

ECONOMÍA

El sector turístico pide ayuda pública para paliar las pérdidas por la 'crisis de las cenizas'

Última actualización 21/04/2010@12:17:51 GMT+1



La Alianza para la Excelencia Turística, Exceltur, cuantifica en 252 millones las pérdidas para el sector por las cenizas volcánicas procedentes de Islandia que han mantenido paralizado el tráfico aéreo. Las aerolíneas europeas han perdido 1260 millones de euros.

NUEVATRIBUNA.ES / AGENCIAS - 21.4.2010

El vicepresidente de Exceltur, **José Luis Zoreda**, señaló que el sector perderá 41 millones de euros diarios al margen del impacto sufrido por las aerolíneas "según un cálculo conservador", una estimación que abarca hoteleras, tiendas en aeropuertos, agencias de viajes y otras empresas vinculadas con el turismo.

Zoreda señaló que esta crisis ha supuesto "un duro golpe" para el sector turístico español que había experimentado "cierto repunte" en el primer trimestre. También recordó que ha provocado cancelaciones importantes en vuelos y reservas, lo que repercutirá a la baja en los resultados de las compañías. Así, un porcentaje "muy importante" de este recorte de ingresos repercutirá como pérdidas de beneficio en el sector, señaló Zoreda, quien recordó que a estos 'números rojos' hay que sumar los entre 150 y 200 millones de euros diarios que están perdiendo las aerolíneas por la crisis causada por la nube de cenizas, según cálculos de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA).

Es por ello que Exceltur ha solicitado al Gobierno "un plan de ayudas específico y proporcional al que podría otorgarse a las aerolíneas" para las empresas del sector, especificando medidas como posponer la anunciada subida del IVA y la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social de las empresas. "Nos van cayendo los mazazos por distintos lados", lamentó.

LAS AEROLÍNEAS TAMBIÉN ACUSAN EL GOLPE...

En cuanto a las aerolíneas, el cómputo de pérdidas de ingresos de todas las europeas alcanza los 1.700 millones de dólares (1.260 millones de euros) en los seis días de cierre del espacio aéreo europeo, según los cálculos de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA). La asociación estima que las pérdidas fueron más acentuadas durante los tres días en los que el cierre fue más intenso, del 17 al 19 de abril, con pérdidas de ingresos de 400 millones de dólares (297 millones de euros) diarios.

El director general y consejero delegado de la IATA, **Giovanni Bisignani**, señaló que la crisis impactó al 29% del sector de la aviación global y a 1,2 millones de pasajeros diarios. "La escala de la crisis ha eclipsado la del 11-S,

cuando el espacio aéreo estadounidense se cerró durante tres días", señaló.

No obstante, la IATA también encontró algunos ahorros de costes derivados de la permanencia en tierra de las aeronaves, como un recorte de la factura por combustible de 110 millones de dólares (81,8 millones de euros) diarios con respecto al gasto habitual, aunque estos recortes se vieron contrarrestados por el coste de la atención a los pasajeros afectados por las cancelaciones. "Para una industria que perdió 9.400 millones de dólares (7.000 millones de euros) el pasado año y que está previsto que pierda 2.800 millones de dólares (2.084 millones de euros) en 2010 esta crisis es devastadora", lamentó Bisigniani, quien destacó que el impacto está siendo más duro para las compañías que tienen una más difícil situación financiera. La IATA calcula que las compañías aéreas europeas perderán en el presente ejercicio 2.200 millones de dólares (1.637 millones de euros).

Bisigniani indicó que se deben tomar medidas para mitigar el impacto de la crisis en el balance de las aerolíneas y puso como ejemplo a los aeropuertos de Londres-Heathrow y el aeródromo de Dubai, que han recortado las tarifas de parking y no han cargado importes por los vuelos de reposicionamiento, una tendencia que "otros aeropuertos deberían seguir".

...Y TAMBIÉN PIDEN AYUDA

Bisigniani indicó que el mayor papel lo tienen ahora los Gobiernos, a quienes sugirió tres medidas de aplicación inmediata para apoyar a las aerolíneas, la primera de ellas la relajación de la normativa de slots aeroportuarios para mayor flexibilidad del aterrizajes y despegues.

También recomendó que se relajen las restricciones de vuelos nocturnos para que las aerolíneas pueden transportar cuando antes a los pasajeros afectados por las cancelaciones y se quejó de que ya que la crisis está totalmente fuera del control de las aerolíneas por su naturaleza, las aseguradoras actuarán en consecuencia. "No obstante, la normativa sobre los derechos de los pasajeros no tienen esto en consideración y las aerolíneas son aún responsables de pagar hoteles, alimentación y teléfono", recordó Bisigniani, quien lamentó que estas regulaciones no tengan en cuenta nunca estas situaciones extraordinarias. "Es urgente que la Comisión Europea encuentre una vía para cesar este agujero injusto", sentenció.

Bisigniani también urgió a los Gobiernos a compensar a las aerolíneas por las pérdidas de ingresos y puso como ejemplo los 5.000 millones de dólares desembolsados por el Gobierno de EEUU para ayudar a las compañías aéreas a asumir los costes por el cierre del espacio aéreo derivado de los atentados terroristas del 11-S. "Esta crisis no es el resultado de una mala gestión de negocios, es una situación extraordinaria exagerada por un pobre proceso de toma de decisiones por parte de los Gobiernos nacionales", señaló el responsable, que estableció que el Gobierno debe ayudar a las compañías a recuperar los costes de la crisis.

El director general de IATA reiteró una vez más sus críticas al cierre del espacio aéreo motivado por la nube de ceniza volcánica y señaló que las decisiones se basaron en modelos teóricos "y no en hechos". "Los test de vuelos realizados por nuestros miembros mostraron que estos modelos eran erróneos", se quejó. "El caos y las pérdidas económicas generadas durante la pasada semana suponen una clara llamada a los líderes políticos europeos de que el acuerdo de 'Cielo único europeo' es crítico y urgente", señaló Bisigniani, quien también lamentó que la categorización del espacio aéreo en zonas por niveles de riesgo establecida por Eurocontrol no se esté aplicando de manera uniforme en todos los estados, aunque constituya "un paso en la buena dirección".