BRÚJULA COTIDIANA
Director Riccardo Cascioli
HECHOS PARA LA VERDAD

CRISIS EN LOS AEROPUERTOS

Caos aeroportuario: Los viajeros se quedan en tierra para deleite de los verdes

ECONOMíA 20_07_2022

Stefano Magni

Si durante estos días de verano usted se queda sin viajar porque su avión se cancela, si su equipaje se pierde en el aeropuerto, si resulta que sale con horas de retraso o hace un viaje nueve o diez veces más largo de lo previsto, no está solo. En todo el mundo, de

hecho, se está produciendo una grave crisis en el transporte aéreo.

Entre los principales aeropuertos del mundo, el Toronto Pearson International registra un 52,9% de salidas con retrasos de más de 15 minutos, Frankfurt un 46,4%, París Charles De Gaulle un 42,8% y Londres Heathrow un 40,2%. Además de los retrasos, el riesgo de cancelaciones es mayor. El récord, en este caso, lo tiene el aeropuerto de Newark (que sirve al área metropolitana de Nueva York) con un 7,8% de vuelos cancelados. Las altas temperaturas de este período no son ni mucho menos la mayor causa de preocupación para quienes vuelan por trabajo o por vacaciones, ya que tienen una posibilidad de cada dos de salir con retraso y, en el peor de los casos, casi una de cada diez de quedarse en tierra. Incluso si salen, corren un mayor riesgo de perder su equipaje: en comparación con el año anterior, el índice de pérdidas ha aumentado un 30% este verano. Y esto por no hablar de las frecuentes huelgas del personal de tierra. Además de que protestas como la de los taxistas no permiten llegar al aeropuerto (o volver a casa) a las personas que no tienen coche o no disponen de transporte público. Una catástrofe, en definitiva, que amenaza con poner en peligro la reanudación del turismo tras dos años de paralización forzosa por la pandemia.

Las causas de esta crisis del transporte aéreo son tanto naturales como políticas. Pero si se observa con detenimiento, son principalmente políticas. La causa "natural" está en los drásticos recortes de personal durante los dos años de la pandemia. Con los aviones en tierra y los pasajeros reducidos al mínimo, las compañías aéreas han despedido a mucho personal, pero no pueden volver a contratar al personal necesario a tiempo para aprovechar la buena temporada. En Heathrow, por ejemplo, entre el 80% y el 85% de los viajeros han regresado en comparación con los niveles anteriores a la pandemia, pero el personal de tierra de las aerolíneas sigue reducido al 70%. El personal cualificado y recién contratado necesita meses para formarse. El personal de vuelo sigue necesitando más formación e inversión por parte de las compañías aéreas. La dificultad para encontrar o volver a encontrar el personal necesario es la prueba de que los empleados con años de experiencia han encontrado otros trabajos en los dos últimos años que han estado sobre el terreno. Además, la aparición de nuevas variantes del virus y las consecuentes nuevas restricciones impuestas por los gobiernos han generado muchas salidas en falso, obligando a las empresas a posponer los planes de relanzamiento de sus actividades.

Pero vayamos al aspecto político, que es la causa fundamental de la crisis. Los vuelos se han reducido al mínimo no tanto por el temor a una pandemia sino por el cierre de las fronteras internacionales, por el bloqueo impuesto por los gobiernos de

casi todo el mundo industrializado. Los aviones han sido los más "castigados" en relación con la seguridad que podían ofrecer (mejor circulación del aire que los trenes y el transporte público terrestre). Y las compañías aéreas siguen siendo objeto de acoso ideológico por parte de los partidos y movimientos ecologistas. La pandemia se ha visto como una "oportunidad" para deshacerse del transporte aéreo, que es el responsable de las mayores emisiones de CO2: el 2% del total. Antes de Covid, Greta Thunberg había dado un ejemplo personal viajando en barco hasta Nueva York. En Suecia, en 2018, nació el movimiento *Flygskam*, que significa literalmente "vergüenza de vuelo", inspirado en su viaje.

Durante la pandemia las emisiones de CO2 disminuyeron significativamente en parte debido a que los aviones permanecieron en tierra. El mundo de las ciencias naturales fue el primero en abogar por un cambio de hábitos, permanente y no sólo dictado por el virus. Artículos como *Rethinking the way we travel in the post-pandemic world*, publicado en la revista *Nature* el 5 de enero de 2021, sugieren más teleconferencias y menos viajes para quienes tengan que organizar o asistir a reuniones de trabajo. Viajar menos ha sido siempre un lema de los Verdes.

Los movimientos ecologistas más radicales como *Extinction Rebellion* han pedido a los gobiernos que no concedan ayudas a las compañías aéreas. Y países como Francia las han concedido, pero sólo a cambio de planes verificables de reducción drástica de las emisiones, como exigen otros movimientos ecologistas más "moderados" como *Greenpeace*. En los últimos meses, la crisis de las aerolíneas se ha visto agravada por una serie de causas medioambientales. El 6 de julio, por ejemplo, tres asociaciones holandesas demandaron a KLM, culpable de anunciarse con lo que los ecologistas acusadores consideran "afirmaciones engañosas de que hace vuelos sostenibles". En el neolenguaje, KLM está supuestamente haciendo "greenwashing", es decir, pretendiendo ser ecológicamente sensible. La clase política es particularmente "receptiva" a estas cuestiones y la idea de imponer "impuestos verdes" a los billetes se ha vuelto a poner de moda en los años de la pandemia y cada vez será más común en los países occidentales firmantes de los acuerdos de París, especialmente Francia. En la Unión Europea, en general, las compañías aéreas vuelven a estar en el punto de mira porque no cumplen las cuotas de emisión permitidas y están muy lejos de los objetivos de descarbonización.

Por ello, el mercado del transporte aéreo es cada vez más difícil debido a esta serie de iniciativas políticas (y no económicas) hostiles: movimientos ecologistas que dirigen la opinión pública, políticas ecológicas represivas, aumento artificial de los costes. En consecuencia: desaliento de la inversión, más dificultades para contratar nuevo

personal cualificado, todo ello sumado a dos años de crisis pandémica. Sin embargo, la gente que abarrota los aeropuertos es la prueba de que nadie ha “repensado la forma de viajar”. La gente corriente sigue queriendo ir de un punto a otro del planeta, rápidamente y al menor coste posible. Y sólo a unos pocos idealistas adinerados que hacen novillos (y lo llaman “huelga”) se les ocurre cruzar el Atlántico en barco.