

JOSÉ MARÍA GONZÁLEZ VÉLEZ

El autor reniega de los supuestos favores de 'amigos' de las energías renovables, como el de pedir que las primas a las renovables sean financiadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, ya que el sector encontraría dificultades con las entidades crediticias



Renovables sí, pero...

Con los favores que algunos llamados amigos, los que se declaran partidarios de las energías renovables, pero... pretenden hacer al sector, los enemigos de éste pueden descansar y estar tranquilos. El último favor de los partidarios del sí, pero... ha sido pedir que las primas a las renovables sean financiadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Tratan así de servir a lo que para ellos son causas mayores, entre ellas reducir el déficit de tarifa. Por cierto, la forma en que éste se paga es tremendamente injusta, nada solidaria y antisocial, ya que al demorar el pago del coste actual de la luz -en el recibo pagamos el 20% menos de lo que cuesta generar lo que consumimos- se le imputan a los abonados futuros los consumos que se están haciendo hoy.

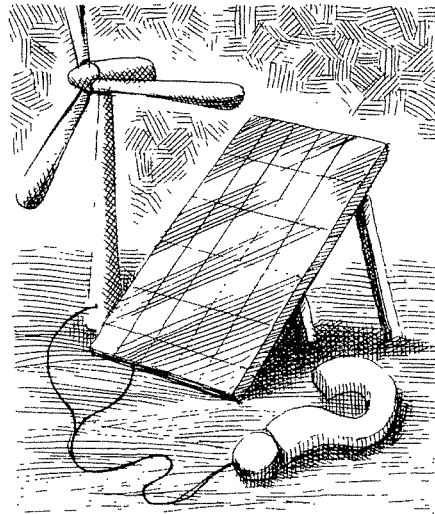
Llevar las primas de las energías renovables a los Presupuestos Generales del Estado sería, de hecho, darle el tiro de gracia al sector. No habría ni un solo banco que financiara un solo proyecto, si las condiciones tuvieran que ser decididas cada año en el Parlamento. Y no se trata de que se cobrara más o menos, sino de no saber lo que se cobraría. Por tanto, sería casi imposible conseguir financiación en el hipotético

caso de que alguien fuera a pedirla si esta propuesta se materializara.

El desarrollo de las renovables exige estabilidad en sus regulaciones. El simple anuncio de cambios en el sistema hace tambalearse al sector. Que les pregunten a los bancos y cajas, con importantes recursos en la financiación de proyectos, y a los productores, con inversiones millonarias que recuperarán, aun si las cosas no empeoran, a muy largo plazo.

Parece que para los partidarios de las renovables, pero... éstas son las causas directas del déficit de tarifa y casi las únicas. Para alimentar este debate se han llegado a decir tremendas barbaridades, como que el sobrecoste del régimen especial de producción eléctrica -el importe de las primas, es un coste del sistema y, en ningún caso, un sobrecoste- es igual a la totalidad del déficit tarifario. Como si el constante aumento del precio del gas y del petróleo no tuviera que ver con el coste de generación y como si el exceso de prudencia en un mal entendimiento de lo que es la defensa del interés general, aconseje no subir la tarifa eléctrica, que es lo único que realmente crea el déficit de tarifa.

Puestos a decir barbaridades, ¿por qué no soportan también los Presu-



ÁNGEL NAVAS

puestos el déficit de tarifa, el coste para el sistema de la propia CNE o el coste del transporte de la energía de Red Eléctrica de España? O mejor, y con ello se acabarían los problemas para los partidarios del sí, pero..., ¿por qué no soportan los Presupuestos del Estado el suministro eléctrico y así tenemos todos luz gratis?

Los partidarios del sí, pero... deben saber que, entre otras muchas razones que justifican su existencia, las primas a las renovables compensan parcialmente las externalidades de las energías convencionales, que no internalizan todos sus costes. Por lo tanto, es más justo que sean los

Es más justo que sean los consumidores los que compensen los costes que las otras energías trasladan a las cuentas públicas

consumidores de electricidad y no otros -el que más consume, más paga- los que compensen los costes que las otras energías trasladan a los Presupuestos Generales del Estado. Porque los costes que las convencionales externalizan los terminamos pagando de todos modos con los impuestos. También deberían tener claro que el sistema de primas español es el que se ha comprobado más eficaz en el desarrollo del sector de las energías renovables.

A pesar de los partidarios de las energías renovables sí, pero... la incorporación de las renovables a nuestra vida es irreversible. Son las renovables las que solucionarán en un próximo futuro el problema de la seguridad de abastecimiento y cambio climático. Si el resto de las energías incorporaran sus costes externos a sus precios, no existiría el debate de si las renovables son caras o no, ya que competiríamos con ellas perfectamente a precios de mercado. No tendríamos, por tanto, que salir a defendernos periódicamente de los que se llaman nuestros amigos.

La Asociación de Productores de Energías Renovables lleva desde su creación, hace ahora 20 años, colaborando con la Administración en el desarrollo del sector de las energías renovables. En este tiempo ha habido, y los habrá en el futuro, momentos de encuentros y desencuentros, pero nuestra Asociación siempre ha actuado con lealtad en la defensa de sus legítimos intereses.

Presidente de la Asociación de Productores de Energías Renovables (APPA)

ERALDO BALUCI

Hacia dónde va el 'check-in' en los aeropuertos



Existe un creciente interés en la utilización de las aplicaciones de la facturación o check-in por internet en los aeropuertos. Quienes respaldan el auto-servicio inciden en que de forma online es mucho más familiar para los pasajeros y que los quioscos de internet son fáciles de instalar y más económicos que los CUSS (el auto-servicio tradicional). Pero, ¿quiere decir esto que la facturación virtual, por internet reemplazará al check-in con quioscos CUSS (common use self service) en los aeropuertos?

A finales de los noventa, las aplicaciones de auto-servicio se construyeron empleando a tecnología denominada fat client. Estas primeras aplicaciones eran muy ricas en gráficos, con pantallas atractivas que incluían pequeños vídeos en un esfuerzo para convencer a los pasajeros de emplear el

auto-servicio. En el momento actual, la nueva demanda se orienta a la búsqueda de aplicaciones que ayuden a los pasajeros a moverse más rápido por el aeropuerto. Por ello, muchas compañías aéreas están reorientándose hacia una arquitectura de aplicaciones fáciles de utilizar, con gráficos sencillos y directos que sean intuitivos y más rápidos.

La utilización de una arquitectura basada en navegadores de internet conlleva muchas ventajas para las aplicaciones de auto-servicio. En primer lugar, las compañías aéreas pueden realizar sus procesos de negocio y hacer cambios de imagen corporativa con un importante ahorro de costes y tiempo.

La segunda ventaja significativa de la utilización de la arquitectura de navegadores es la reducción de cos-

tes y tiempo en el proceso de análisis, ya que puede efectuarse pese a que haya un cambio de imagen significativo.

La pregunta que cabe plantearse es si, con estas ventajas, el auto-servicio tradicional ha quedado definitivamente obsoleto. ¿Será reemplazado por la facturación online? Realmente, no es así. Y la razón es que el auto-servicio físico en el aeropuerto es diferente al de internet, ya que, de alguna manera, tanto los procedimientos de negocio como el mercado de pasajeros a los que se dirigen son diferentes. Las aplicaciones de check-in en la red se construyen para su uso en el hogar o para otras localizaciones donde el tiempo que tarda la transacción no es crítico. Incluyen típicamente un número de procesos de negocio opcionales como el estatus del vuelo o las com-

pras a bordo, el alquiler del coche o la reserva del hotel.

Las aplicaciones de facturación en el aeropuerto, por el contrario, se construyen para eliminar los picos. Las aerolíneas emplean quioscos para reducir el número de personal necesario para gestionar a los pasajeros durante la hora punta de la mañana o de la tarde. Esa es la razón por la cual las mejores aplicaciones actuales tienen gráficos escasos con grandes botones que simplifican la navegación por el programa empleando pantallas táctiles. Además, las aplicaciones se diseñan para incrementar la velocidad y las posibilidades intuitivas gracias a una transacción que se completa en menos de un minuto.

Las aplicaciones de auto-servicio aeroportuarias manejan procesos de negocio que las aplicaciones de facturación en línea no pueden

solventar, como la capacidad de escoger asientos, la espera para vuelos más tempranos, problemas con operaciones de cambio de pasajes y de itinerarios y procesamiento de equipajes. Por ello, los quioscos de check-in en los aeropuertos tienden a incluir lectores de pasaportes, lectores de tarjetas magnéticas, escáneres de código de barras, aparatos de medición biométrica y, en algunos países, impresoras de etiquetas para las maletas.

Así que la respuesta a la pregunta de si el virtual reemplazará al CUSS es que es necesario aplicar la tecnología apropiada para lograr un auténtico valor de negocio. El check-in por internet puede y tiene un papel que jugar en los viajes de pasajeros. Pero los procesos que las aplicaciones en red tienen que manejar son sólo una parte de los procesos de

negocio que las aerolíneas emplean para procesar pasajeros en los aeropuertos. De hecho, continuará progresando a través del tiempo mientras la tecnología evolucione y se realice la experiencia de auto-servicio en el aeropuerto, con ideas revolucionarias como el auto-etiquetado de las maletas por parte del pasajero, el autotombarque o la autorrevisión de los documentos.

Un auto-servicio de éxito para los pasajeros en los aeropuertos requiere un convenio entre las aerolíneas y los mismos: cada uno consciente de las necesidades de los procesos de negocio del otro, y cada uno listo para trabajar cooperativamente para hacer que el medio sea eficiente, efectivo en los costes y sin ningún tipo de problema.

Vicepresidente de SITA para el sur de Europa