

EMPRESAS
AERONÁUTICA

Unturbohélice
ATR-72 en el
aeropuerto de
Gran Canaria



Aerolíneas 'made in the Canaries'

El sistema Binter –de capital isleño desde el 2002– no para de crecer y ya es un conglomerado de 16 empresas

Javier Ortega Figueiral

Asociar Canarias con turismo resulta inevitable. Las islas son la tercera comunidad española que más visitantes recibe: fueron 11,6 millones en el 2015, solo por detrás de Catalunya y Baleares, unas cifras que serán aún mayores este año. El grueso de estos visitantes llega por avión y es precisamente una empresa de transporte aéreo, Binter la que está rompiendo con el monopolio del turismo, diversificándose y poniendo la marca de *made in the Canaries* en servicios y productos aeronáuticos, ampliando una importante plantilla con empleados altamente cualificados.

Binter nació en 1989 como una ramificación de Iberia. El plan original de la compañía de bandera era crear diferentes aerolíneas regionales en varias zonas de España, aunque finalmente solo se consolidaron dos: la del Mediterráneo, que perdió gas para centrarse exclusivamente en Melilla y luego ser adquirida por Air Nostrum y la de Canarias. Esta acabó siendo la más exitosa, aunque Iberia, embarcada en otras aventuras empresariales y su privatización, acabó vendiendo esta di-

visión a capital canario en el 2002.

En los últimos años el que era exclusivamente un transportista aéreo interislas, se ha convertido en un conglomerado de 16 empresas, bautizado como el sistema Binter, que el año pasado facturó globalmente 180 millones de euros. Bajo ese sistema están situados cuatro operadores aéreos: tres marcas en España que vuelan

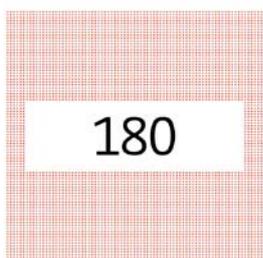
comercialmente como Binter Canarias, y cubre la totalidad de los aeropuertos del archipiélago, además de 12 destinos en África occidental y Portugal. A final de año se unirá a las operadoras una nueva empresa en Cabo Verde, que realizará vuelos entre las islas de ese archipiélago, donde hasta ahora solo estaba operando irregularmente la aerolínea nacional TACV.

Las inversiones destinadas a la renovación de la flota desde que la aerolínea fue comprada por accionistas canarios, superan ya los 456 millones de euros invertidos exclusivamente en un modelo de avión: el ATR-72, un fiable turbopropelante francoitaliano. Solo hay una excepción en la flota: dos reactores CRJ-900 alquilados a Air Nostrum, aunque llevan la imagen corporativa de Binter y se usan para la realización de los vuelos más largos de la red internacional y algunos refuerzos interinsulares en la hora de mayor demanda.

Otras divisiones del sistema son los servicios de asistencia aeroportuaria, Atlántica Handling presente en siete de los ocho aeropuertos de Canarias y Binter Vende, su canal de comercialización. Hay varias empresas de gestión, sistemas, carga aérea y logística, además de una importante división de mantenimiento, que el año pasado facturó 35 millones y que además de la flota propia, el 40% del trabajo lo realizó para otras compañías españolas e internacionales.

La división más joven del sistema es ADM Tech, que diseña y fabrica en Canarias piezas y componentes aeronáuticos tanto para montarlos en sus propios aviones como para los de terceros e incluso ya vende piezas al fabricante de aviones ATR, dándose la curiosa circunstancia que el experimentado cliente se ha acabado convirtiendo ahora en su proveedor.

DATO



millones de euros fue la facturación del conglomerado de empresas canarias el pasado ejercicio. Bajo el "sistema Binter" están englobados **cuatro operadores** aéreos

Joaquín Maudos

Catedrático de la
Universidad de
Valencia-IvIE-CUNEF

Crecimiento sin Gobierno



A pesar de ocho meses sin Gobierno, el PIB sigue creciendo con fuerza: un 0,8% en tasa intertrimestral en el segundo trimestre de 2016, más del doble que la eurozona (0,3%). Llevamos así cuatro trimestres manteniendo una velocidad de cruce del 0,8%, y en lo que llevamos de 2016 el crecimiento promedio anual (3,3%) es incluso una décima superior al de 2015.

De estos datos no se puede ni se debe concluir que es irrelevante tener Gobierno para que la economía siga creciendo. Hay que tener en cuenta que el viento sigue soplando a favor del crecimiento, impulsado por un precio del petróleo reducido, un euro que incentiva las exportaciones y un coste de la financiación por los suelos gracias al BCE. Con la incorporación de la deuda de las empresas entre las compras del BCE, también la deuda corporativa cotiza a tipos negativos, lo que favorece la financiación de nuevos proyectos de inversión.

La otra cara no tan optimista de los datos más recientes disponibles es que la productividad presenta una evolución muy discreta, siendo uno de los determinantes más importantes del crecimiento a largo plazo. Y es en este terreno del largo plazo en el que es necesaria la formación lo antes posible de un Gobierno que haga frente a los problemas estructurales que tiene nuestra economía, y que son los que están

Largo plazo
No hay indicios que anticipen que a corto plazo el viento vaya a dejar de soplar a favor... pero hay que poner la vista mucho más allá

detrás del reducido crecimiento de la productividad: escaso esfuerzo inversor en I+D (como porcentaje del PIB ha caído del 1,35% al 1,23% de 2010 a 2014, ampliándose la brecha con los países de la eurozona hasta situarse casi un punto por debajo), reducido nivel de capital humano (que depende a su vez del gasto en educación, que ha sufrido las

consecuencias de la austeridad)... A la lista hay que añadir la necesaria reforma del sistema de pensiones y la fiscal, si queremos cumplir de una vez por todas con el compromiso de déficit público (que parece misión imposible sin un aumento del peso de los ingresos en el PIB) y reducir así el endeudamiento público que ya supera la barrera del 100% del PIB.

De momento no hay indicios que anticipen que a corto plazo el viento vaya a dejar de soplar a favor, sobre todo teniendo como guardaespaldas al BCE. Es más, incluso han aparecido nuevas rachas como el grave problema de terrorismo que golpea a otros países y que ha desviado este verano turismo hacia España. Pero hay que poner la vista mucho más allá del corto plazo, para aumentar la competitividad y así el bienestar futuro, adoptando medidas encaminadas a incrementar el PIB potencial. Es ahí donde la estabilidad política juega un papel importante, y donde hace falta lo antes posible un Gobierno capaz de alcanzar consensos que permitan adoptar reformas encaminadas a incrementar el PIB potencial y con ello reducir la tan elevada la tasa de paro de largo plazo. Sin Gobierno ni reformas, cruzemos los dedos para que no cesen las rachas de viento. |