VUELO GALLINÁCEO

https://www.alfdurancorner.com/articulos/vuelo-gallinaceo.html

Focus: Economía

Fecha: 10/08/2021

Como hay o había una canción del verano (otra forma de idiotizar a la población) hay también un tema del verano, que es una manera en que la pequeña burguesía y sus imitadores tratan de ocupar sus espacios de ocio, mientras soportan aburridos las vacaciones oficiales que les toca por oficio.

En Catalunya este año toca hablar del aeropuerto. De su posible ampliación, al dictado del Estado Profundo (representado en este caso por AENA), o de su no ampliación por los efectos negativos que podría generar sobre la zona de la Ricarda y su entorno natural. Los primeros argumentan que sin esta ampliación, Barcelona y Catalunya no podrán competir como *hub* (punto de conexión estratégico) en el futuro económico que se avecina. Los segundos, tímidamente, hablan de la defensa del medio natural, del cambio climático, de la desaparición de muchas especies y de lo que usted quiera añadir.

Donde parece que sí hay coincidencia, les guste a unos y a otros no, es que el futuro continuará presentando unas tasas de crecimiento de la economía (en términos de PIB) que exigen una respuesta adecuada. Pero, ¿de dónde salen esos futuribles?, ¿cuál es la base que explique ese supuestamente –para muchos– prometedor escenario?

Trataremos de analizar el tema con los datos que tenemos y luego, con mucha cautela, pensaremos en clave de futuro.

Hemos dicho ya otras veces que la crisis de la pandemia ha pillado al mundo sin haber metabolizado todavía la Gran Depresión del 2007. También hemos dicho que los índices económicos que se utilizan para explicar que habíamos salido del bache son en buena parte tramposos, ya que no indican que la política monetaria de los bancos centrales en todo el mundo (desde el Federal Reserve hasta el Banco Central Europeo o el Banco de Japón) insuflando miles de millones de dólares en el circuito económico mediante la compra de activos financieros de cualquier naturaleza, ha generado un problema estructural con la sobrevaloración de los activos que cotizan, sin la lógica contraprestación. Que lo que tenía que ser coyuntural para defender el valor del euro (*"I'll do whatever it takes",* como pomposamente declaró Mario Draghi, y el coro de estúpidos aplaudió), se ha transformado en un factor desequilibrante. Y en la economía, como en la naturaleza, funciona la armonía.

Y en estas circunstancias surgió el Covid-19, un input novedoso que los gobiernos liberal-conservadores no se tomaron muy en serio hasta que se les cayó la casa encima. Luego iniciaron movimientos en un proceso de prueba y error, con resultados dispares. Era un input nuevo para las generaciones nacidas después de la II Guerra Mundial (prácticamente la totalidad de la población). Poco a poco empezaron a tomar conciencia de que en este caso las implicaciones para la economía eran muy acusadas y difíciles de paliar. El consumo cayó precipitadamente, con algunas excepciones ligadas al confinamiento y a la ocupación del hogar por un tiempo no habitual. Y sin consumo la economía se bloquea.

Una nueva variable tomó protagonismo: el miedo. Miedo a contagiarse, miedo a enfermar, miedo a ser hospitalizado, miedo a morir. Solo los que tenían uso de razón durante el último gran conflicto, podían percibir un miedo similar al que ya habían vivido. Para el resto era algo absolutamente nuevo.

Se impusieron limitaciones de todo tipo, entre ellas la limitación a viajar. Ni se podía, ni se quería viajar, y menos en avión, un espacio cerrado donde el riesgo de contagio (real o imaginario) era todavía mayor. Si no se viaja no se visita; si no se visita, no se hospeda; si no se hospeda, no se consume. En la medida en que el sector turístico era el básico o uno de los más importantes de los sectores económicos de un país, el riesgo del colapso se acrecentó.

Si se vuela menos, si los aviones que vuelan van casi vacíos (el caso de los vuelos a Estados Unidos desde Europa es un caso extremo), sobran aviones. Si hay menos aviones en vuelo, los aeropuertos están infrautilizados. Es como tener una máquina pensada para trabajar a tres turnos, que solo trabaja a medio turno. ¿Y estamos discutiendo si ampliamos el aeropuerto del Prat?

Se me dirá que hago una lectura sincrónica (de foto fija) de una realidad económica que se mueve. Claro que se mueve, pero ¿en qué dirección? Profundicemos un poco.

A mediados de los setenta del siglo pasado algunos profesores de ESADE nos dedicamos a estudiar con mayor rigor el tema del entorno. Veníamos de una época en la que el protagonismo estaba en la oferta. Los empresarios no tenían empresas, tenían fábricas. Para algunos de ellos, los más avisados, el entorno era simplemente el mercado. A nivel macro, Keynes nos había echado una mano al dar protagonismo a la demanda.

Para nosotros el entorno tenía una cuádruple dimensión. Eran círculos concéntricos de mayor a menor. El primero era el entorno general, donde las variables eran múltiples (demográfica, geográfica, política, sociológica, climatológica, medioambiental, sanitaria, etc.). También la económica, pero no solo ésta. El segundo entorno era el sectorial, con sus barreras de entrada y salida, y su difícil equilibrio entre la capacidad de negociación de proveedores y clientes. El tercero era el competitivo, en el que aparecían los agentes en disputa, con sus fuerzas y debilidades. En el último estaba el mercado y el proceso de toma de decisiones que allí se producía. Los círculos estaban interrelacionados y se autoalimentaban.

Creo que la discusión sobre el aeropuerto es una discusión antigua, propia de gente anclada en el pasado. Sometamos el análisis del tema, aunque sea de forma esquemática, al filtro de la cuádruple dimensión del entorno. Digamos previamente que para nosotros la empresa no es más que *"un proceso de ajuste a un entorno cambiante que trata de maximizar este ajuste para beneficio de las partes interesadas".*

En el entorno general destaca ahora la variable sanitaria ligada al Covid-19, variable que presiona al resto. A mi juicio, la pandemia ha venido para quedarse, como ha ocurrido con el virus de la gripe. La sociedad en su conjunto, las naciones, las familias, las personas, tratarán de ajustarse al fenómeno viral, a sabiendas de que éste es mutante, por lo que no es de

extrañar que las vacunas necesiten actualizaciones. Metafóricamente la pandemia es la más genuina representación de la capacidad del entorno para acelerar su tasa de cambio. El principal escollo a superar es que con la globalización y si no nos aislamos de forma absoluta, el contagio seguirá creciendo hasta que un 70 o un 80% de la población mundial esté vacunada. De nada sirve una sobre vacunación en zonas privilegiadas del mundo, que además iría en detrimento de la cobertura de otras zonas. Y esto llevará tiempo. Entretanto procuraremos reducir el impacto negativo del virus (*"Don't socialize"*, que diría Woody Allen) bajando la intensidad y variedad de los contactos.

Consumiremos menos, y cuando baje el consumo se pondrá de manifiesto la sobredimensión del aparato productivo en términos económicos, equipo productivo objeto de una inversión realizada en tiempos felices, inversión que ahora resultará difícil de amortizar. Consumiremos menos porque el temor es un clásico mecanismo de inhibición, aunque probablemente consumiremos con más criterio. En los presupuestos familiares cambiará el peso de los componentes tal como aparecían en los últimos registros. Se priorizarán la alimentación y la salud, en detrimento del ocio. Viajaremos menos. También en avión.

En el ámbito demográfico, Europa se consolidará como un gran geriátrico, al igual que Japón y dentro de unos años China. Los aparatos estatales se verán obligados a soltar carga. Las instituciones supranacionales perderán su razón de ser, si es que alguna vez la tuvieron. Los Estados imperiales darán sus últimos coletazos. Volverá Schumacher (que nunca se tenía que haber ido) y su idea de que *"lo pequeño es hermoso"* prevalecerá. Todo esto no ocurrirá hoy para mañana, pero las tendencias del entorno general están ahí.

La variable llamémosla ecológica tendrá también su papel limitador. El impacto de los combustibles fósiles sobre el medio ambiente y las medidas para reducirlo, no son tampoco favorables a la potenciación de vehículos voladores alimentados con queroseno. Hay que reconocer la lentitud en la aplicación de esas medidas, pero también conviene señalar que la tendencia es positiva.

Por último creemos que la variable política no contribuirá a ninguna mejora e incluso en ocasiones será disfuncional. Y es lógico que lo sea, porque el contexto favorece las posturas autoritarias, el cesarismo, el centralismo, donde unos burócratas alejados de los hechos toman decisiones en función de sus intereses. El resto de variables tendrán menor efecto.

Si pasamos al entorno sectorial (compañías aéreas) que determina la necesidad de los aeropuertos, hemos de ser más precisos y explicar que está ocurriendo en el mundo. En este caso el modelo tiene desequilibrios, pues destaca sobre todo el poder de negociación de los proveedores. El mundo de la fabricación de aviones es muy restringido, hasta el extremo de que dos empresas (Boeing y Airbus) controlan el 95% del mercado. Es un duopolio clásico que hubiera hecho sonreír a Karl Marx (que pronosticó esta tendencia), como lo hizo más tarde Schumpeter e incluso Minsky.

Si dejamos a un lado la producción de aviones de uso militar (que hace del Pentágono un cliente VIP), veamos la trayectoria de estos exclusivos agentes.

Durante largos años los inversores han obtenido un retorno muy satisfactorio. Por ejemplo, en el 2018 Boeing facturó 101.000 millones de dólares y obtuvo un EBITDA de 14.000 millones. Su confortable situación financiera le permitía tener una unidad dedicada a la gestión activa de su tesorería. Además podía permitirse una remuneración extra al accionista mediante la recompra de acciones por parte de la propia empresa *("Buy-Back")*. Pero en el 2020 cambió el signo. Su facturación bajó a 60.000 millones y su EBITDA fue negativo (10.285 millones de dólares). Por su parte AIRBUS facturó 63.707 millones de euros en el 2018 y obtuvo un EBITDA de 7.500 millones. En el 2020 también sufrió una caída en la facturación (50.000 millones) pero defendió mejor el EBITDA (2.000 millones positivos). Lo que sí hicieron de forma inmediata ambos fue reducir su capacidad de producción, ya que las compañías aéreas (sus clientes) habían disminuido sus compras. Pero fueron más allá: empezaron a cuestionarse la fabricación de grandes aviones y a orientarse hacia la producción de modelos de tamaño medio (los llamados – NMA - *New Midsize Airplane*), que habían sido abandonados en favor de los de gran tamaño. Estos grandes operadores creen que en un horizonte postcovid la demanda viajera será inferior y acertar en el tamaño será factor clave. También trabajan sobre lo que ellos denominan *Future Small Airplane* (FSA), un avión todavía más pequeño.

Si tenemos en cuenta que este es un sector cerrado a nuevos entrantes como proveedores, por la enorme dimensión de los criterios de inversión necesarios, la posición de Boeing y Airbus será determinante en el futuro del tráfico aéreo.

El tercer entorno es el competitivo, donde podemos presenciar el reparto de los operadores. Muchos años atrás algunos países utilizaban su marca de aviación como imagen, aunque en la práctica no fueran viables económicamente. La mentalidad anglosajona se fue imponiendo y hubo una liquidación de muchas compañías, vía privatización o cierre definitivo. Como ese enfoque histórico no competitivo deja secuelas, todavía hemos visto que en el 2020 los gobiernos de algunos Estados han utilizado (una vez más) el dinero de los contribuyentes para salvar de la quiebra a sus antiguas compañías *"bandera"* (un calificativo propio de una república bananera). En cualquier caso se ha reducido el número de operadores, con una tendencia natural al oligopolio. El encogimiento del mercado también ha ayudado en este sentido. La Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO) estimó que en el 2020 la demanda de pasajes había caído un 60% y se había puesto a niveles del 2003.

El bloque de compañías más potente es el norteamericano. El bloque está dominado por cuatro empresas, que lideran además el Atlántico norte. Este oligopolio lo forman American, Delta, United y Southwest. Las pérdidas de explotación acumuladas en el 2020 sumaron 33.000 millones de dólares, lo que ha disparado su posición deudora, incluida Southwest (la más fuerte en términos financieros). Hay exceso de capacidad en todos los ámbitos. Sobra personal, sobran aviones, sobran rutas. Hay una muy baja utilización de activos, incluidos los logísticos que se proporcionan desde los aeropuertos. No tienen ninguna confianza en que se pueda volver a la situación previa al 2019. Consideran que su línea más rentable (los viajes de negocio) verá reducida la demanda. A su juicio, las empresas han tomado conciencia del exceso de viajes improductivos, que además han visto pueden ser fácilmente sustituibles por las teleconferencias. Ven que a medio plazo puede caer algún gran operador e instar la quiebra. Cuando el pasado año el Congreso proporcionó 50.000 millones de dólares al sector (de los que el 80% fue al oligopolio) apenas se apreció ninguna mejora. La ayuda, de la que el 50% era en forma de préstamo, ponía muchas condiciones. En el fondo los congresistas no querían repetir el modelo que ocurrió con la banca y las ayudas, bajo el eslogan *"Demasiado grande para quebrar".*

En cuanto al sector *low-cost* y su hasta ahora imparable crecimiento, ha hecho que los grandes operadores ante el nuevo escenario se planteen la conveniencia o no de mantener el modelo *Hub & Spoke* (donde el núcleo conecta radialmente con las

poblaciones periféricas), modelo que hasta ahora parecía el ideal. El *low-cost* aplica el sistema *"Point-to-Point"* que conecta origen a destino sin paradas intermedias y es mucho más flexible. Desde un punto de vista financiero el sector está globalmente en quiebra técnica, a no ser que sea rescatado por los gobiernos de los Estados, lo cual supondrá un paso atrás en su liberalización.

Aunque pueda parecer una anécdota (que a mi juicio no lo es) el gran inversor Warren Buffett se deshizo el pasado año de su paquete de acciones en compañías aéreas (sobre todo en Southwest). Buffett había invertido 8.000 millones de dólares y vendió con minusvalía, algo poco corriente en la gestión de su cartera. *"Sobran aviones"* añadió Buffett y *"no creo que en los próximos tres o cuatro años la gente vuelva a volar como lo hacía antes".*

El cuarto y último filtro de nuestro análisis es el entorno del mercado, en el que se produce la decisión final. Es cierto que se sigue volando –aunque mucho menos- sobre todo en vuelos cortos ya programados. Pero no tenemos todavía *feedback,* sobre todo el *feedback emocional.*

El teórico acuerdo entre el gobierno central y el de la Generalitat para ampliar el aeropuerto del Prat es políticamente un brindis al sol y técnicamente un disparate. En un mundo cambiante como el actual prometer la ampliación de una infraestructura para que sea operativa dentro de diez años, no tiene el menor sentido. Es un ritornello del mensaje que el gobierno central repite desde hace treinta años sobre el Corredor Mediterráneo. Parece que a los altos funcionarios del Estado les *"pone"* tomar el pelo a los gestores de la autonomía catalana. Por parte de los primeros reconozco que todo el mundo tiene derecho a buscar el placer como le dé la gana. En cuanto a los segundos, deberían aprovechar las vacaciones veraniegas para leer, aunque sea por encima, alguna obra del marqués de Sade. Hay una especialmente interesante publicada en 1791 *(" Justine ou les Malheurs de la vertu")* que les permitirá comprender las razones siempre ocultas del comportamiento humano.

Y si me refiero a la validez técnica del proyecto sobre la ampliación del aeropuerto es para constatar que la burocracia imperante (siempre tan altiva) no ha abierto el estudio sobre los interrogantes del futuro del sector -que incluye a los fabricantes de aviones, a las compañías aéreas y a los sufridos usuarios- y creo que el auténtico debate está pues por abrir y no tiene nada que ver con la protección de un espacio natural irrepetible, que curiosamente la mayoría de quienes ahora lo reivindican, apenas conocen.

Cabría otra hipótesis más suspicaz, que conociendo el estilo del *Deep State* no puede descartarse. Imaginemos que algunos jóvenes técnicos comerciales del Estado, recién incorporados a la tribu después de las tradicionales oposiciones, se han puesto a trabajar sobre el tema para hacer méritos y han presentado un informe a sus superiores que coincide con nuestro diagnóstico. Pasemos el marrón al gobierno catalán, habrán pensado estos últimos, para ver si así damos el golpe de gracia a la infraestructura aeroportuaria de ese territorio rebelde. Todo es posible.

Y una recomendación a los independentistas que nos representan: Está bien que volemos, pero tratemos de que nuestro vuelo no quede simplemente en un vuelo gallináceo.



