

José Sánchez-Alarcos. Director de Quasar

No hace mucho y creo que con buenas razones, nos cuestionábamos aquí mismo los problemas que pueden tener las "low-cost" para garantizar la seguridad. Veíamos que, si se trata de reducir costes al máximo, la tentación de reducir en aspectos no recomendables de la operación estaba siempre presente.

Sin embargo, y sin necesidad de recurrir a prácticas cuestionables en el terreno de la seguridad, las "low-cost" pueden ser viables mientras permanezca el entorno actual. Para que se entienda fácilmente, las "low-cost" no han descubierto la pólvora, sino una oportunidad de negocio que se sustenta en unos elementos muy simples:

- Mantener el avión en tierra tan poco tiempo como sea posible.
- Utilizar preferentemente aeropuertos secundarios donde las tasas son más bajas y, además, tienen mayor poder de negociación.
- Diseñar rutas de forma que, normalmente, las tripulaciones regresen a casa al final del día evitando dietas y gastos asociados.
- Reducir los costes operativos tanto en reservas como en embarques, facturación de equipaje, desembarques, etc. aunque sea a coste de comodidad del pasajero.

Evidentemente, si perseguimos al coste allá donde se esconda con espíritu de inquisidor, encontraremos muchos más capítulos de reducción y, precisamente, la sospecha de que esos otros capítulos existen ha atizado permanentemente las críticas. Sin embargo, los elementos señalados podrían ser suficientes para funcionar en ese mercado. Los recientes sucesos relacionados con Air Madrid, que se anunció en su momento como compañía de bajo coste en vuelos de largo alcance invitan a preguntarse ¿es posible el fenómeno "low-cost" en vuelos de largo alcance? La experiencia de Air Madrid no es el primer intento en este mercado. Hace ya bastantes años, una compañía británica llamada The SkyTrain intentó,

operando exclusivamente DC-10s, abrirlo con malos resultados. Algunas otras han tenido mejor suerte pero, en rigor, no puede decirse que funcionen como compañías de transporte aéreo, sino como el brazo de transporte de grandes tour-operadores.

Sin embargo, cuando lo que se busca no es esto sino tener una compañía aérea de bajo coste para vuelos de largo alcance, no parece exagerado decir que el bajo coste en vuelos de largo alcance se sigue llamando 747. Tal vez en un futuro se llame 380 o como sea, pero el principio será el mismo: Meter más pasajeros en un avión es una forma de hacer crecer el denominador a la hora de dividir el coste del vuelo que, desde luego, no crece proporcionalmente al tamaño del avión ni a su número de plazas. Así de sencillo. Tal vez por eso, el 747 se continúa vendiendo y el 380 lo haga también en el futuro.

Las dificultades

Si repasamos cada uno de los elementos en los que se sustenta el modelo de bajo coste, veremos que hay dificultades importantes para su aplicación a vuelos de largo alcance:

- Mantener el avión en tierra tan poco como sea posible: La relevancia de este objetivo es inversamente proporcional a la duración del vuelo. Si se manejan tiempos promedio de vuelo de 60 a 90 minutos, acortar el tiempo en tierra puede permitir fácilmente volar uno o dos tramos más. En vuelos que estén entre las 7 y las 12 horas, parece claro que 30 minutos más o menos en el suelo pasan a ser bastante irrelevantes. Por añadidura, es de esperar que a nadie le gusten demasiado las prisas en las tareas previas a un vuelo transoceánico.
- Utilizar preferentemente aeropuertos secundarios: Ésta es una práctica muy rentable para las "low-cost", pero tendríamos que añadir que tiene su trampa. En un entorno como el español, es muy probable que tres grandes aeropuertos estén financiando el conjunto de la red aeroportuaria. Quien utiliza aeropuertos secundarios, resulta por ello, a su vez, financiado pero ésta es una ventaja coyuntural que podría desaparecer. No desaparecería, sin embargo, otra ventaja asociada a los aeropuertos secundarios: La posibilidad de llevar a cabo sus operaciones con muchas menos interferencias de las que se producen en los grandes aeropuertos debido a la saturación. Volvemos así a la ventaja anterior: Si el aeropuerto tiene poco tráfico, el avión no tiene esperas por tráfico y despegue en el momento en que está listo para hacerlo reduciendo así el tiempo en el suelo. Nuevamente, nos encontramos con una ventaja difícilmente utilizable en vuelos de largo alcance. En primer lugar, muchos aeropuertos secundarios podrían no tener instalaciones adecuadas,

comenzando por la longitud y las ayudas al aterrizaje en las pistas y siguiendo por las salas de espera o las posiciones de facturación, para recibir a aviones de gran tamaño. Por añadidura, puesto que el tiempo en tierra del avión es menos relevante en este caso, la ventaja que podría obtenerse en este capítulo es menos apreciada que en los vuelos de corto alcance.

- Diseñar rutas de forma que, normalmente, las tripulaciones regresen a casa al final del día evitando dietas y gastos asociados. Sobre cualquier comentario al respecto. El único tipo de vuelo de largo alcance en el que se ha intentado esto, haciendo vuelos de ida y vuelta con la misma tripulación, es el del Concorde y, en su momento, esta opción fue rechazada no tanto por tiempo de actividad sino por la exposición continuada a la radiación a 60.000 pies. En cualquier otro vuelo que implique cruzar un océano, pensar que la misma tripulación haga el vuelo de ida y, a continuación, el de regreso es sólo para los que les gusten las emociones fuertes y se hayan aburrido ya de la ruleta rusa.

- Reducir los costes operativos tanto en reservas como en embarques, facturación de equipaje, desembarques, etc. aunque sea a coste de comodidad del pasajero. La reducción que puede conseguirse es, en los vuelos de largo alcance, más limitada. No se puede poner a correr por una pasarela, si la hay, a 300 personas o más para ver quién consigue mejor asiento porque, de esa forma, la compañía se ahorra las tarjetas de embarque e introduce un incentivo para que los pasajeros no se retrasen cuando son llamados. Si alguien lo intenta, bastaría darle una pancarta a uno de los pasajeros para que el embarque pareciera una manifestación y no de las más pacíficas. Tampoco se puede animar a llevar todo el equipaje posible como equipaje de mano, ya que éste suele ser mucho más voluminoso en un vuelo largo. Sería de esperar, incluso, que los responsables de seguridad del aeropuerto no quisieran ver a cientos de pasajeros arrastrando enormes bolsas o maletas al avión en el supuesto de que se habilitase sitio para éstas. Además, en esa hipótesis, las estimaciones del peso del avión y de su centrado dejarían bastante que desear en esa hipótesis y el argumento definitivo: Es inútil. Lo que se consigue al no facturar es, una vez más, reducir tiempos de carga y descarga para que el tiempo del avión en tierra sea mínimo. Este factor, como hemos visto, no es relevante en vuelos de largo alcance. Llegados a este punto, llega inevitablemente la gran pregunta: Si una compañía de bajo coste trabaja en vuelos de largo alcance y ninguno de los capítulos de reducción de coste de las "low-cost" tradicionales le sirve ¿en qué puede basar su reducción de costes? Sólo parece haber una respuesta: En otros elementos menos transparentes que los señalados. Por eso, de momento y hasta que se encuentre algo mejor que la economía de escala, la "low-cost" de largo alcance se sigue llamando 747.

El factor económico

¿Podrá lograrse en algún momento una operación de bajo coste en vuelos de larga distancia? Hoy no parece posible aunque la inventiva es ilimitada, pero experiencias como la más reciente nos transmiten un mensaje a todos y, muy especialmente, al regulador: No basta con que una compañía presente certificados de aeronavegabilidad, licencias de sus pilotos, etc. Cuando estalló el caso de la compañía Ansett, uno de los problemas era que sus 767s tenían que ser cuidadosamente mantenidos para asegurar su aeronavegabilidad. No se trataba simplemente de mantenimientos programados o de reparar lo que fallase, sino de vigilar la evolución de todo lo que fuera surgiendo antes de que se convirtiera en peligroso. Cuando el regulador se limita a hacer una foto fija de la situación técnica, no tiene forma de ver si la compañía va a ser capaz de mantener todo en buenas condiciones si, al mismo tiempo, no mira seriamente al plan de negocio y la viabilidad del mismo.

Tal vez la sugerencia resulte poco ortodoxa para un técnico con mentalidad técnica. Sin embargo, si se pretende operar en un mercado de bajo coste y no se tienen los elementos que permitan rebajar los costes operativos, volvemos a la pregunta inicial: ¿De dónde van a rebajarse los costes? Decir que un avión ha cruzado el océano un gran número de veces y que, por lo visto, alguien se olvidó la MEL encima del piano no es, en contra de lo que pueda parecer, un problema técnico.

Hay que preguntarse por qué no se respetan unos mínimos y la respuesta a esa pregunta nos va a conducir, de modo inevitable, a los factores económicos. Cuando, pillado en falta, un operador insiste en que no volverá a ocurrir nunca más y en que corregirá las deficiencias operativas, el regulador sólo tiene dos opciones: O vigila muy estrechamente cómo van siendo corregidas esas deficiencias o, antes de aceptar la palabra del operador, le hace una pregunta desagradable: ¿De dónde vas a sacar el dinero? La respuesta, una vez más, lleva a que el regulador tenga que interesarse no sólo por variables técnicas, sino por las económicas que están detrás de éstas. Hay una lección interesante para todos: Antes de permitir que otra "low-cost" salga en un mercado donde las salidas se cuentan por fracasos, hay que hacer una pregunta sencilla: ¿Qué tiene Vd. que otros no han tenido para asegurar que no me va a dejar a unos cuantos miles de damnificados –o peor, a unos cientos de cadáveres- dentro de un tiempo? La pregunta es simple pero, para responderla, no basta con quedarse en los problemas técnicos sino que hay que profundizar hasta las decisiones económicas que los motivan.