



Las aglomeraciones (como en el caso de Gran Canaria) volvieron a los aeropuertos tras seis días con sus dependencias casi vacías. FOTO: EFE

Las aerolíneas europeas piden ayudas públicas tras unas pérdidas de 1.260 millones en siete días

LA IATA EXIGE COMPENSACIONES A LOS GOBIERNOS Y LA CE PIDE LA CREACIÓN DEL 'CIELO ÚNICO'

Eurocontrol asegura que hoy operarán la casi totalidad de los vuelos y que los transatlánticos han recuperado la normalidad

MADRID. Las aerolíneas europeas han registrado pérdidas de ingresos por valor 1.700 millones de dólares (1.260 millones de euros) en los siete días de cierre del espacio aéreo europeo provocado por la nube de cenizas creada por la erupción de un volcán islandés, según informó ayer la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), que pidió a los gobiernos que compensen a las compañías aéreas por las pérdidas sufridas.

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 a del 11-S, cuando el espacio aéreo estadounidense se cerró durante tres días", subrayó.

No obstante, la IATA también encontró algunos ahorros de costes derivados de la permanencia en tierra de las aeronaves, como

EL DATO

● **Cancelaciones.** Los aeropuertos españoles registraron ayer 640 cancelaciones de los 5.231 vuelos programados.

LA CIFRA

252

● **Pérdidas en turismo.** La crisis producida por el cierre del espacio aéreo europeo a causa de las cenizas volcánicas arrojó sobre el sector turístico, excluidas las aerolíneas, unas pérdidas por valor de 252 millones de euros hasta el martes, según la última estimación de la Alianza para la Excelencia Turística, Exceltur. La cifra de pérdidas es similar para el conjunto de aeropuertos europeos: unos 250 millones.

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.

También recomendó que se relajen las restricciones de vuelos nocturnos para que las aerolíneas puedan transportar cuando antes a los pasajeros afectados por las cancelaciones. Asimismo, consideró que es "urgente" que la Comisión Europea revise la normativa sobre los

derechos de los pasajeros que actualmente obliga a las aerolíneas a pagar hoteles, alimentación y teléfono pese a que en este caso no son responsables de lo ocurrido.

Bisignani 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 Estados Unidos para ayudar a las compañías aéreas a asumir los costes por el cierre del espacio aéreo derivado de los atentados terroristas del 11-S.

Por su parte, la Comisión Euro-

pea hizo saber ayer que pedirá a los Estados miembros que aceleren la creación de un *cielo único europeo* que racionalice la gestión del tráfico aéreo en la UE con el objetivo de evitar que se repitan los "graves fallos" ocurridos durante esta crisis.

Entretanto, el volcán que ha provocado la crisis, el Eyjafjallajökull, continúa en erupción pero la expulsión de cenizas es "mucho menor", según informó este miércoles la oficina meteorológica islandesa.

Así las cosas, la agencia europea de gestión del tráfico aéreo, Eurocontrol, espera que hoy jueves despeguen casi el cien por cien de los vuelos previstos. Ayer miércoles operaron aproximadamente 22.500 vuelos en el espacio europeo, el 80% del tráfico habitual en una jornada normal.

En estos momentos, todo el espacio aéreo europeo está abierto al tráfico por encima de los 20.000 pies (6.000 metros). Por debajo de esta altura, todavía se aplican algunas restricciones pero en áreas "muy limitadas", especialmente en los aeropuertos finlandeses y partes del norte de Escocia. Además, las rutas transatlánticas han recuperado la normalidad con la llegada de 338 vuelos a Europa. >AGENCIAS

Fomento admite fallos en la gestión de la crisis

La secretaria de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento, Concepción Gutiérrez, admitió ayer que "se han cometido fallos" en la gestión de la "situación absolutamente crítica" generada por el cierre del espacio aéreo en buena parte de Europa a causa de la nube de cenizas del volcán islandés. No obstante, Gutiérrez subrayó que las autoridades han primado por encima de cualquier otra consideración la seguridad de los pasajeros y que la experiencia acumulada durante los últimos días representará "un avance para cualquier situación futura" similar. Preguntada por los reproches de falta de agilidad de algunas compañías aéreas y por las acusaciones de algunos profesionales según las cuales la Administración se había plegado a las presiones de los operadores, Gutiérrez defendió que se han seguido criterios técnicos con la premisa de garantizar la seguridad. Destacó asimismo que España ha respondido con eficiencia a la crisis facilitando transporte alternativo a los ciudadanos. >AGENCIAS

Bienvenida la normalidad, pero yo me vuelvo en autobús

NUNCA he tenido miedo a volar. Es más, siempre me ha gustado. Pero desde que la erupción del volcán islandés de nombre impronunciable me dejara atrapada en Londres durante la última semana he tenido bastante tiempo para pensar. Una de las cosas sobre las que más he reflexionado, sobre todo a raíz de que las compañías dijeran que quizá las restricciones habían sido demasiado severas, es precisamente en eso. ¿Merece la pena que las aerolíneas se autopresionen para volver a volar cuanto antes, aun sabiendo que el riesgo de la ceniza seguirá estando ahí al menos durante unos

días? Tengo que reconocer, como pasajera bloqueada, que al principio hubiera dado una pierna por coger cualquier vuelo a casa, me imagino que como la mayoría. Pero después de que las circunstancias me obligaran a quedarme más de lo esperado, y después de ver las imágenes y de escuchar las historias de otros aviones que, por volar entre la ceniza, tuvieron en su momento que hacer aterrizajes de emergencia, empecé a pensar si de verdad compensaban las prisas. Si se tomó la decisión, muy perjudicial para todos, de no volar, significa que hay datos que prueban que el riesgo existe. O eso quiero pen-

Diario de una viajera



POR SONIA MACÍAS

dar. Por lo tanto, si una compañía, en un momento dado se arriesga, saca un avión antes de que el peligro haya pasado y le ocurre algo, entonces las consecuencias hubieran sido aún más graves. Hay vidas en juego. Pero claro, también entraban dentro de la

partida las enormes pérdidas de las aerolíneas, quienes podrían haberse hundido del todo, así que tenían que intentarlo aunque fuera una temeridad. Esta es la razón de ser de los vuelos de prueba. No obstante, parece que las cosas ya han vuelto a su sitio. Yo no tendré la suerte de volar esta vez, y no me quedará otra que ir en autobús, pero si hace tres días, cuando aún estaban haciendo pruebas, me hubieran dicho que me llevarían en avión, hubiera dudado. Pónganse en situación. Acabas de leer que dos cazas finlandeses, que volaban por una zona de cenizas el día de la erupción, descubrieron pos-

teriormente que los motores estaban seriamente afectados por el sulfuro. Tres días después, con la nube aún merodeando, te dan a elegir entre intentar ir en avión a casa o volver por otros medios. Yo definitivamente hubiera elegido la segunda opción, por si las moscas. Ya sé que no tiene por qué ocurrir nada, pero dadas las circunstancias, si pasa algo se mascaría la tragedia. Así que, aunque me alegro de que los aviones hayan vuelto a despegar, prefiero regresar en autobús, y ya si eso, dentro de unos meses, volver a coger un avión. Que no es por no ir, si hay que ir se va, pero ir *pa ná* es tontería.