

POLÉMICO. El presidente brasileño, Luiz Inácio Lula da Silva, argumentó que se puede fumar en cualquier lugar. "Solo fuma quien es vicioso", aseguró.



RECLAMO. El presidente de Afganistán, Hamid Karzai, dijo que las continuas bajas civiles en su país perjudican las relaciones con la OTAN.

Informe ▶
PELIGROSOS NÚMEROS ROJOS

La subida del petróleo y los costos de mantenimiento tendrían mucho que ver con la tragedia del avión de Spanair en la que murieron más de 150 personas el pasado 20 de agosto

La crisis de las aerolíneas españolas

YOLANDA VACCARO
Corresponsal

MADRID. ¿Tiene algo que ver la crisis económica de las aerolíneas con el fatídico accidente de Spanair del pasado 20 de agosto? Esa es la pregunta que se hacen los españoles cada vez de forma más insistente. Y lo hacen en medio del debate generado entre el Gobierno y la aerolínea sobre las fallas ocurridas para que el avión MD-82, que operaba el vuelo JK5022 Madrid-Las Palmas de Gran Canaria, terminara estrellado en el aeropuerto de Barajas cuando apenas había despegado. Ciento cincuenta y cuatro personas han muerto. Se buscan explicaciones. Los números rojos de las cuentas de Spanair, con unas pérdidas de 31 millones de euros en el 2007, relucen implacables en la oscuridad de la tragedia.

CONTROVERSIAS

"La explotación de compañías aéreas poco solventes desde el punto de vista financiero comporta riesgos para la seguridad y riesgos económicos para los clientes en caso de quiebra de empresas". Así reza parte de una directiva que la Comisión Europea prepara con requisitos más estrictos para la concesión y revocación de licencias de explotación de aerolíneas.

El caso es que el precio del combustible y los altos costos han sumido a las líneas aéreas en pérdidas. De las 25 compañías que operan en España transportando a más de 20 pasajeros por vuelo, la mitad está en crisis, algunas al borde de la quiebra. Solo Iberia y Air Europa están saneadas económicamente. Doce empresas sumaron pérdidas de 100 millones de euros durante el 2007.

Spanair no puede más con su delicada situación y va a despedir a un tercio de su personal, es decir 3.000 trabajadores. Antes del 20 de agosto, los sindicatos habían anunciado una huelga para protestar por la inminencia de los despidos.

Sobre la influencia de esta situación en la seguridad, sin embargo, no hay consenso. Hay quien vincula claramente una cosa y otra. Por ejemplo, la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI), organismo de Naciones Unidas, señala que los conflictos laborales en una compañía pueden influir en la seguridad aérea. Pero hay quien cuestiona el enlace.

Entre quienes separan totalmente la seguridad del dinero se encuentra José María Llodrá, director general de Air Comet. Eso sí, Llodrá apunta que "el sistema no funciona porque cualquier sector en el que más del 50% de sus costos estén basados en la suerte, como es el precio del combustible, no puede ser viable".

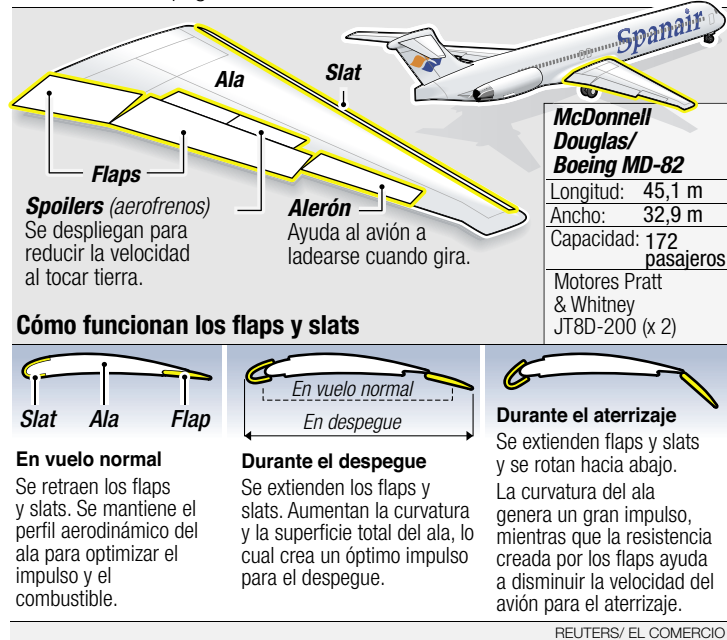
Air Comet es una de las aerolíneas en el punto de mira. Un tema importante para el público latinoamericano, ya que la mayor parte de sus rutas internacionales conecta Madrid con capitales como Lima, Quito, Buenos Aires y Bogotá. Esta empresa absorbió las rutas y a los empleados que la extinta Air Madrid dejó por el camino. Sus pérdidas llegaron en el 2007 a 32 millones de euros, por lo que los socios han tenido que efectuar una ampliación de capital para que la empresa no



EXPLICACIONES. Tras el accidente de Barajas, se reveló que las aerolíneas españolas arrastran más de 100 millones de euros en pérdidas y que nueve compañías operan con aviones viejos.

Investigación del accidente de Spanair

Los flaps del avión que se estrelló en Madrid no estaban totalmente extendidos antes del despegue, informó el miércoles el diario "The Wall Street Journal".



McDonnell Douglas/Boeing MD-82
Longitud: 45,1 m
Ancho: 32,9 m
Capacidad: 172 pasajeros
Motores Pratt & Whitney JT8D-200 (x 2)

REUTERS/EL COMERCIO

Los alerones habrían fallado

El avión de Spanair, que se accidentó el 20 de agosto, habría tratado de despegar sin los flaps, los alerones que se despliegan desde la parte trasera de las alas cuando la nave empieza a moverse y que son imprescindibles para ganar altura. Eso es lo que informó "The Wall Street Journal", citando fuentes próximas a la investigación, que se desarrolla en el Reino Unido.

También se indaga por qué no se activó una alarma de luz si los flaps no se abren, lo que sería un posible fallo eléctrico.

La deficiencia de los flaps hace que el avión no pueda levantar el vuelo totalmente, lo cual coincide con los relatos de los

sobrevivientes que decían que el avión parecía "no tener potencia al despegar".

El avión debió partir a las 13:00 horas, pero a las 13:25 el piloto abortó el despegue porque una señal luminosa le indicó que una sonda que mide la temperatura exterior señalaba demasiado calor. La falla estaba en un calefactor que evita que se forme hielo, y que solo debe funcionar en vuelo. Los mecánicos lo desconectaron, pues está permitido volar sin él durante 10 días. Aún no se sabe si hay relación entre ambos fallos.

Los flaps son parte de los elementos que los pilotos deben comprobar obligatoriamente antes de despegar. No se descarta un descuido.

mayor escarmiento, esta aerolínea fue la elegida por el Comité Olímpico Español para transportar a Beijing a los deportistas españoles que participaron en las últimas olimpiadas.

Pero con los malos resultados económicos resulta difícil que se renueven las flotas, más aun cuando los aviones más viejos consumen mucho más combustible que los nuevos.

A ello se unen los planes de trabajo con largas jornadas a los que compañías como Spanair empiezan a someter a su personal. Dos horas antes del accidente del 20 de agosto, el sindicato de pilotos de Spanair envió a los medios de comunicación una nota muy dura para quejarse de la falta de renovación de la flota, del "caos organizativo" de la entidad, y para conminar a cambiar "la nula disposición del actual equipo directivo para mitigar las gravísimas consecuencias organizativas y estructurales".

En la nota los pilotos se quejaban de que se les estaba obligando a trabajar más horas de lo debido sin respetar los descansos obligatorios que deben efectuar para no poner en riesgo la seguridad. Aunque después del accidente los pilotos retiraron la nota de su web, quedan estas acusaciones que vinculan directamente dinero y seguridad como escalofriante premonición. ■

entre en liquidación forzada.

entre en liquidación forzada.

DINERO Y SEGURIDAD

Hay claros elementos que vinculan el dinero y la seguridad. Para empezar, la falta de liquidez impide que se contrate más personal (de hecho se está despidiendo) y, sobre todo, no deja margen para la inversión necesaria para mejorar la flota de aviones.

Así, las compañías con peo-

res datos económicos son las que utilizan los aviones más viejos. La vida promedio de un avión —señala la OACI— es de unos 25 años. Los expertos recomiendan no exceder los 20 años.

Empresas como Spanair alargan la vida útil de sus aviones hasta el máximo, volando con aparatos de la década de los ochenta.

Nueve aerolíneas vuelan en

España con aviones de más de dos décadas: Air Comet, Spanair, Pullmantur Air, Bravo Airlines, Flyant, Hola Airlines, Islas Airways, Pan Air y Swiftair.

La flota de Pullmantur Air está formada por tres aviones con una media de vida de 22 años. Incluso una de estas naves tiene 28 años sin que ninguna autoridad haya impedido que siga volando, según el diario "El Mundo". Pa-

mundaldía

COLOMBIA

Revocan arresto contra Álvaro Uribe

BOGOTÁ [REUTERS]. La Corte Suprema de Justicia revocó una orden de arresto contra el presidente Álvaro Uribe por desacatar un fallo que exigía un aumento de salario para 148 empleados del sector judicial. En una decisión sin precedentes, el miércoles un tribunal regional ordenó la detención por tres días del mandatario.

ARGENTINA

Pasajeros queman vagones de un tren

BUENOS AIRES [EFE]. Centenares de pasajeros enardecidos por las

demoras en el servicio ferroviario metropolitano de Buenos Aires incendiaron ayer tres vagones de un tren y causaron destrozos en la estación. Los disturbios se produjeron en las localidades de Castellar y Merlo, donde los viajeros apedrearon también a los policías.

PARAGUAY

Duarte dejará de ser senador activo

ASUNCIÓN [AP/AFP]. El Senado paraguayo resolvió excluir al ex presidente Nicanor Duarte como senador activo, por lo que se convirtió en forma automática en senador vitalicio, con voz pero sin derecho a voto ni salario. De esta manera, se destrabó la crisis parlamentaria que enfrentó a ofi-

KENIA



El continente negro se cubrió de blanco

NAIROBI. En una inusitada reacción del clima, los pobladores de Kenia recibieron con asombro la caída de una fuerte granizada que golpeó los montes deforestados de la villa Gikingi.

cialistas y opositores a causa de la presencia del ex mandatario en el Parlamento.

TURQUÍA

Presidente turco hará visita histórica en Armenia

ESTAMBUL [DPA]. El presidente turco, Abdullah Gül, aceptó por primera vez una invitación de la vecina Armenia para ver un partido de fútbol entre las respectivas selecciones nacionales, para lo cual viajará mañana a la capital, Ereván. Ambos países vecinos no tienen relaciones diplomáticas. Armenia reclama ante la comunidad internacional que se reconozca como genoci-

dio las masacres perpetradas por el Imperio Otomano contra los armenios entre 1915 y 1917.

SIRIA

Sarkozy intercede por paz con Israel

DAMASCO [EFE]. El presidente francés, Nicolas Sarkozy, aseguró que no se arrepiente de haber abierto la puerta a Siria para que salga de su aislamiento internacional y dijo que el motivo de su visita a ese país es animar a los sirios a firmar la paz con Israel. Sarkozy compareció en una rueda de prensa en Damasco junto con el presidente sirio, Bachar al Asad; el primer ministro turco, Recep Tayyip Erdogan; y el emir catari, jeque Hamad bin Jalifa al Zani.