza a repartir "proporcionalmente" a cada una de las cinco islas de Balears lo que queda de pastel. Ya se sabe, que quien parte y bien reparte, se queda con la mejor parte. Para los legos en geografía, les diré que la quinta isla balear, a efectos presupuestarios/turísticos, es la capital, Palma, otra unidad de destino en lo universal.

Resumen: sin novedad en el frente. Más de lo mismo.

Por otro lado, también hemos conocido el detallado estudio de la Federación Hotelera de Mallorca sobre el mercado británico, sincronizada su publicación con la celebración de la feria WTM de Londres. Me fijo en una sola cifra, el ingreso medio por visitante y día, referido al año 2013, hasta setiembre.

Los resultados de Eivissa/Formentera (al haber un solo aeropuerto, es difícil un desglose científico) son un poco/bastante mejores que los de las islas vecinas, en este parámetro, muy importante, el gasto medio por turista. En Eivissa/Formentera es de 123 euros por turista y día, en Mallorca 108€ y en Menorca casi 98€. Es este plus de ingresos por visitante el que nos convierte en un destino "mejor" que otros. Tenemos muchos problemas, pero de eso hablaremos otro día.

Los datos puestos en relación me sugieren dos conclusiones rápidas:

1.- No existe correlación entre el presupuesto turístico del Govern balear y la temporada turística. Esta puede ser buena con un presupuesto raquítico y en años de bonanza presupuestaria tuvimos temporadas sensiblemente peores. Y además uno de los destinos presupuestariamente poco dotado es el que mejores resultados logra.

2.- Podemos sentirnos orgullosos de, bajo el mando político de nuestro principal competidor económico, lograr estos resultados. Debe ser la tradición corsaria, que da para mucho.

Creo que la puesta en escena de varios establecimientos singulares, desde hace algo más de tiempo, con un marketing envidiable, ha propiciado estos datos.

AENA, nuestra propuesta



INMA DE BENITO

Gerente de la FEHM

El proceso de privatización anunciado por AENA, y ya visado por la Comisión de Consejo Consultivo de Privatizaciones (CCP), es tremendamente perjudicial para la política económica de los destinos turísticos, especialmente los destinos insulares. Proceso, que para hacer atractivas las cuentas de AENA, se están tomando medidas como la compra del aeropuerto de Luton, Cali o aeropuertos brasileños, compitiendo con empresas privadas y operaciones por valor superior a 2.000 millones de euros. Situación incomprensible desde el punto de vista empresarial hotelero.

En este sentido, la FEHM solicita un modelo de gestión distinto al actual y rechaza el proceso de privatización que se está llevando a cabo.

El modelo de gestión solicitado por la Federación incidiría en primer lugar en la creación de un Ente de Gestión Aeroportuaria que determinaría la definición de una estrategia conjunta entre agentes económicos y administraciones públicas

competentes. Estrategia que neutralizaría el riesgo de politización y alinearía la estrategia del aeropuerto con las necesidades reales de la economía balear. En segundo lugar, incide en la flexibilización de la política tarifaria para fomentar la conectividad en invierno, la descongestión en horas punta, la autonomía para la adjudicación de servicios, tanto para líneas aéreas como para pasajeros, y la autonomía comercial.

Además desde la Federación se propone que se estudie la posibilidad de que las categorías de aeropuertos no atiendan úni-

La Federación Empresarial Hotelera de Mallorca rechaza el proyecto de privatización de AENA

camente al número de pasajeros sino que contemplen además la insularidad y el carácter turístico del aeropuerto.

Concretando las dos claves del modelo, debemos indicar que el nuevo sistema de gestión propuesto consiste, por tanto, en la transmisión de las atribuciones con que cuenta AENA en la actualidad a un Ente de gestión aeroportuario mayoritaria-

mente público, con participación de la Administración General del Estado, la administración local y representantes empresariales, cumpliendo las siguientes características:

1. El consejo de administración no estaría formado por representantes políticos sino por personas expertas en la gestión de infraestructuras, en marketing y promoción.

2. La política tarifaria sería decidida en el ámbito del Ente de Gestión aeroportuaria. El Estado conservaría su potestad reguladora para fijar unos máximos, siempre bajo condiciones de transparencia y universalidad, tal como obliga la UE.

3. El Ente público-privado desarrollaría una gestión totalmente privada con la promoción y la comercialización del aeropuerto. La prioridad sería la mejora de la conectividad en la temporada baja.

4. Por último, y para ampliar la participación, se propone crear un comité asesor que permita incorporar mayor talento y valor añadido a la toma de decisiones.

Desde el sector hotelero entendemos que solo con este modelo público-privado podrán conseguirse criterios de mejora de la economía, por tanto en beneficio del interés general, y de eficiencia en la gestión de las infraestructuras aeroportuarias.

Au revoir



DAVID BARET

Periodista

El crucero Albatros de 205 metros de eslora, procedente de Génova y con puerto final Eivissa, ha sido el último de los 101 cruceros que esta temporada han hecho escala en el puerto de Maó. Una visita esperada como

fuerza de riqueza para la economía menorquina, que anima durante unas horas el comercio y la vida local. El turismo de crucesos es siempre bienvenido, pese a que frecuentemente se vierten críticas respecto al tipo de crucerista que desembarca en la isla. El modelo *low cost* también se ha impuesto sobre el mar y por eso, el impacto económico ha visto rebajadas sus expectativas. El reto de los gestores de los puertos más competitivos del Mediterráneo ya no es simplemente que el pasaje haga escala sino que

sean origen o destino final para poder aprovechar estancias más largas por pernoctaciones previas o posteriores. En Menorca estamos muy lejos de este objetivo porque, entre otros muchos factores, los aviones tampoco nos acompañan y supongo que por eso jugamos en la liga de los que se ilusionan porque la temporada próxima en vez de 101 tengamos 113. Además, hacemos que el mayor puerto natural del Mediterráneo compita en atraques con el dique artificial más caro del Mediterráneo.

