



Les aerolínies creuen que el bitllet pujarà un 54% si els avions han d'anar més buits

No saben com trobar la rendibilitat si les normes de distanciament els obliguen a fer canvis

PAULA SOLANAS ALFARO
BARCELONA

Després d'anys d'expansió i amb rècords de viatgers en avió any rere any, el sector aeri s'ha trobat de sobte enmig d'una crisi molt profunda, de la qual, com la societat, també n'haurà de sortir per fases. La pandèmia ha deixat un forat en els seus ingressos per les restriccions als viatgers, però la recuperació tampoc serà senzilla. Com s'eviten els contagis dins d'un avió? Algunes de les propostes per mantenir la distància social a dins de la cabina –com la de deixar una tercera part de l'avió buit de passatgers– generen encara més incertesa sobre quina serà la futura rendibilitat de les aerolínies.

El principal lobi de la indústria, IATA, defensa que aquesta solució enfonsaria les companyies en pèrdues i, de retruc, faria pujar els preus. Segons els seus càlculs, el distanciament social no només és inviable perquè les aerolínies siguin rendibles (a Europa s'ha d'omplir almenys un 79% de l'avió de mitjana per escapar-se de les pèrdues), sinó que encarriraria el cost del bitllet fins a un 54%. En el cas de les companyies de baix cost, amb un obstacle afegit: el seu model es basa en retallar tant com puguin el temps entre que aterren i es tornen a enlairar. Si han de seguir mesures de seguretat molt més estrictes, el procés s'alenteix i la fórmula no funciona.

El conseller delegat de Ryanair, Michael O'Leary, ja va deixar clar en una entrevista a *Financial Times* que els seus avions no s'enlairaran amb restriccions a la capacitat. Els plans del directiu passen per recuperar el 40% dels vols aquest juliol i el 80% al setembre abans de reduir de nou el volum amb la temporada baixa a l'hivern. "No podem guanyar diners amb un 66% d'ocupació. Fins i tot si ho fèssim, el seient del mig no garanteix cap tipus de distància social", va sentenciar O'Leary. Ja ho deixava clar en el seu últim informe anual. Per assolir beneficis, el model de Ryanair exigeix que els avions s'omplin de mitjana en un 83%. L'any passat el va tancar amb una ocupació del 96%, molt lluny d'un nou escenari amb una tercera part de seients buits.

Algunes aerolínies han optat per convertir el problema en una cresta per compensar les pèrdues. La nord-americana Frontier ofereix l'opció "més espai", amb la qual els viatgers poden pagar a partir de 39 dòlars per evitar que algú sigui al seu costat. "El principal problema és que no seria eficaç: deixar un seient buit deixa certa distància amb la persona del teu costat si estàs assegut, però çò que passa amb les del davant i el



L'aeroport del Prat, que l'any passat va rebre 52 milions de viatgers, gairebé buit per la pandèmia del covid-19. FRANCESC MELCION

darrere, o si t'has d'aixecar per anar al lavabo?", qüestiona Javier Gándara, president de l'associació espanyola d'aerolínies ALA. L'aire que respirem dins els avions, assegura el directiu, recircula i es renova durant el vol a través d'uns filtres que ja eliminen partícules més grans que les del covid-19. Com a alternativa, proposa que els aeroports adoptin mesures com els controls de temperatura, els tests ràpids o el passaport sanitari. "Això no exclou que les aerolínies facin servir mascaretes, guants i gels. Però amb controls previs assegurats que ningú embarca amb el virus", matisa.

Buit en la regulació

Qui ho regularà tot plegat? La indústria està a l'espera que l'Agència Europea de Seguretat Aèria publiqui una guia de recomanacions per reprendre els vols de manera segura. Tot i així, seran les autoritats d'aviació civil de cada estat els que les posin en pràctica. El fet que sigui un sector tan global i interconnectat també ha activat les Nacions Unides, concretament, l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, que ha creat una comissió de seguiment per fixar directrius a tot el món. "El més important per reactivar el sector és que hi hagi indicacions clares", apunta el consultor aeri i professor de la UOC Pere Suau-Sánchez.

Aquest futur de turbulències no entusiasma els inversors. El hòlding

Seguretat
La patronal demana que els aeroports actuïn de filtre contra els contagis

Operativa
La crisi obligarà la indústria a reduir flotes i repensar connexions

IAG (British Airways, Iberia i Vueling) ja és l'empresa que ha perdut més valor de l'Íbex aquest últim any. La pandèmia ha deixat les seves accions un 69% per sota d'on estaven fa dotze mesos. També és simptomàtic que aquesta setmana l'inversor Warren Buffett indiqués que la seva firma s'ha venut totes les accions a quatre de les principals aerolínies nord-americanes (Delta, American Airlines, Southwest Airlines i United). "Pot ser que m'equi-

voqui, i així ho espero, però el sector aeri ha canviat de manera molt important", va dir l'oracle d'Omaha.

Canvis en la demanda

El principal problema de liquiditat per a les aerolínies és que una part molt important dels seus costos fixos són uns avions que ara mateix no poden utilitzar. "La primera lògica serà endarrerir els pagaments o reformular els contractes de lísing dels avions", diu una font del sector. Tot i la recuperació gradual dels vols, companyies com KLM no preveuen tornar als nivells precrisi en "diversos anys". Com d'altres, aprimmarà flota i tripulacions per sobreviure a la competència en aquest nou context. Per evitar que morin les aerolínies, molts governs –entre els quals Espanya– han activat ajudes per rescatar les seves antigues companyies de bandera, en forma de préstecs o fins i tot nacionalitzacions, com en el cas d'Alitalia.

Per a moltes, tornar a volar també significarà fer creu i ratlla a l'operativa anterior i dibuixar un nou mapa de rutes. "La demanda no es comportarà com abans ni de manera homogènia quan es reconnecti", opina Suau-Sánchez. Davant aquesta incògnita, explica, moltes no es basaran en els patrons històrics, sinó que estan fent servir les bases de dades anònimes dels cercadors de vols per esbrinar on voldran volar els viatgers a partir d'ara.



José García Montalvo

CATEDRÀTIC DE LA UPF

Programes de despesa

"La baixa inflació de l'eurozona faria viable el finançament dels programes de despesa a partir de la monetització directa o indirecta"