

Hace ya muchos años que los aviones dejaron de dar saltos para repostar en vuelos de larga distancia. Hoy son normales vuelos directos desde cualquier punto de Europa a cualquier otra de norte o sur América, sin escalas.

En este sentido, la ubicación geográfica de Canarias, para realizar escalas de aviones en vuelos transoceánicos no implica ninguna ventaja. En efecto, los aviones que despegan de aeropuertos europeos continentales y se dirijan a Suramérica o Sudáfrica no podrían parar en Canarias para tomar o dejar una pequeña parte de su pasaje con los depósitos de combustibles llenos. Tendrán que aterrizar, desalojar el pasaje para la carga de combustible necesario para efectuar el trayecto mas largo y despegar de nuevo. Para la compañía, pero sobre todo para los pasajeros en tránsito (la mayoría, si no todos) sería una incomodidad, un retraso añadido. Así mismo, en los vuelos desde América o Africa hacia Europa, los aviones no tendrían que repostar, pero la escala en Canarias solo supondrá, para la inmensa mayoría de los pasajeros que no se queden en Canarias, un sufrimiento añadido.

Realmente es difícil de entender en que tipo de tráfico están pensando a algunos de nuestros políticos cuando hablan de aeropuertos Hubs en Canarias (aeropuertos de intercambio de personas y mercancías, como Barajas, por ejemplo), a no ser que estén pensando en un aeropuerto de Canarias como distribuidor de las comunicaciones aérea desde el exterior con el resto de las islas, lo cual tampoco encaja mucho si consideramos que todas las islas, prácticamente, cuentan con aeropuertos capaces de recibir aviones de gran capacidad y desde largas distancias.

El tráfico entre las islas no requiere de nudos de ningún tipo, y el tráfico de turismo desde Europa, América o África (cuando los africanos se desarrollen y vengán a hacer turismo, cosa que deseo consigan cuanto antes) otro tanto, excepto que se prohíba casi por ley (la del embudo) que todos los turistas arriben al aeropuerto Hub de Canarias (¿en el Transoceánico Tenerife Sur Reina Sofía, por ejemplo?) y desde allí trasborden, en otro aparato o en el mismo, hasta el aeropuerto de la otra isla de destino.

Incluso en el hipotético y deseable caso que Canarias se convirtiera en una región fuertemente desarrollada, clave del desarrollo de África y centro de las grandes operaciones industriales, culturales, educativas, de negocios, etc. tricontinentales, las exigencias de transbordos de del tipo que venimos comentando sería mínima.

Si a todo ello añadimos la gran amenaza que se cierne sobre el transporte aéreo masivo y barato, apenas que se haga sentir un poco mas la crisis energética (decadencia del petróleo), ya me dirán ustedes para que necesitamos en Canarias una segunda pista en el aeropuerto de Gando, (que además obliga al desvío de la autopista e inviabiliza la colocación en ese lugar de otras alternativas de uso de mayor interés para la isla, a mi juicio y supone, por si mima, la apuesta por un modelo de crecimiento basado en un turismo masivo que también tiene los días contados), una segunda pista en el segundo aeropuerto en la isla de Tenerife, la ampliación “ad infinitud” de las terminales en todas las islas, etc.

¿Se imaginan ustedes la cantidad de cosas, mucho mas interesantes que podemos hacer en Canarias con esos dineros, y que desde luego traerán para Canarias un futuro mas seguro para todos sus habitantes, a corto, medio y largo plazo?