



JOSÉ A. HERCE

A LOS PIES DEL VOLCÁN

Tan importante como una cura de humildad es una cura de paciencia para acoger con más naturalidad la ocurrencia de fenómenos sobre los que no tenemos ningún control, y frente a los que sólo cabe la adaptación más o menos inteligente

Dos semanas después del inicio de la erupción del volcán Eyjafjalla, con la actividad aérea recuperada, emergen las valoraciones económicas y no económicas de uno de los más sorprendentes colapsos del sistema europeo de transporte aéreo registrado en toda su historia. El caos creado por la nube de ceniza ha puesto en evidencia las debilidades de la cadena de control aéreo del espacio europeo, la vulnerabilidad del sistema de movilidad aérea, la complejidad de los impactos económicos y la incapacidad de los seres humanos para la práctica de la paciencia.

Las consecuencias económicas de la erupción del Eyjafjalla son ciertamente serias. Según estimaciones de la IATA, la asociación internacional de aerolíneas, las pérdidas de las compañías ascienden a unos 1.260 millones de euros, mientras que Exceltur, la asociación española de empresas ligadas al turismo, el sector español ha sufrido una caída de la facturación de 252 millones de euros (1.727 millones a nivel europeo) contando incluso con que bastantes operadores han visto aumentada su facturación como consecuencia de la necesidad de muchos viajeros de prolongar sus estancias o procurarse medios de transporte alternativos al avión. Puede estimarse que las pérdidas económicas del sector turístico español implican un efecto sobre el empleo equivalente a la pérdida de 4.400 empleos durante un año. Para Europa, las pérdidas acumuladas por todos los sectores económicos ascenderían fácilmente a unos cuantos millardos de euros y más de un millón de trabajadores europeos, sorprendidos en sus trayectos de fin de semana, vacaciones, etc., no pudieron retornar a su trabajo en días.

No todos han perdido con esta situación. Por ejemplo, las compañías de autobuses, taxis, ferrocarriles o coches de alquiler han registrado aumentos espectaculares de su demanda. Y muchos hoteles han debido alojar a los viajeros que no han podido desplazarse durante unos cuantos días. Este caos dejará otras secuelas durante mucho tiempo. En general, a pesar de la falta de coordinación de las decisiones sobre el cierre de aeropuertos, las autoridades aeroportuarias han optado por cerrar aeropuertos para evitar accidentes. Ha primado la seguridad, como debe ser. Pero ahora, muchas compañías opinan que las medidas de cierre de aeropuertos han sido demasiado drásticas. En la ocurrencia de acontecimientos raros y po-

tencialmente peligrosos para la población, siempre habrá un tiempo de demora ineludible para establecer la situación y diseñar el plan de contingencia. Pero en esta ocasión, ese tiempo de demora ha sido casi el mínimo, de manera que las autoridades han optado por considerar que no hay coste económico que justifique la dilación en el cierre de aeropuertos cuando la seguridad de los vuelos estaba comprometida.

Habrà que pechar con las pérdidas económicas, aunque ya se han expresado voces sectoriales en la aviación y el turismo que solicitan indemnizaciones y subvenciones para paliar los efectos de la paralización de los vuelos. Algunos analistas y representantes del sector han comentado que el impacto de la paralización de los aeropuertos europeos podría poner en peligro la recuperación económica en Europa. Pero las pérdidas registradas hasta ahora difícilmente, en mi opinión, tendrán una traza tan relevante en el PIB como para detener el crecimiento y la salida de la crisis.

No obstante, el episodio del volcán islandés constituye un experimento natural que debería estudiarse en profundidad para extraer cuantas lecciones sea posible. Mucho se han repetido estos días las alusiones a la cura de humildad que deberíamos hacer cuando una simple nube de ceniza pone en jaque al vasto conjunto que representa la red europea de transporte aéreo dejando en tierra a miles de aparatos y millones de viajeros y afectando de la manera más variada, a través de las ligazones comerciales, a las actividades productivas en todo el mundo que dependen del transporte aéreo para sus suministros o para dar salida a sus producciones. Tan importante como esa cura de humildad es una cura de paciencia para acoger con más naturalidad la ocurrencia de fenómenos sobre los que no tenemos ningún control y frente a los que sólo cabe la adaptación más o menos inteligente. Las decisiones de las autoridades aeroportuarias podrán parecer ahora demasiado precipitadas y drásticas, pero no quiero ni imaginar lo que hubiera sucedido si, por evitar pérdidas económicas o el enfado de los viajeros, la autorización de volar en presencia de la nube de ceniza hubiese provocado un solo accidente aéreo con docenas de víctimas mortales. Ahora estaríamos maldiciendo la irresponsabilidad de la autoridad aeroportuaria correspondiente por no haber prohibido el vuelo.