

# Aerolíneas atraviesan una gran turbulencia

Autor Administrator

Friday, 13 de October de 2017

Modificado el Friday, 13 de October de 2017

La posibilidad de planear cualquier viajecito esporádico, ya sea para vacacionar durante un puente, concretar un negocio o realizar una diligencia en el interior del país es algo que hoy solo vive en el recuerdo de los venezolanos.

Parece mentira que los aeropuertos que hace 20 años realizaban hasta 19 vuelos diario, hoy están en un 75% paralizados debido a regulaciones gubernamentales.

El capitán Jorge Álvarez, presidente de la Cámara de Empresas Venezolanas de Transporte Aéreo (Ceveta), expone que en el año 1987 se movilizaron aproximadamente 7 millones de pasajeros en el territorio nacional. Resalta que para la época el mercado aeronáutico interno era piloteado solo por tres aerolíneas (Viasa, Avensa y Aeropostal) que atendían a cabalidad la demanda nacional.

«En los itinerarios de antes se ofrecían y garantizaban los vuelos que pidiera la clientela», comenta.

En la actualidad, apunta el piloto, las cifras han cambiado considerablemente; el año pasado solo 4 millones 333 mil 550 pasajeros viajaron por Venezuela y aunque la cantidad de empresas de transporte aéreo subió a 11, éstas atraviesan por la época más sombría para el sector, pues de 120 aviones que hay en total, solo vuelan 16.

«Para el año de 1966, cuando me inicié en Aeropostal, se volaba a 52 pueblos de Venezuela. ¿Hoy en día a cuántos se vuela?», cuestiona.

El oficial afirma que en los últimos años las rutas aéreas nacionales han cambiado bastante y actualmente las aerolíneas se han limitado a realizar vuelos a la región central, mayormente.

A su parecer, el transporte aéreo venezolano no ha sido consecuente con el desarrollo mundial.

Colapso. Volar en avión -ya sea primera o tercera clase- es un servicio con el que no solo sueña cualquier turista, pues empresarios, conferencistas, e incluso ciudadanos «de a pie» también le anhelan cuando de viajar al interior se trata; sobre todo en un país tan centralizado, donde recorrer largas distancias en tan corto tiempo podrá representar desde una inversión hasta una salvación.

Pero la crisis venezolana ha oscurecido -más de lo que se cree- la actividad aeronáutica criolla, tanto que los vuelos nacionales se han reducido entre 60 y 70%, según se afirma a Reinaldo Pulido, director de la Asociación Venezolana de Mayoristas y empresas de representaciones turísticas (Avemarep).

Actualmente solo 25% de la flota está volando, el porcentaje restante está paralizado por repuestos, dinero u otras razones. Hace unos 4 o 5 años en Maiquetía había hasta 12 vuelos diarios desde Caracas hacia Margarita, hoy en día no se tiene ni diez vuelos semanales a este destino, resaltó.

Añade que Conviasa, a pesar de que cuenta con aviones de última generación como los Embraer, los tiene en tierra porque no les realiza las reparaciones adecuadas.

Pulido cita como ejemplo que cuando el Estado tomó Aeropostal, en el año 2009, esta poseía 12 aeronaves. Hace tres semanas esta compañía cerró con un solo avión y mil empleados, dijo.

Pesa alzar vuelo. Reinaldo Pulido señala que uno de los factores fundamentales por los que las aerolíneas no pueden incrementar su operatividad, es que sus tarifas están congeladas por mandato presidencial.

Explica que a nivel internacional un vuelo de 50 minutos tiene un costo de hasta 120 dólares, mientras que en Venezuela un boleto a Margarita vale 90 mil bolívares, lo que equivale a 25 dólares, según la tasa Dicom. Eso es lo que cuesta una hamburguesa en cualquier parte del mundo. Así no se mantiene este negocio en ninguna parte del mundo, dijo.

Agrega que al despegar una aeronave en su capacidad máxima (120 pasajeros aproximadamente) desde Caracas a Maracaibo, por ejemplo, se pierden 6 millones de bolívares por trayecto, debido a las tarifas reguladas.

En Ecuador, por ejemplo, cuando se agarra un vuelo de Quito a Guayaquil, ese vuelo vale 200 dólares, es un vuelo súper corto, pero el cliente se monta en un avión de última generación y que tiene de construido dos años. La flota venezolana tiene 28 años de edad promedio, eso es un peligro, sentenció.

Asegura que en estos momentos las aerolíneas criollas se encuentran salvaguardando la vida de sus motores, cumpliendo con algunas rutas nacionales e intentando irse hacia afuera para poder cobrar una tarifa sostenible.

Volar es seguro. Pese a las circunstancias, el capitán Jorge Álvarez, aclara que actualmente no existe ninguna operación en la que despegue un avión y este no cumpla con los requisitos y estándares de seguridad internacionales. Las operaciones que hay son restringidas, pero son seguras.

Subraya que las aeronaves no están inservibles, sino que con el tiempo se han vuelto ineficientes debido a que incrementan el consumo de combustible, se exponen a una mayor contaminación atmosférica y se vuelven más ruidosos.

A nivel mundial la seguridad aeronáutica no consiste en cancelar operaciones sino minimizar los riesgos, recalca Álvarez.

Para subsanar esta situación, los especialistas consideran, principalmente, que el Gobierno debe liberar las tarifas de los boletos y liquidar las divisas necesarias.

Esto podrá permitir que las aerolíneas adquieran los repuestos necesarios para mejorar la operatividad de las naves, o en el mejor de los casos, comprar una flota nueva de aviones.

Actualmente el sector turístico y aeronáutico se encuentran elaborando un plan, -que presentarán al Gobierno Nacional- donde expondrán los pasos que creen conveniente seguir para rescatar la industria del turismo en el país, lo cual generará buenos ingresos -incluso en divisas- para

Venezuela como fuente alternativa al negocio petrolero que tanto se requieren en estos momentos de crisis.

<http://www.2001.com.ve/en-la-agenda/172184/aerolineas-atravesan-una-gran-turbulencia.html>