

Las cenizas volcánicas y la seguridad aérea

Los pasajeros nos hemos acostumbrado a volar a la hora prevista, en vuelos económicos, con máxima seguridad, en aeropuertos con infraestructuras de primer orden. Incluso admitimos las incómodas medidas de seguridad por nuestro bien. Todo esto se consigue con el trabajo de miles de personas que garantizan el transporte aéreo. Pero las fuerzas de la naturaleza superan los diseños aeronáuticos.

¿Por qué no deben volar los aviones con cenizas volcánicas? Sencillamente porque no están certificados para ello. Esto requiere años de ensayos, pruebas y verificaciones que garanticen que el diseño de la aeronave es correcto y seguro. Certificar el vuelo en condiciones de aire con partículas de diferentes minerales exige diseñar motores y aeronaves con materiales diferentes. Mientras esto no se consiga, las autoridades de aviación civil no autorizan. ¿Por qué no se ha realizado antes? Las aeronaves vuelan porque la fuerza aerodinámica las sustenta y se equilibra con el peso y por ello, por ejemplo, si pretendemos conseguir aviones resistentes a impactos y meteoritos, tal vez sería necesario un peso excesivo y lo haría imposible.

La aviación está en continua evolución de mejora desde sus orígenes hace apenas un siglo, lo que hace pensar que su viabilidad está condicionada por la necesaria vinculación a la seguridad aérea.

Las aeronaves están diseñadas para volar en aire con atmósfera estándar donde se producen en altísima frecuencia todos los vuelos comerciales. Cuando un desastre natural como un volcán aparece se decide evitarlo porque sus consecuencias pueden ser dañinas.

Las cenizas volcánicas afectan de tres for-

ALEJANDRO IBRAHIM PEREIRA

Secretario del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España



mas principales a las aeronaves en vuelo: su impacto sobre el turbo reactor incide en los álabes desgastándolos y en la cámara de combustión pudiendo producir el apagado de los motores con una sustancia formada con el material fundido. Sobre las diversas superficies de impacto a unos 900 km/h de vuelo de crucero de un avión comercial se desgastan las superficies como si fuera una lija, contamina el sistema de ventilación y puede producir fallos eléctricos. Por otro lado, afecta a los sensores pudiendo provocar señales erróneas.

Las aerolíneas pierden del orden de 250 millones de dólares diarios al estar los aviones sin volar, según la IATA

Existen incidentes como el de un Boeing 747 en 1982 sobrevolando la isla de Yakarta, se pararon los cuatro motores debido a las cenizas que provenían de un volcán de la isla de Java. En aquella ocasión se evitó la tragedia y a unos 4.000 metros se consiguió poner en marcha los motores. En 1989 otra aeronave atravesó una nube de cenizas en Alaska provocando un fallo múltiple de motores y eléctrico, con reencendido en vuelo de los motores. Por ello, se vigilan los volcanes activos para evitar sobrevolar zonas con

cenizas que no se detectan con los radares de a bordo y que por la noche no serían visibles.

La IATA (Asociación Internacional del Transporte Aéreo) ha explicado las innumerables pérdidas económicas que representa para las aerolíneas el estar con los aviones sin volar, del orden de 250 millones de dólares diarios. Es una desgracia que estas cosas ocurran y máxime en un entorno de crisis económica pero debe imperar la seguridad y evitar el riesgo, delimitando las zonas donde hay cenizas.

Quisiera destacar que actualmente se ha aprobado la transposición de una directiva de servicios europea (Ley Ómnibus) que afecta a varias leyes como son las referentes a los colegios profesionales de ingenieros, y se debate la próxima aprobación de un Real Decreto sobre visados. En este punto, recalco la necesidad del visado que garantice que la seguridad aérea está realizada por profesionales competentes como los ingenieros aeronáuticos porque afecta directamente a la seguridad de las personas, tanto las infraestructuras aeroportuarias, la navegación aérea, como las aeronaves.

Disponemos del operador de infraestructuras más importante del mundo, tenemos el segundo destino turístico mundial, 3 de cada 4 personas llegan en avión y garantizamos una red aeroportuaria de gran eficacia para el desarrollo económico de nuestro país.

La nube de ceniza que cubre Centroeuropa pone de relieve la importancia del transporte aéreo en nuestros días y su incidencia en la economía mundial.

No nos podemos empeñar en controlar la naturaleza hasta el extremo que controlamos todos los fenómenos naturales, esto sería inviable.

Negocios en España

ALEJANDRO SUÁREZ

CEO de Ocio Networks



La respuesta a si se pueden hacer negocios en España parece obvia. Sí, en España claro que se pueden hacer negocios, pero si analizamos un poco más en profundidad la cuestión, veremos que no. En el momento en el que el dato del paro alcanza proporciones históricas, y vuelve a ser la principal preocupación de millones de familias españolas, el fomento de las oportunidades de negocio, y la actitud emprendedora deberían ser la base fundamental sobre la que cimentar la recuperación económica para que esta sea estable y sostenible.

España está clasificada en el número 62 en facilidad para hacer negocio en 2010, habiendo perdido 11 posiciones respecto a la edición anterior (en la que ya teníamos una clasificación más que discreta), muy lejos de la posición que nos correspondería, siendo nuestro país una de las principales economías del mundo.

Este índice de comparación mide la facilidad para empezar a emprender, para contratar, la facilidad a la hora de afrontar los trámites administrativos, registrar propiedades, obtener créditos, pago de impuestos o índice de protección y cumplimiento de contratos.

Para los analistas del Banco Mundial es preferible durante 2010 emprender un negocio en países desarrollados como Estados Unidos, Reino Unido, o Japón. Hasta aquí nada reseñable, pero también otros países como Corea, Sudáfrica, Chipre, Tonga o Mongolia están por delante de nuestro país en la clasificación de la facilidad para emprender y hacer negocio.

Uno de los principales frenos a la actividad económica en España son las pesadas trabas burocráticas que tienen los emprendedores para poder poner en marcha cualquier iniciativa. En un escenario en el que se intenta desde la Administración incentivar que surjan proyectos innovadores y fomentar la aparición de emprendedores que generen empleo, es absurdo que luego ese esfuerzo público en fomentar la figura del emprendedor caiga en saco roto ante las enormes trabas burocráticas.

No es de recibo que en España los trámites para abrir una empresa nos lleven a una media de 10 procedimientos administrativos y 47 días de media, mientras que la media en la OCDE se encuentra en 5 procesos y 13 días. Seguimos en los tiempos del "vuelva usted mañana".

Es el momento de exigir que se agilicen y faciliten todos estos procesos, el Gobierno y las comunidades autónomas tienen una asignatura pendiente, y aunque todos los años se anuncian medidas para simplificar los trámites administrativos en la apertura de empresas estamos en el furgón de cola por detrás de casi todos los países de nuestro entorno.

“No es de recibo que en España los trámites para abrir una empresa nos lleven a una media de 10 procedimientos y 47 días”

Los nuevos tribunales autonómicos



JOSÉ IGNACIO JIMÉNEZ-BLANCO

Socio de Clifford Chance

De manera sigilosa, sin prácticamente repercusión pública, recientemente se han producido unas modificaciones legislativas (Ley Orgánica 3/2009, de Modificación de la Ley Orgánica de Financiación de las Comunidades Autónomas y Ley 22/2009, por la que se regula el sistema de financiación de las comunidades autónomas de régimen común) que abren la puerta a la existencia, en las comunidades que así lo decidan, de sus propios tribunales económico-administrativos. No podemos saber qué comunidades harán uso de esta prerrogativa y cuáles no, pero la expe-

riencia nos dice que una vez se constituyan los primeros Tribunales autonómicos, difícil será evitar su proliferación por toda la geografía nacional.

La intención del legislador ha sido permitir que sean las propias comunidades quienes ejerzan el primer control de legalidad sobre los actos de gestión, inspección y recaudación que recaigan sobre sus tributos propios, así como sobre aquellos que hayan sido objeto de cesión plena por parte del Estado.

El incremento del aparato administrativo, y con él, del gasto público que la creación de los tribunales supondrá, debería ser razón suficiente, en estos tiempos de escasez, para desaconsejar su implantación.

Pero no es eso lo que más debería preocuparnos. En la actualidad, los tribunales económico-administrativos constituyen una instancia de revisión de legalidad previo que, en ocasiones, puede ser de gran utilidad como forma de encontrar satisfacción a pretensiones jurídicas justas, sin adentrarse en los procelosos recovecos de la jurisdic-

ción contencioso-administrativa. Así lo demuestra la gran cantidad de reclamaciones de menor cuantía que son resueltas a través de los procedimientos abreviados ante los órganos unipersonales. Pero también es verdad que, para las cuestiones de cierta enjundia, pesa la dependencia que tienen respecto del Ministerio de Hacienda, al menos en los tributos estatales.

Difícil será evitar la proliferación de estos tribunales por toda la geografía nacional

Por eso mismo, en la actualidad, el control de legalidad de los tribunales económico-administrativos sobre los actos tributarios de las comunidades autónomas puede presumir de una libertad de criterio que, muy lamentablemente, podría perderse con la implantación de los tribunales económico-administrativos autonómicos. El control cruzado que realiza la Adminis-

tración estatal respecto de los actos de naturaleza tributaria de las comunidades a través de los tribunales económico-administrativos ha sido además expresamente aceptado por nuestro Tribunal Constitucional, en sentencia de 13 de julio de 2000, declarando su plena compatibilidad con el principio de autonomía financiera de las comunidades autónomas.

Además de ello, se podría producir una dispersión de criterios de interpretación de las leyes estatales, mucho mayor de la existente en la actualidad, con el consiguiente perjuicio para la seguridad jurídica. Y ello sin referirnos a las posibles inconsistencias que podrían ponerse de manifiesto respecto de aquellos hechos imponible *fronterizos* (como ocurre con el binomio IVA/ITP), en los que los conflictos pueden estar a la orden del día.

En suma, la implantación de estos tribunales no parece que vaya a suponer un avance para los derechos y libertades del contribuyente, sino todo lo contrario. Ojalá me equivoque.