

La inseguridad ha acaparado atenciones pero otros asuntos requieren ser atendidos. Entre estos, el problema del transporte hacia Providencia es uno de ellos. Va al corazón del debate sobre el tipo de turismo que se desea.

No se puede echar la culpa a que la ampliación del aeropuerto haya sido parada. Las autoridades cometieron errores y no convencieron de la necesidad de una pista más larga, aunque sí de una más segura que prometieron pero aún no han comenzado a hacer, tal vez porque prefieren esperar la decisión del Consejo de Estado de si se puede o no proceder con esa ampliación.

Providencia está dividida alrededor del tema, pero la solución al problema de transporte y los elevados costos de los tiquetes es más bien aumentar la frecuencia de los vuelos, que haya mayor competencia, poner aviones más grandes desde San Andrés, y mejorar el estado de la actual pista.

Esto quedó bien claro con la disminución de vuelos esta semana y la suspensión en diciembre de uno de los tres operadores. Los dos restantes podrían cubrir la demanda de pasajeros y de carga, pero no lo han hecho. Más bien disminuyeron sus vuelos, lo cual a su vez eleva los costos de pasajes y carga.

Aviones modernos y de mayor capacidad pueden aterrizar en pistas incluso más cortas y Satena misma las tiene en Bogotá. La empresa debería balancear mejor sus funciones de soberanía con su modelo comercial y tratar de fortalecer su presencia y compromiso con Providencia, una labor que bien hacen otras organizaciones como con el uso del avión ambulancia.

Causó alarma la suspensión de los vuelos charter del operador local que es muy popular porque compite con bajos precios, más frecuencias y mejores tarifas para transportar mercancías (abasteciendo de comida a Providencia cuando los barcos fallan).

Para el providenciano el costo de los pasajes es muy preocupante y es cada vez más difícil transportarse a San Andrés, a pesar de los subsidios. Un solo trayecto de 20 minutos ha

trepado a \$260.000, similar a las tarifas sin subsidio, habiendo comenzado en \$95.000 en el 2012 y está asegurado solo hasta mediados de año. Se reportan incluso dificultades para conseguir pasajes subsidiados.

En juego el futuro de Providencia

Es aún temporada alta y se reportan problemas para poder sacar e ingresar turistas, lo cual volvió a poner sobre la mesa la cuestión de la ampliación o mejora de la pista del aeropuerto.

Sus impactos ambientales y sociales y la falta de estudios y consulta adecuada aún preocupan. Al día de hoy no se sabe dónde botarán las toneladas de tierra que habría que sacar o cómo evitar la sedimentación en la zona de manglar dentro del Parque Nacional Natural colindante, algo que llegó a un punto alarmante.

Tampoco hay respuestas convincentes y fórmulas para mitigar posibles daños ecológicos y sociales. Lo más delicado y comprometedor es saber si una pista mayor entregaría un mejor balance entre desarrollo socio-económico, acceso a precarios servicios públicos y daño social y ambiental.

Providencia hasta ahora ha manejado muy bien las cosas y se ha blindado y protegido por el filtro que se presenta al tener que tomar otro avión en San Andrés. He allí el grave peligro de la expansión.

La isla desde luego necesita turistas, pero selectivos y los que pueda acomodar, de acorde con su propio modelo sostenible (no otro impuesto por la Aerocivil). Los necesita más en temporada baja y para eso las campañas y promociones deben ser más efectivas y concentradas en potenciales clientes.

El debate sobre el aeropuerto, al igual que el del costo de la tarjeta de visita, no debería definirse por dogmas ambientales o burocráticos o por visiones opuestas sobre el futuro de las islas. Se requiere de serias consideraciones y análisis independientes (que deben ser compartidos con la comunidad) y es necesario aspirar a puntos de consenso.