



El aeropuerto de Francfort permaneció cerrado durante varios días a causa de la nube de ceniza del volcán islandés. / REUTERS

El rastro de las cenizas

El volcán deja un impacto mínimo en la economía, pero grande en las aerolíneas

MIGUEL ÁNGEL GARCÍA VEGA

Los augures del desastre se equivocaron. El impacto económico global del impronunciable volcán islandés Eyjafjalla se ha convertido en cenizas con el paso de los días. "La repercusión en la economía es marginal. Nada tiene que ver con lo vivido el 11-S, donde el gran reto fue afrontar el miedo. Ha sido un hecho aislado que se solventará a corto plazo", asegura José Luis Martínez, economista jefe de Citigroup. Tanto es así que los analistas de Royal Bank of Scotland señalaron a mitad de semana que el coste económico no superaría el 0,1% del Producto Interior Bruto europeo.

Y es que muchos expertos, como David Cano, socio de Analistas Financieros Internacionales, creen que con el célebre volcán ha sucedido lo mismo que con la gripe A: "Hemos padecido un problema de hipersensibilidad". Tras el colapso financiero de los últimos años se ha producido una obsesión "por prevenir futuros males y actuar frente a determinados riesgos", reflexiona David Cano. Y en este magma ha sido fácil que prendiera la llama de la alarma económica.

"El impacto en la economía es prácticamente nulo y si, por ejemplo, la erupción se prolongara en el tiempo se establecerían medidas para garantizar el tránsito aéreo", precisa Luis Dávila, jefe del departamento de investigación del Instituto de Estudios Bursátiles (IEB).

Pero también es verdad que había razones para el miedo. "En una economía con un crecimiento tan débil como la europea, la

pérdida de una décima en el PIB causa preocupación", dice Iván San Félix, analista de Renta 4. Y algunas dudas siguen en el aire. Aunque con la reapertura del espacio aéreo europeo se ha evitado un vendaval económico mayor, "la erupción podría continuar durante algunos meses y existe una seria posibilidad de que el vecino volcán Katla entre en erupción este año. Así que es probable que se puedan producir más pérdidas que colectivamente afecten al producto interior bruto europeo", augura Gordon Woo, responsable de análisis catastrófico de la firma californiana especializada en riesgos naturales Risk Management Solutions.

Con el volcán al igual que con la gripe A se ha dado un problema de hipersensibilidad

Sin embargo, nada parecido al caótico escenario que algunos quisieron presentar. Air Worldwide, una compañía de valoración de riesgos con sede en Boston, quita hierro al debate económico. "El impacto sobre el turismo se espera que sea limitado y también lo será sobre las exportaciones y las importaciones, ya que únicamente una pequeña parte del comercio internacional se efectúa por vía aérea". Tampoco la caída de la ceniza sobre campos y plantaciones tendrá efecto. Según estos especialistas en desastres, sólo la pérdida de horas de trabajo de los trabajado-

res que estuvieron atrapados en los aeropuertos es significativa (373 millones de euros).

A fin de cuentas, "la caída de la actividad se compensará con una subida de la misma cuando termine esta situación anormal", afirma Paul Marson, experto del banco privado Lombard Odier.

El tiempo, pues, está ayudando a disipar el humo y poner las cosas en su sitio. "Los efectos han sido limitados en el espacio y en el tiempo. Otro tema son las repercusiones sobre las aerolíneas. Aquí el impacto ha sido importantísimo", asegura Philip Moscoso, profesor del IESE. La IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo) lo ha situado en 1.700 millones de dólares (1.267 millones de euros) y, según sus cálculos, ha afectado al 29% de la aviación oficial.

En casa, Iberia todavía no ha sacado la calculadora. Ofrece, eso sí, un listado de esfuerzos: 20 vuelos especiales fletados, 115 autocares contratados, 5.000 personas alojadas en hoteles y unos mil vuelos cancelados (sumando Iberia y Air Nostrum). Aunque algunas estimaciones —como las de IG Markets— hablan de unas pérdidas diarias de 4,5 millones de euros para la aerolínea de bandera y de algo más de un millón de euros para su compañía de bajo coste Vueling. Una cuantía limitada. Sobre todo, si la comparamos con Lufthansa, que es la más perjudicada con pérdidas estimadas entre 35 y 45 millones de euros diarios.

Sin duda, para las aerolíneas es un problema de calado. "Tres días de inactividad para una compañía aérea puede suponer el 1% de sus ventas. Y este porcentaje,

tal y como está el mercado, es el margen de beneficios anual con el que muchas trabajan", valora Philip Moscoso, del IESE.

En esta lista de damnificados tampoco hay que perder de vista los daños colaterales que la nube de cenizas ha provocado en empresas como Ferrovial, cuya filial BAA gestiona la mayor parte de los aeropuertos del Reino Unido, y a quien IG Markets calcula unas pérdidas superiores a los seis millones de euros al día.

Llegados aquí se plantea una pregunta de peso. ¿Deben las autoridades públicas socorrer con dinero del contribuyente a empresas privadas que han sufrido esta catástrofe natural? Ya que, como indica Soledad Pellón, ana-

La repercusión sobre el transporte aéreo lo cifra la IATA en 1.267 millones de euros

lista de IG Markets, "no sólo es una cuestión de fondos sino que también entra en juego la Comisión de Defensa de la Competencia, que no sabemos si estará de acuerdo con ayudar a las aerolíneas afectadas frente a las que han tenido más suerte".

David Cano, de AFI, es partidario de que sí reciban ese dinero público. "Pues estamos frente a un sector que ha hecho los deberes, se está reestructurando para ser viable y sufre las consecuencias de un fenómeno exógeno del que no es responsable". Aunque advierte: "Esto no debería ser extrapolable a otros secto-

res en dificultades. Es una situación excepcional".

Donde también las cenizas se han convertido en lodo es, sin duda, en la industria turística española. Rafael Gallego Nadal, presidente de la Federación Española de Agencias de Viajes (FEAAV), cree que "el sector afronta la peor crisis de toda su historia. Aunque, al menos, no ha ocurrido en plena temporada alta porque sino hubiera sido una hecatombe", dice. Y da cifras para argumentarlo. Según sus cálculos, las pérdidas, sumando tanto las directas como las indirectas (lucro cesante), alcanzan los 500 millones de euros, con lo que duplica, por ejemplo, las estimaciones hechas por Exceltur, la principal organización española de turismo. Además, Rafael Gallego Nadal plantea un escenario muy complejo. "Algunas compañías aéreas no podrán superar esta situación y ya hay operadores turísticos soportando pérdidas de seis millones de euros", desgrana.

Mejor les ha ido a los grandes *courriers*, cuya estructura de negocio les permite adaptarse con rapidez a este escenario. DHL, a partir de sus *hubs* de Madrid, Barcelona y, sobre todo, Vitoria pudo reforzar sus tráficos intercontinentales y trasladar parte de su tráfico aéreo a la carretera. Con un coste moderado. "Contratar más camiones nos ha supuesto entre 500.000 y 600.000 euros", precisa Felipe Cocuera, director general de DHL España. Pero la empresa apenas se ha resentido. El volumen de envíos intercontinentales (20.000 diarios) se ha mantenido aunque, lógicamente, se han retrasado los tiempos de entrega.

Por su parte, MRW fue capaz de desviar el 60% de los envíos aéreos a la carretera y rediseñar su estructura de *hubs* habilitando, por ejemplo, Praga como puerta a los países árabes y potenciando París como plataforma hacia Estados Unidos. "Aunque aún no hemos hecho números", señala Mamen Rodríguez, adjunta a la dirección internacional de MRW, "la prioridad para nosotros ha sido el cliente". Quien, por cierto, tiene poco margen para quejarse ya que este tipo de sucesos (en la jerga aseguradora denominados "actos de Dios") no están cubiertos.

De hecho, el sector asegurador apenas se verá afectado. "Algo en los seguros de viaje, pero la repercusión es pequeña", confirman en la patronal de seguros Unespa. Las compañías aéreas aseguran la recolocación de los pasajeros, la indemnización si no se vuela y la manutención de los viajeros en los tiempos de espera. Pero si no se despega por causa mayor, "habría que ir al detalle de cada aerolínea para ver si está cubierto o no", puntualizan en Unespa.

Pero como ya se sabe que la economía es un juego de suma cero, en el que alguien tiene que perder para que otro gane, las cenizas también han dejado su singular rastro de triunfadores, al menos en España. Taxis, trenes, autobuses y barcos han encontrado en estos días su particular *Eldorado* gracias a un volcán islandés del que casi nadie había oído hablar. ■