

TURISME
AEROLÍNIES

1.250 milions d'euros. L'aposta de la firma ve avalada per una inversió decidida en les últimes dues dècades

Binter vola cap al mercat europeu

Undels reactors Embraer E195 de la companyia



ANTONIO DI CIOMMKO / BINTER

La companyia canària ja arriba a 40 aeroports i fa una mitjana de 220 vols diaris

Javier Ortega Figueral

Tot va començar fa 33 anys amb un petit turbohèlice de 40 places. El primer avió de Binter Canarias va ser un CASA CN235 construït a Sevilla. Creada com a divisió d'Iberia per a vols a l'arxipèlag, va començar a volar el març del 1989 i va ser-ne la filial regional fins que el 2002 un grup d'empresaris locals la van comprar i la van convertir en netament canària.

"No hi ha res com decidir el futur d'una empresa des d'on s'opera i tenir un sistema de companyies que englobin tot el que es necessita per volar", explica Rodolfo Núñez, president de Binter i l'accionista més important de l'empresa a títol individual. "Som una comunitat molt singular, amb vuit illes, vuit aeroports i on volar és tan quotidiana com vital. El nostre objectiu ha estat molt simple: cohesionar l'arxipèlag de la millor manera possible i executar un pla d'expansió més enllà del nostre territori", indica, referint-se a una xarxa de vols internacionals que ha anat creixent amb el pas dels anys.

Aprofitant la situació geogràfica de les Canàries, opera cap a l'Àfrica, amb deu destinacions al Marroc, el Sàhara Occidental, Mauritània, Gàmbia i Senegal. També vola cap a altres arxipèlags atlàntics com ara Madeira, Cap Verd i les Açores.

Des que té gestió i propietat lo-

cal, l'aerolínia ha invertit més de 1.250 milions d'euros a renovar la flota i ha creat un sistema de 15 empreses per poder disposar de tots els serveis: manteniment integral, assistència a les aeronaus i passatges a terra, càrrega aèria o serveis de tecnologies de la informació.

Un dels salts qualitius va ser la incorporació de reactors per assolir destinacions impensables en el moment de fundar l'empresa: tres línies directes de les Canàries a Lisboa, Vigo i Palma. En la línia que uneix els dos arxipèlags hi ha gran demanda pel pes de la indústria hotelera als dos extrems, i hi coincideixen equilibradament el passatger de lleure amb el de negocis. Inicialment, l'operació amb

DADA

41

aparells
L'aerolínia compta amb 24 turbohèlices i 5 reactors, i s'hi afegiran els 10 nous reactors que ha firmat amb la brasilera Embraer

reactors era en règim de lloguer a una altra aerolínia regional espanyola, Air Nostrum, però des del 2019 les línies llargues i les interinsulars de més demanda es van començar a operar amb reactors propis del model Embraer E195-E2; desafortunadament, l'aterratge dels cinc E195 va coincidir amb la crisi sanitària mundial.

La pandèmia no va aturar Binter, ja que fins i tot en els moments més durs de la covid va continuar unint les illes, però sí que va fer que repensés cap a on volia dirigir el seu creixement, i va optar per Espanya i Europa. Entre la Península i les Balears actualment vola a 13 destinacions, a més de tres a Itàlia i tres més tant a França com les Açores i Madeira, on també s'encarrega d'unir les illes. Avui la seva flota és de 24 turbohèlices ATR72 i cinc jets Embraer 195, amb què cada dia fa una mitjana de 220 vols a 40 destinacions i preveu tancar aquest exercici facturant prop de 430 milions d'euros.

"Som petits, però ens agrada fer bé les coses. No ens hem plantejat anar pel camí del baix cost, i això els nostres passatgers ho noten, amb un servei i qualitat molt per sobre de la mitjana", diu Núñez, que acaba de fixar Santiago Guerra, antic conseller delegat de Bimbo, com a coordinador general, una posició que equival a número dos del grup aeronàutic. En la seva primera compareixença a començaments d'aquest mes, Guerra va anunciar la compra de cinc nous Embraer per doblar la flota de reactors, que el 2024 ja arribaran a deu, després d'un acord amb la constructora brasilera per 389 milions de dòlars. ●

=====
La pandèmia no va aturar Binter, però va fer que repensés cap a on volia dirigir el seu creixement

●●=====
Només una Quan Iberia va decidir crear filials regionals, es van plantejar tres Binter: Cantàbric, Mediterrani i Canàries. El seu objectiu eren els vols curta i de poca capacitat. La cantàbrica no va passar de projecte. La mediterrània va reduir la seva capacitat original, es va centrar en les línies des de Melilla i va acabar integrada a Air Nostrum. Només Binter Canarias va continuar.

Ángel Sáez

Economista.
Director de
Ros Petit

La responsabilitat tributària



El fet d'anar a gravar la riquesa allà on es manifesta és, sens dubte, un objectiu lloable, amb què tots estem d'acord, ja que es basa en els principis que regulen el sistema tributari de tots els països. El Govern espanyol, a fi de recaptar més fons amb la motivació d'ajudar les classes més desfavorides, ha promogut els tres nous tributs temporals: a la banca, a les empreses energètiques i a les grans fortunes. Els tres tributs ja han estat validats pel Congrés i ben aviat ho seran pel Senat, amb la finalitat de la seva entrada en vigor d'immediat el 2023 i el de les grans fortunes aquest mateix 2022.

En principi, a l'exposat no hi hauria d'haver objeccions de fons. No obstant això, els qui hem viscut les diferents reformes del nostre sistema tributari des del 1978 mai havíem conegut tantes crítiques a la forma jurídica i al procediment d'elaboració d'aquests tributs. Les manifestacions d'impugnació que s'anuncien dels tres són alarmants.

Sentir alts directius de les empreses, que segur que estan assessorats per excel·lents tributaristes, dir que l'endemà de pagar recorreran als tribunals, o la informació que es destinaran cinc milions per pagar els assessors d'una de les empreses afectades ens hauria de generar una important preocupació com a ciutadans.

Si qualsevol dels tres tributs és declarat contrari a l'ordenació espanyola o al de la Unió Europea, la conseqüència directa seria que l'Estat (tots) hauria de tornar tot l'import ingressat, juntament amb els interessos de demora, per cert, a partir del pròxim any a un 4,0625%.

●●=====
Mals auguris Viurem anys de litigiositat als jutjats, que ja estan col·lapsats, per normes que es generen amb precipitació i sense debat

I la pregunta que ens fem és: quina responsabilitat tenen tots els polítics que impulsen unes lleis que poden generar unes conseqüències com les exposades, per més que estiguin avalades pel Congrés i el Senat? El Govern espanyol, i per descomptat el Parlament, n'ha hagut d'estudiar el risc, ja que

compta amb òrgans assessors altament qualificats, que molt possiblement hauran fet les observacions pertinents (i, per cert, desconegudes). Viurem anys de litigiositat als tribunals, que en part ja estan col·lapsats, per normes que es generen amb precipitació i sense el debat previ i les pertinents consultes a les òrgans respectius de l'Administració.

La responsabilitat tributària per a tots els contribuents la tenim molt present a la llei general tributària i són ben conegudes les sancions o recàrrecs que en comporta l'incompliment, fins i tot a escala penal. En correspondència i per responsabilitat, els tres tributs nous haurien de ser adequats i fruit de les normes fonamentals i primàries de l'ordenació positiva contingudes en el text constitucional i al de la UE. Esperem que així sigui. |