

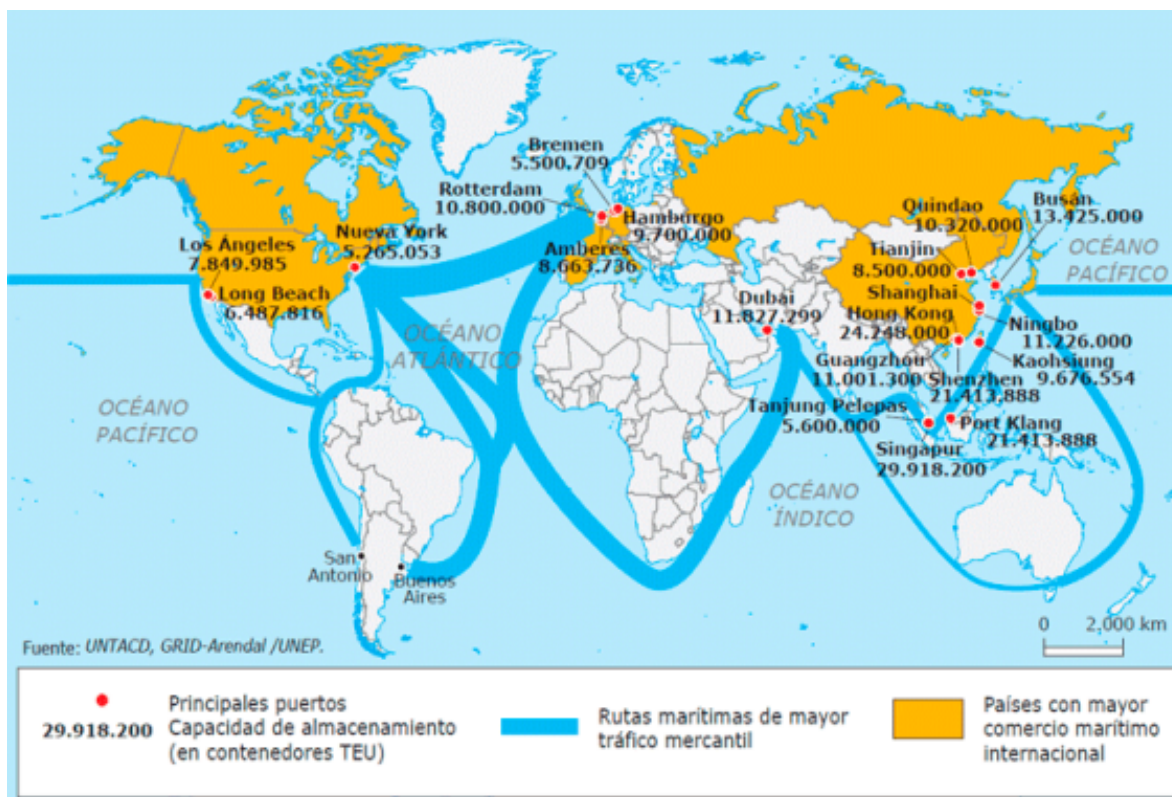
## CONTROL POR EL GOBIERNO DE CANARIAS DE TODOS LOS PUERTOS Y AEROPUERTOS EN LA NACIÓN

Como otro complemento del sistema económico proponemos asumir el control de los puertos y aeropuertos de Canarias considerados de interés general que se reserva el Estado.

Nuestra ubicación en el planeta es de verdadero poderío, y no un hándicap como intentan inocularnos para empequeñecernos.

Lo de la ridícula lejanía y periferia, primero no existe, nadie está en la lejanía, ¿lejos de quién?, ¿Nueva Zelanda está en la lejanía?, ¿se lo dicen a ellos?, y periferia, como no sea la Antártida y el Ártico con respeto al centro del planeta, no se entiende.

Resulta todo lo contrario, precisamente estamos en el centro de una de las tres grandes corrientes comerciales del planeta pero no explotamos nuestras capacidades, o mejor, no nos dejan.



Para hablar de puertos y del potencial económico de los canarios conviene hacer una comparativa de lo que significan los nuestros en el entorno estatal.

Al respecto analizamos seis puertos del Estado, a priori cuatro potentes en función de las ciudades que representan y su actividad industrial, y hacemos comparación de resultados con los de Santa Cruz de Tenerife y el de la Luz y de Las Palmas.

Para tal información nos servimos de seguramente la mejor fuente, el Ministerio de Fomento en su información en red, y a través de las diferentes autoridades portuarias, y nos fijamos en las variables de mercancías a granel sin distinción de sólidos o líquidos, pues no nos resulta necesario tal grado de detalle, y además en el movimiento de contenedores y pasajeros como parámetros significativos, y con tales datos entre los muchos que se ofrecen elaboramos la siguiente tabla:

#### **Barcelona.-**

Periodo	Mercancías Graneles	Contenedores	Pasajeros
2018	19.557.885 tm	34.889.653	4.483.468
2017	18.949.261 tm	29.911.226	4.136.999
2016	15.846.614 tm	20.929.309	3.958.960

#### **Bilbao.-**

Periodo	Mercancías Graneles	Contenedores	Pasajeros
2018	25.248.445 tm	6.809.303	200.631
2017	24.327.007 tm	6.464.559	186.546
2016	22.449.266 tm	6.372.959	190.626

#### **Valencia**

Periodo	Mercancías Graneles	Contenedores	Pasajeros
2018	4.453.768 tm	58.090.890	1.071.962
2017	5.482.344 tm	55.978.615	1.062.580
2016	6.334.645 tm	53.872.459	910.200

### **Santa Cruz de Tenerife**

Periodo	Mercancías Graneles	Contenedores	Pasajeros
2018	4.948.053 tm	3.625.038	6.084.063
2017	5.551.432 tm	3.699.949	5.884.404
2016	6.572.860 tm	2.870.636	5.330.905

### **La Luz-Las Palmas**

Periodo	Mercancías Graneles	Contenedores	Pasajeros
2018	7.627.475 tm	12.228.103	2.702.414
2017	7.409.111 tm	12.806.963	2.754.972
2016	6.653.963 tm	9.427.479	2.391.051

En referencia a la caída de pasaje del puerto de Las Palmas con respecto al de Santa Cruz tan acusada se explicaría en que dentro de la Autoridad Portuaria de Las Palmas no estaría el Puerto de Agaete, actualmente adscrito a la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, pero desde luego dicho puerto mueve y mucho pasaje hacia Tenerife.

En cuanto nos interesa, la conclusión es evidente, los puertos canarios mueven mercancías a granel por encima de Valencia y no lejos de Barcelona, contenedores por encima de Bilbao y a mitad de Barcelona aproximadamente, y en pasaje apenas Barcelona se acerca a la mitad, obviamente con otras posibilidades por tierra.

Quizás haría falta una comparativa territorial más similar a la nuestra, en la que no se nos pudiera decir que los potenciales de mercancías o pasaje de otros lugares están por tierra, en definitiva, parece adecuado fijarnos en Illes Balears, por otro lado, un lugar de buen nivel económico.

### **Autoridad Portuaria de Baleares.**

Periodo	Mercancías Graneles	Contenedores	Pasajeros
2018	3.099.560 tm	660.370	8.899.340
2017	3.164.000 tm	813.518	8.248.346
2016	3.092.552 tm	847.084	7.782.400

Resulta obvio que nuestro potencial amén de consumo, es esencialmente de paso, un paso muy mal aprovechado, y el provecho que hay se lo lleva el Estado. En definitiva, la idea general es que movemos economía y mucha en línea con los más potentes, si bien seguramente no consigamos tener una distribución de riqueza como la tienen en Illes Balears, lo cierto es que son más datos para responder a la ridícula pregunta del qué vamos a vivir, con la conclusión de que es precisamente de lo que tenemos ahora pero no controlamos, y además, de lo que debemos iniciar a través de cuotas de soberanía política.

Lo que no controlamos, como tampoco en los resultados del transporte aéreo, es la tajada que saca el Estado de los puertos en Canarias o de sus aeropuertos, y se nos querrá callar con las transferencias que nos dan, si bien el planteamiento es bien claro, no transfiera nada, solo libertades políticas que ya nos ocupamos nosotros de nosotros mismos.

Dada la importancia de la materia, merece la pena ver lo que sucede con los aeropuertos, de los que debemos pensar en sus tasas aéreas, las de Aena, esas que el PP dio a sus admiradas empresas privadas pero no está dispuesto a dárselas al pueblo canario.

En relación a los aeropuertos, debemos decir que Aena controla todos los aeropuertos de Canarias, que son 8 de los 48 que gobierna en total, ciertamente fuera del control de Aena en España tan solo hay dos aeropuertos privados en una especie de régimen especial, y además otro que en este momento no está operativo, veamos los movimientos de los ejercicios 2016-2018.

Tenerife Sur y el de Gran Canaria están en el puesto 7 y 6 respectivamente de esos 48, y son dos de los 7 que pasan de los diez millones de pasajeros al año, clasificación estabilizada en los últimos años.

El de Lanzarote aparece en el puesto 9 y Fuerteventura en el 11, en los ejercicios 2016 y 2017, y siendo los 10 y 12 en el ejercicio 2018 de forma aproximada.

En el ejercicio cerrado, 2018, Tenerife Norte aparece en el puesto 13.

En el ejercicio de 2018 los aeropuertos de Canarias han movido 45.285.053 pasajeros, Madrid con Barajas movió 57.891.340 pasajeros más los 3.347 de Cuatro Vientos, y Barcelona con El Prat 50.172.457 pasajeros, que si tratamos Cataluña deberíamos contar 3.057.452 de pasajeros más con los aeropuertos de Girona y Reus.

Andalucía, Comunidad significativa en población, con el conjunto de sus aeropuertos gobernados por Aena movió un número de pasajeros en 2018 de 28.693.606 pasajeros.

**Atendiendo a esto, a nadie se le escapa que nuestros aeropuertos más potentes pagan a los más débiles y además se ocupan con Madrid, Barcelona y Palma de pagar algún “agujero” de decenas de esa lista de 48.**

Este es otro dato contundente de que los españoles no dedican parte de su tiempo a darnos de comer.

Con todo esto vamos llegando a la idea de pensar en las soluciones de forma conjunta, de hacer elevar un conjunto de ideas y ponerlas a levitar en perfecta armonía unas con otras para descubrir el enorme potencial económico que atesoramos, y sin embargo, tenemos secuestrado.

La pretensión política estaría dentro del marco normativo actual, así, a través del artículo 150.2 CE resultaría viable el control de los aeropuertos y puertos de interés general en terminología del artículo 149.1.20a de la CE.

De hecho, esta cuestión era una competencia canaria de ejecución en el Estatuto de 1996, artículo 33.13 <<Puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa>> y con similar tenor aparece en el artículo 161.1 del nuevo Estatuto de 2018, por tanto, vacía de contenido para nuestras pretensiones. La eterna falta de dignidad política de Canarias.

<<1. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre puertos, aeropuertos, helipuertos y demás infraestructuras de transporte que no tengan la calificación de interés general por el Estado y la competencia de ejecución sobre puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa>>.

En el asunto aeroportuario, el gobierno del PP decidió privatizar los aeropuertos de interés general, considerando que se puede privatizar -el 49% de su control en lo referente a nuestros aeropuertos- para empresas privadas, pero no cederlo al pueblo de Canarias.

En definitiva, el Estado no tuvo problema en privatizar algo tan importante, pero no concibe que el Gobierno de Canarias tenga ese control al servicio del país canario, solo concibe que se pueda ceder a sectores empresariales privados, y esto fue sancionado por el TC, en resolución con escorado acento estatal.

Esta situación patética solo se dobla con la firmeza política de un pueblo, pero de momento la actitud del voto canario no intimida al Estado.

Sobre la cuestión de la navegación aérea conviene incidir en el detalle de **la quinta libertad de las nueve libertades del aire**, que vienen a ser un conjunto de derechos sobre la navegación aérea internacional.

La primera sería el simple sobrevuelo sobre un tercer país sin aterrizar, la segunda trata sobre aterrizaje por razones técnicas -por ejemplo repostar- en un Estado intermedio entre origen y destino.

La tercera y cuarta viene a ser el derecho a desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave. La cuarta, al revés, derecho a tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.

Y la quinta, sería tomar y desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados, en definitiva, con destino al territorio de cualquier Estado y desembarcar los procedentes de cualquiera de ellos.

**Esta última es algo que interesa a las aerolíneas internacionales, y desde luego a Canarias le iba de maravilla como territorio intermedio, no en vano estamos en el centro de muchas rutas.**

La Convención de Chicago consagra las dos primeras, libertades técnicas, las otras tres, libertades comerciales, no tiene una total ratificación mundial y según los países son aceptadas o no, especialmente pensadas para la navegación aérea no regular, pues el tráfico regular lleva autorización especial.

**Con esta quinta libertad se abre el paso a las demás, lo que significaría poder convertir a Canarias en un HUB tricontinental (HUB: Centro operativo desde el que se proyectan tráficos a destinos periféricos. En nuestro caso, USA, Sudamérica, Europa y África Occidental).**

El único inconveniente que podemos apreciar sería la protección de nuestro tráfico regular interno de pasajeros, para el que presumimos que con las autorizaciones especiales valdría.



Esto supondría que las aerolíneas internacionales vendrían a implantarse con base empresarial en Canarias, o sea, dinero, trabajo, y comunicaciones internacionales para los canarios además para el propio turismo.

Claro que si Canarias tiene algo así, ¿a quién le quitamos parte del pastel?, sí, a Madrid. ¿Por qué para ir casi a cualquier sitio tenemos que pasar por Madrid?, esto es algo que Barcelona ya cuestionaba hace tiempo. Siempre lo mismo, el saqueo imperial de la filosofía radial, ahora también bastante discutida con el AVE, donde se alzan voces para que las líneas no tengan que pisar Madrid, ¡hay más mundo!, sin lugar a dudas, sin la filosofía radial en todos los órdenes Madrid languidecería y en poco tiempo.

En conclusión, tener un instrumento así y combinarlo obviamente con el control de la gestión aeroportuaria ya hablado, es de un gigantesco potencial que no aprovechamos por una realidad invasora y depredadora.

Fuente: Ensayo sobre la descolonización de un canario. Un modelo económico nuevo para un pueblo de 2000 años. Edición 2021.