

CATALUNYA

ENTRE PREGUNTA Y PREGUNTA

“En El Prat hay que escuchar a todos”

PERE SUAU-SÁNCHEZ Profesor agregado de la UOC / El experto en gestión estratégica de aeropuertos y aerolíneas pone los ejemplos de Londres y Ámsterdam para incluir a todos los interesados en el debate para la ampliación del Aeropuerto de Barcelona.

Artur Zanón. Barcelona

La crisis que atraviesa el sector de las aerolíneas como consecuencia del temor al coronavirus y el debate sobre la ampliación del Aeropuerto de Barcelona han puesto sobre la mesa –como no sucedía desde hace varios años– el futuro de esta industria. Pere Suau-Sánchez, experto en aerolíneas y aeropuertos, habla sobre el impacto del Covi-19 y planea un mayor debate sobre el futuro de El Prat.

– **¿La crisis del coronavirus será pasajera?**

La industria ha ido sufriendo *shocks* y se ha recuperado sin un gran impacto a largo plazo, pero no se puede negar que a corto plazo pueden ser muy importantes. Flybe, que arrastraba problemas, ha caído; hay descensos en Bolsa muy importantes... A diferencia de otras crisis, ahora, por mucho que intenten estimular la demanda con precios bajos, las aerolíneas tienen muy poco margen. No hay demanda porque las empresas han decidido que sus trabajadores no se muevan o por decisión individual. A ello se añade que algunas aerolíneas están operando vuelos a muy baja capacidad para no perder sus derechos de vuelo (*slots*); se debería relajar esta regla. Cuanto más se alargue esta crisis, más daño estructural habrá.

– **¿Es comparable esta situación con alguna anterior?**

IATA habla de un impacto de hasta 110.000 millones de dólares. En los atentados del 11-S, en 2001, fueron 40.000 millones, pero las aerolíneas tardaron cinco años en volver a beneficios.

– **¿Qué retos de fondo tienen las aerolíneas?**

Quizá el principal es la sostenibilidad. A corto plazo hay mejoras de eficiencia, pero no soluciones. Las baterías eléctricas solo permitirán volar a algunos aviones eléctricos dentro de diez años, pero para no más de diez plazas. Esto puede beneficiar a aerolíneas regionales, no a las grandes. Sobre los biocarburantes, el problema es la escalabilidad. El consumidor está empoderado y la reputación influirá en las decisiones.



Fotos: Elena Ramón

– **Importa cada vez más la capacidad aeroportuaria.**

Tenemos capacidad, pero no donde querríamos. Los grandes están entrando en saturación. En cambio, en los regionales, donde sí hay capacidad, no son siempre aprovechables. Sin un incremento significativo, habrá más congestión y saturación. Las aerolíneas deberán replantearse su crecimiento y centrarse en el aspecto cualitativo, en mer-

cados que den retorno. Existen más retos. Por ejemplo, el nuevo regionalismo: mercados más cerrados dificultarán la expansión del tráfico de largo radio. Y el corto radio puede verse afectado por el AVE u otras alternativas de desplazamiento.

– **¿El compromiso de emisiones netas cero es una realidad o marketing?**

No creo que solo intenten lavarse la cara. Las aerolíneas

se han centrado en la eficiencia porque el fuel es un coste muy importante que no pueden controlar.

– **¿Debemos tener vergüenza por volar?**

Creo que no. Algunos estudios muy preliminares hablan de una disminución de vuelos ligados a aspectos ambientales, pero falta investigación.

– **¿Ve problemas en la ampliación de El Prat?**

En otros países, cuando hay

Investigación y consultoría para aerolíneas

Profesor agregado de la Universitat Oberta (UOC) y *senior lecturer* en la Cranfield University (Reino Unido), Pere Suau-Pérez (Barcelona, 1981) está especializado en la gestión estratégica de aeropuertos y aerolíneas. Ha liderado numerosos proyectos de investigación y consultoría en el ámbito estratégico para aerolíneas. Sobre las críticas de ciertos sectores a Aena por la gestión centralizada, el experto considera que una gestión independiente, sobre todo en aeropuertos regionales, permite ser más “proactivo” en materia comercial, pero sostiene que el crecimiento de El Prat en los últimos años “tiene que ver con su gestión, con el mercado que tiene detrás y las dinámicas del sector”.

Depende de lo que queramos. La misma infraestructura operada de otra forma podría dar mayor capacidad. La opción debe dar respuesta a las necesidades de la ciudad, pero también a las preocupaciones ambientales, y no ignorar a quien vive al lado. Si queremos que la decisión se implemente de forma eficiente y correcta, el proceso debe ser más abierto que el actual.

– **¿Barcelona puede convertirse en un hub mundial?**

Los aeropuertos no son hubs, sino que acogen hubs de compañías aéreas, y hoy no tenemos ninguna compañía que opere así en El Prat. El Aeropuerto está entre el 5% y el 7% de conectividad, muy lejos del 55% de Fráncfort. En cambio, hay quien dice que no es necesario tener una aerolínea que opere un hub para tener un hub, y que con vuelos de largo y corto radio se puede desarrollar un hub gracias a la autoconexión de los pasajeros o por los acuerdos individuales entre compañías. Pero es un tema de magnitud: nosotros hemos desarrollado un algoritmo y en Barcelona sería difícil superar el 10% con esta forma no tradicional.

– **Maurici Lucena, el presidente de Aena, lo ve posible.**

Barcelona es un aeropuerto muy exitoso. Es uno de los mercados locales más grandes de Europa, de ahí la proporción del bajo coste. Estamos muy contentos en largo radio porque ha crecido mucho. Pero tener vuelos intercontinentales y de corto radio no significa necesariamente tener un hub.

– **¿Es importante el hub?**

Hay una relación entre el número de vuelos intercontinentales y el impacto económico, sobre todo para acoger sedes de multinacionales e inversiones extranjeras.

– **¿La compra de Air Europa por Iberia afectará a Barcelona de algún modo?**

Aún está por ver, pero creo que no mucho, ya que no operan muchos vuelos en Barcelona. Lo máximo que se puede esperar es quizá alguna consolidación de horarios o una pequeña pérdida de frecuencia en algún mercado muy concreto.

“Por la crisis del 11-S, el sector perdió 40.000 millones y las aerolíneas tardaron cinco años en volver a ser rentables”

“Los aeropuertos no son ‘hubs’, sino que acogen ‘hubs’ de compañías, y hoy no hay ninguna en El Prat”

