# La subida de tasas provoca que 2.103 aviones dejen de sobrevolar Canarias

## El Centro de Control Aéreo reguló el año pasado 28.971 aviones, un 7% menos que en 2012 ■ El Sepla y Air Europa lo achacan a la carestía con respecto a otros países

**Alberto Castellano**
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

La subida de tasas que en 2012 aprobó el Gobierno de España provocó que el año pasado sobrevolaran el espacio aéreo canario 2.103 aviones menos, lo que supuso una reducción del 7% con respecto al año anterior. El Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (Sepla) y Air Europa achacaron esa disminución al incremento de la tarifa que las aerolíneas deben pagar por sobrevolar Canarias para llegar a Sudamérica, Europa o África, por lo que cada vez en mayor medida las compañías deciden planear sus trayectos por espacios aéreos más baratos como Mauritania o Azores a pesar de que conlleva mayor consumo de combustible.

La evolución de vuelos que surcan los cielos de las Islas -ni despegan ni aterrizan en aeropuertos canarios- resultó positiva entre los años 2009 y 2011. Durante ese tiempo, el Centro de Control Aéreo de Canarias, situado junto al Aeropuerto de Gran Canaria, pasó de regular 28.737 movimientos a 31.182 (un 8% más), según datos facilitados por AENA. Sin embargo, tras la subida de tasas el número comenzó a decrecer. Primero lo hizo en 2012, cuando la bajada fue inapreciable -58 aviones-, aunque ya el pasado año el descenso fue más notable, 2.103 aparatos menos de un total de 28.971.

Javier Gómez, vicepresidente del Sepla, aseguró que "desde 2011 las compañías aéreas, a la hora de planificar sus vuelos, lo primero que eligen siempre es la ruta del mínimo coste". En ocasiones, "sale más rentable volar más tiempo por otros países para evitar pagar las tasas más elevadas" que se pagan por sobrevolar el corredor Eursam, una aerovía que conecta de forma más directa y corta Europa con Sudamérica y que pasa por Canarias. Mientras la cantidad base con la que se formula la tasa de ruta (también cuenta el peso de la aeronave y la distancia recorrida) es de 58,51 euros en las Islas, la de Azores es de 18,60 y las de Marruecos o Mauritania son incluso inferiores a las del archipiélago portugués.

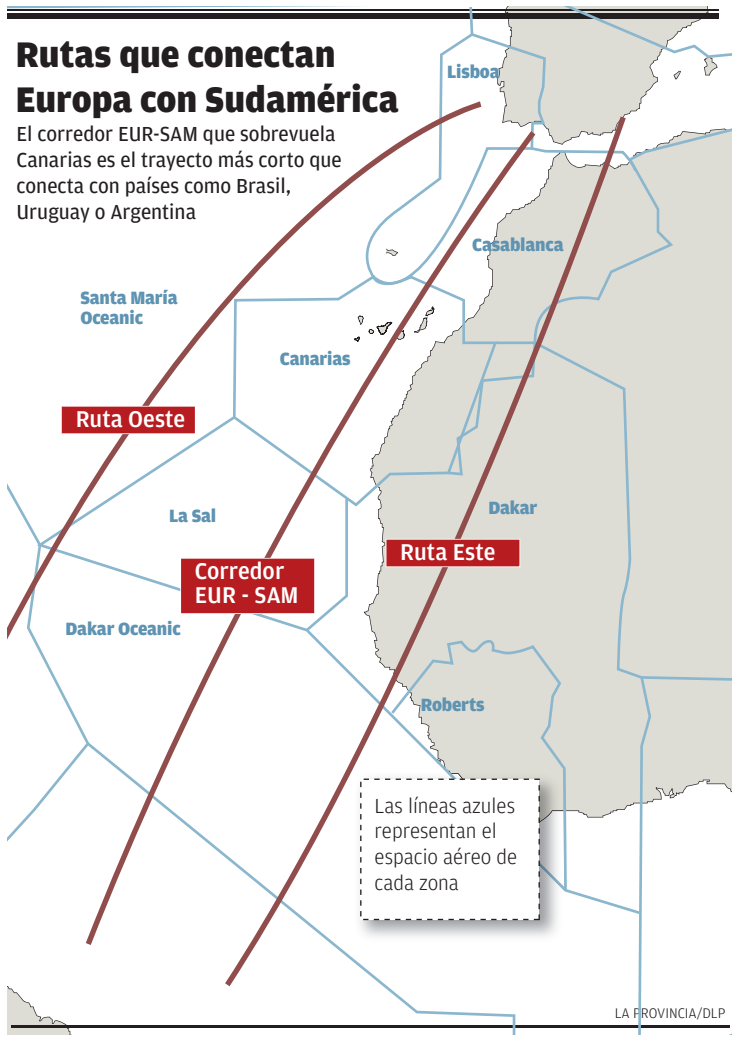
### Por aerolíneas

Según los datos del año 2012 con los que cuenta el Sepla, el sobrevuelo por Eursam de los aviones de aerolíneas como Air France descendió un 8%. En el caso de las dos españolas, esta reducción fue del 7%, como precisó Gómez, que añadió que otras compañías como Aerolíneas Argentina lo hizo en un 6%, un 5% la brasileña TAM y un 1% las compañías alemanas.

Desde Air Europa, su portavoz confirmó que "desde que subieron las tasas" la aerolínea escoge sobrevolar otros espacios aéreos diferentes al canario para "algunos vuelos a Buenos Aires y Sao Paulo para escoger la mejor opción, que la determina el programa Lido". El Lido es un sistema informático similar al que utiliza Iberia para decidir el trayecto. "No se planifica ir o no ir por una determinada ruta. Es un programa en el que se introducen todos los datos, como el precio del combustible, la duración del tiempo de vuelo, tasas, meteorología, el viento... y escoge la ruta más óptima para ese día y ese vuelo", detalló una representante de Iberia, que agregó que "por los costes a veces se va por Canarias y otras veces por Marruecos, no hay impuesta ninguna condición", explicó.

La diferencia de costes en las tasas se debe a que las Islas ofrecen más servicios, como el control radar y por satélite para conocer el lugar exacto en el que se encuentran los aviones. El país magrebí no lo posee, como precisó Fernando Marian, representante de la Asociación Profesional de Controladores Aéreos (Aprocta).

Otro controlador aéreo, que prefiere mantener el anonimato, aseguró que "los sobrevuelos sólo suponen el 15% de los que llegan al espacio aéreo, pero significan el 40% de los ingresos por tasas de navegación aérea" para AENA, una empresa pública a la que, recalcó, "el Gobierno no da dinero, todo lo que gana debe invertirlo en seguridad aérea por exigencia de Eurocontrol".




# Los controladores afirman que el Archipiélago ofrece más garantías

## El control a través de radar y por satélite son dos de las tecnologías que diferencian al Centro de Control de Canarias de algunos africanos

**A. Castellano**
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

La diferencia de precios por sobrevolar los diferentes espacios aéreos se debe principalmente a los servicios que se ofrecen desde los centros de control. El canario, situado junto al Aeropuerto de Gran Canaria, se encuentra entre los punteros de Europa, con sistemas que no poseen otras zonas como Marruecos, Mauritania, Senegal o Azores, a donde se están desviando los aviones para hacer la ruta entre Europa y Sudamérica, y viceversa, para ahorrar costes.

Si hay dos elementos que diferencian a Canarias del resto, son sus sistemas de control por radar y satélite. "El servicio que nosotros damos en el espacio aéreo que sobrevuela Canarias hasta unas 200 millas hacia el sur es de control radar: básicamente vemos el avión identificado, sabemos dónde está y qué está haciendo", explicó Fernando Marian, representante de la Asociación Profesional de Controladores Aéreos (Aprocta). "Por debajo de ese espacio aéreo tenemos una cobertura por satélite, mediante el que vuelves a ver al avión", añadió. Estas dos tecnologías permiten distanciar los aviones cada tres minutos, a diferencia de los diez que utilizan, por ejemplo, en Mauritania, donde se regula el paso de los aviones a través de radio frecuencia HF.

A ello se une el sistema Controller-Pilot Data-Link Communications (CPDLC), que proporciona la conexión con la tripulación de la aeronave que transita por el corredor Eursam, que une Europa con Sudamérica, a través de mensajes de texto vía satélite. "Te permite conectar con el avión en aquellas zonas donde no tienes cobertura de radio o es mala y, por tanto, no se oye o se oye mal. Le envías un mensaje y llega al avión por escrito, por lo que no hay ninguna duda de qué es lo que le estás pidiendo y al revés", apuntó Marian. "Nos facilita mucho, por ejemplo, cuando vamos a pedir autorización para rodear una tormenta por mal tiempo, es mucho más rápido", aseguró el comandante Javier Gómez, del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (Sepla), que suele realizar la ruta Madrid Sudamérica.

Este sistema no lo poseen países como Marruecos o Mauritania. "Volando por esas zonas más remotas tenemos que ponernos en contacto no directamente con el controlador, sino a través de un intermediario, donde se oye fatal la radio, a veces están algo saturadas, la comunicación es menos rápida y pasas dificultades", comentó Gómez, por lo que para ellos, "a nivel operativo", les resulta "mucho más fácil volar por el corredor Eursam que por esa zona".

A la pregunta de si sobrevolar Canarias es más seguro que hacerlo por el Magreb, Fernando Marian respondió tajante: "La seguridad aérea existe o no existe; no hay más seguridad o un poco menos; el estándar de seguridad es único". Por lo que "sin paliativos, es seguro volar en Mauritania o Marruecos, con sus estándares, pero los europeos te dan más garantía", afirmó el representante de Aprocta.

# La tasa de cobertura por desempleo llega al 55,2% en el Archipiélago

**Efe**
MADRID

La tasa de cobertura por desempleo en mayo no alcanzó el 50% en el País Vasco y apenas lo superó en Castilla-La Mancha, comunidades con menor porcentaje de demandantes de empleo que reciben la prestación, mientras que en Canarias se situó en el 55,2%, porcentaje que en diciembre de 2013 ascendió hasta el 58,7%. La mayor tasa fue la de Extremadura, con un 65,2%.

El Gobierno aportó estos datos en una respuesta parlamentaria al diputado Miguel Ángel Heredia en la que apuntó que la tasa de cobertura en mayo España fue del 57,7%, cuando en diciembre de 2013 quedó en el 62%, de acuerdo con la información que suministró el Ejecutivo al parlamentario. Desde finales del año pasado, la tasa ha descendido en todas las autonomías, en especial en Baleares, donde el descenso ha sido superior a los 20 puntos.

La tasa de cobertura es el indicador que se maneja para conocer la relación entre los beneficiarios de la prestación por desempleo y el paro registrado, un método consensuado en 2009 con los interlocutores sociales. El último dato conocido es el de junio y muestra que en España había una tasa de cobertura del 58,8%, por un 61,9% del mismo mes de 2013.

# Ingenieros y oficios manuales cualificados, empleos más difíciles de cubrir

**Efe**
MADRID

Los oficios manuales cualificados, los comerciales y los ingenieros son los perfiles laborales con mayores dificultades para cubrirse actualmente en España, según un informe de la empresa de recursos humanos ManpowerGroup.

Así se desprende de la novena edición del estudio sobre la escasez de talento, una investigación mundial en el que han participado cerca de 37.500 directivos de 42 países diferentes.

Entre los perfiles laborales más demandados y con menor facilidad para ser ocupados en España se sitúan personal de IT (tecnologías de la información). Operarios cualificados, profesionales del área jurídica, diseñadores, personal doméstico y de limpieza, investigadores y jefes de proyecto de IT completan la lista.