



El Gobierno y las aerolíneas suman fuerzas para evitar otro verano caótico

► Enaire tiene previsto contar con 42 controladores más que el año pasado en agosto; Eurocontrol avisa de que los retrasos se duplicarán en Europa

GUILLERMO GINÉS
 MADRID

El sector aéreo se prepara para otro verano complicado. El previsible aumento del tráfico, la falta de personal en el control aéreo de varios países europeos y la meteorología amenazan con generar un nuevo caos en los aeropuertos del Viejo Continente en plena temporada alta. Es por ello que el Gobierno y las aerolíneas han desarrollado planes estratégicos con los que pretenden garantizar la operativa de los aeropuertos españoles durante los próximos meses.

Por un lado Enaire, el gestor de la navegación aérea española y matriz de Aena, ha reforzado los centros de control con más personal. Fuentes de la compañía pública explican que este agosto habrá habilitados, en todos los centros españoles, 42 controladores más que el año pasado. Para el conjunto del año, la intención del grupo es sumar 80 nuevos controladores. Este refuerzo será especialmente notable en los centros de control que gestionan aeropuertos estacionales. Por ejemplo, el centro que se encarga de Barcelona-El Prat tendrá 16 controladores más este verano; el de Palma, 8.

Además, Enaire pretende utilizar nuevas rutas para los vuelos que salgan de El Prat con destino Francia para evitar que se formen «cuellos de botella». Este paso fronterizo es uno de los más transcurridos en periodos estivales. Además, se reforzarán las herramientas destinadas a la predicción meteorológica, con iniciativas como la presencia de expertos meteorólogos en los centros de control. Todo ello pese a que, según apunta Enaire, «el 70% de los problemas generados en el

control aéreo nacional son achacables a situaciones ocurridas en Europa».

La industria aérea está al corriente tanto de estas medidas como de otras iniciativas recogidas en iniciativas como el «Plan Verano 2019-2020» y «BCN a Punt». «Este año hemos reforzado las reuniones con Aena y las aerolíneas y contamos con una presencia directa en Eurocontrol», explican desde la compañía pública.

También las aerolíneas se preparan para el verano. Distintas compañías aéreas, como Vueling y easyJet están reforzando el número de aviones en reserva, que se utilizan solo cuando se produce alguna incidencia. También se están incrementando las tripulaciones y modificando rutas para evitar aeropuertos «conflictivos» en este periodo.

Colapsos

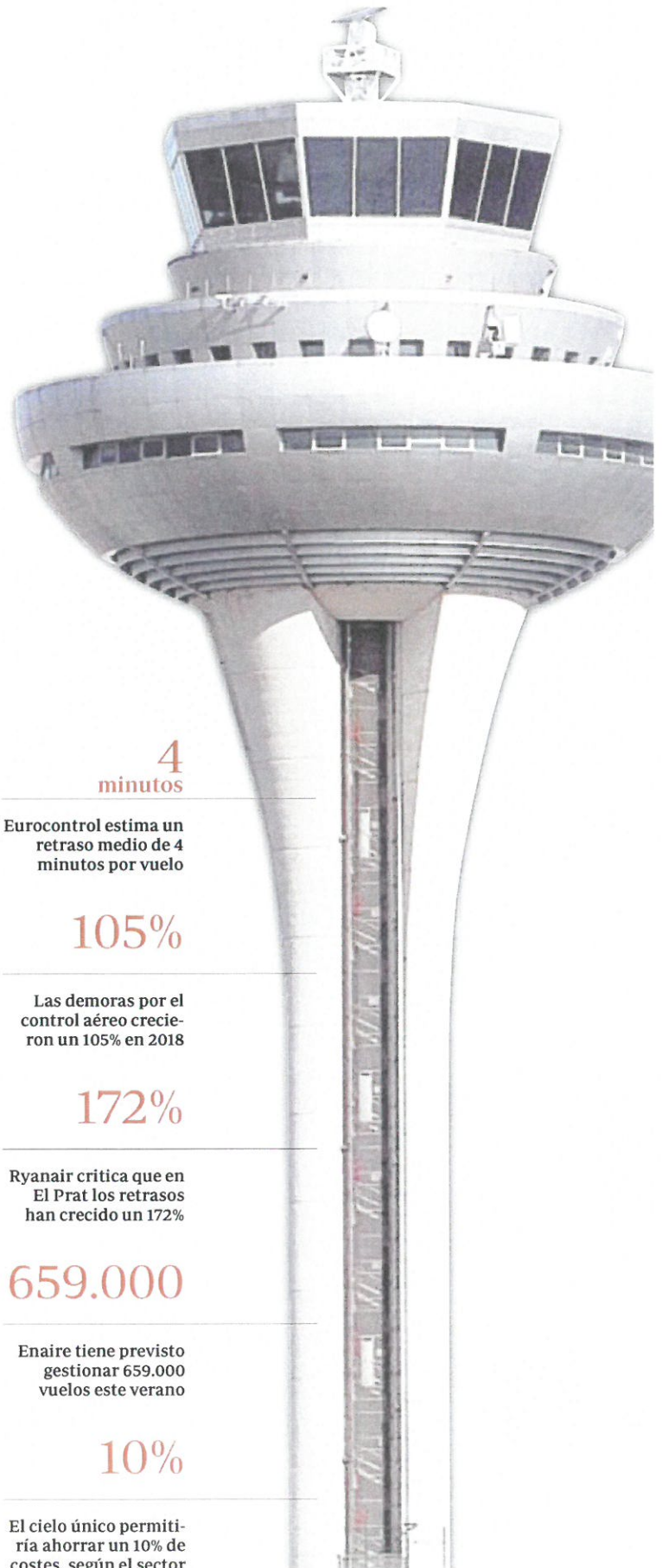
Los controladores aéreos, sin embargo, son menos optimistas respecto al verano. «Enaire es consciente de que hay escasez de controladores y está tomando medidas, pero no son suficientes. Este verano va a volver a haber retrasos porque estamos desbordados», explica Susana Romero, directora de comunicación de la Unión Sindical de Controladores Aéreos

(USCA).

Y es que Eurocontrol, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, ha vaticinado otro verano difícil para la aviación por la falta de capacidad del espacio aéreo europeo y la meteorología. Las primeras previsiones de la organización apuntan a que los retrasos por gestión de tráfico aéreo en ruta se podría duplicar en 2019, pasando de dos minutos por vuelo en 2018 a cuatro minutos este año. En el ejercicio anterior ya crecieron con fuerza los retrasos por gestión aérea en ruta, pasando de 0.88 minutos por vuelo a 1.73 minutos.

Afectados
 Las huelgas de controladores en Europa afectan especialmente a los aeropuertos de Barcelona y Palma

Meteorología
 La meteorología impulsó, junto a la falta de capacidad de los centros de control, los retrasos en 2018



4
 minutos

Eurocontrol estima un retraso medio de 4 minutos por vuelo

105%

Las demoras por el control aéreo crecieron un 105% en 2018

172%

Ryanair critica que en El Prat los retrasos han crecido un 172%

659.000

Enaire tiene previsto gestionar 659.000 vuelos este verano

10%

El cielo único permitiría ahorrar un 10% de costes, según el sector



El sector prevé un incremento del 53% del tráfico aéreo hasta 2040

El tráfico aéreo no ha dejado de crecer en los últimos años, impulsado por fenómenos como la irrupción de las compañías de bajo coste. Aún así, las previsiones del sector apuntan a que los vuelos seguirán creciendo en los próximos años. Así lo aseguró hace escasas semanas el director General de Aviación Civil y presidente consejero de Eurocontrol, Raúl Medina, que señaló en la asamblea general de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) que el tráfico aéreo se incrementará un 53% para 2040.

Según las aerolíneas, este aumento de la oferta tensionará aún más el espacio aéreo europeo, lo que provocará en

última instancia que los retrasos y demoras sigan crezcan cada año. Este incremento del tráfico ya se ha dejado notar en los últimos años. Sin ir más lejos, el tráfico aéreo en la Unión Europea (UE), medido en pasajeros por kilómetro en vuelos comerciales, aumentó un 20% entre 2014 y 2016, mientras que las emisiones de CO₂ del sector se incrementaron solo un 16% en ese mismo período, según un estudio publicado en enero por la Comisión Europea (CE).

A nivel nacional, Enaire tiene previsto gestionar, entre junio y agosto, unos 659.000 vuelos, lo que supone un 4,6% más que en 2018.

Además, las demoras por dificultades en el control del tráfico aéreo se incrementaron un 105%, según el informe de operaciones de 2018 elaborado por la organización.

Para los próximos meses, asusta especialmente la delicada situación laboral que existe en determinados centros de control aéreo en Europa. Sin ir más lejos, hace escasas semanas se produjo una huelga de controladores en Bélgica que obligó al país a cerrar su espacio aéreo y a cancelar centenares de vuelos con salida o llegada a los aeropuertos de Bruselas y Charleroi.

Pero la mayor amenaza para el sector aéreo no viene de Bélgica, sino de Francia. Sobre todo, de Marsella. El año pasado, cientos de vuelos fueron cancelados en España por las huelgas producidas en el centro de control de la ciudad francesa. ¿La razón? Una gran parte de los vuelos que despegan y aterrizan en las regiones mediterráneas tienen que atravesar el espacio aéreo francés o dependen del centro de control de Marsella. Por lo tanto, si se cierra o se restringe este centro, España es uno de los grandes perjudicados.

No es un problema nuevo. En los últimos años se han repetido las huelgas en este y otros centros de Francia, Alemania y Holanda. Unos conflictos que afectan sobre todo a los aeropuertos de Barcelona y Palma. Es por ello que este verano estas infraestructuras, ejes de los planes estratégicos del Ejecutivo y el sector privado, atraerán todas las miradas.

En este contexto, Ryanair, tomando datos de Eurocontrol, ha publicado recientemente un informe en el que

destaca que El Prat será uno de los aeropuertos europeos más afectados por la conflictividad laboral de los controladores europeos. Según los cálculos de la compañía dirigida por Michael O'Leary, la capacidad del aeropuerto se verá recortada al menos un 8% este año por las huelgas de controladores en la Unión Europea. Unos problemas que, según la «low cost» vienen de largo, ya que Ryanair critica que los retrasos se habían incrementado hasta abril un 172% en El Prat con respecto a 2018. De igual forma, la compañía

asegura que el año pasado el centro de control encargado de El Prat fue protagonista del 55% de los retrasos de los aeropuertos de Enaire. A nivel general, Ryanair prevé, en base a los datos de Eurocontrol, que los retrasos alcancen los 38 millones de minutos.

Afectado
Las huelgas de controladores en Europa reducirán la capacidad de El Prat este verano, según Ryanair

Europa
Mientras España esquiva las huelgas de controladores, en la UE siguen estallando conflictos

Cielo único

El informe es solo un ejemplo de la presión que están ejerciendo las aerolíneas para impulsar la implantación de un cielo único europeo, que según sus predicciones mejoraría la capacidad del espacio aéreo y evitaría retrasos y cancelaciones. La Comisión Europea ha conformado un Grupo de Sabios para dar respuesta al aumento del tráfico y la «crítica» situación del sector.

Según apunta la patronal Aceta, esta medida reduciría un 10% los costes de gestión del tráfico aéreo y permitiría que la misma cantidad de controladores pudieran manejar el doble de tráfico con la misma seguridad. A corto plazo, la organización propone, con el aval de la CEOE y la CNMC, privatizar las torres de control que todavía conserva el Estado.