

As viagens aéreas vão ser muito desconfortáveis, durante muito tempo

Voar costumava ser desagradável. Mas a baixa procura e os riscos para a saúde pública podem torná-lo insuportável.

Por James Fallows
11 de Maio, 2020



A última vez que fiz um voo comercial “normal” foi em Fevereiro. Era normal que a maioria das pessoas aparentassem estar felizes. Antes do voo, os passageiros saíam pesadamente do Uber ou táxi, ou desciam do shuttle de empresas de aluguer de carros, e seguiam por familiares filas intermináveis.

Filas para fazer o check-in. Filas para controlo de fronteiras. Filas na porta de embarque. Filas nos restaurantes e cafés para conseguir comida e a bebida que as companhias aéreas já não fornecem. O olhar julgador de estatuto nas portas de embarque - “Desculpe, mas você realmente está no Grupo 1?” – segue-se outro forte olhar no corredor do avião a alguém que ocupa todo o precioso espaço no compartimento da bagagem.

Poderia continuar - as taxas de bagagem, a “inclinação do assento” que prende os joelhos no banco da frente, os cancelamentos e os atrasos com efeito bola de neve- mas menos é mais quando se trata de uma experiência que muitas pessoas têm partilhado. Antes da revolução da desregulamentação das companhias aéreas da década de 1970 por Jimmy Carter, os custos de voar eram muito maiores do que são hoje, assim como o número de acidentes e fatalidades anuais; a percentagem de americanos que já tinham voado era muito menor. Agora, em qualquer ano, quase metade da população americana faz pelo menos um voo comercial, e a custo médio por milha está em declínio a longo prazo.

Eu disse “agora”, mas é claro que quero dizer anteriormente: na minha última visita a um aeroporto, em Fevereiro. Antes dos bloqueios, confinamentos e isolamentos. Antes, das

principais companhias aéreas americanas pararem cerca de metade das respectivas frotas. Antes de o número de passageiros que chegavam aos aeroportos diminuir de cerca de 2,3 milhões por dia para cerca de 95.000. O grupo comercial *Airlines for America* recusou deixar-me falar com o economista-chefe. Gosto de pensar que o estavam a proteger por ter muitas discussões desagradáveis e desafiantes pela frente. Mas enviaram uma ficha informativa que indica que em Abril de 2020 as reservas de viagens caíram 98% em relação aos níveis do ano passado e que o voo doméstico médio tinha 12,5 passageiros a bordo. (Mais tarde, relataram que esta média caiu para 10 - e isto apesar de alguns relatos de aviões a operar cheios.) No início de maio, Warren Buffett, conhecido pelas suas mensagens de otimismo de longo prazo sobre as ações americanas durante crises financeiras anteriores, anunciou que a Berkshire Hathaway estava a vender todas as suas participações substanciais nas quatro principais companhias aéreas americanas: Americana, Delta, United e Southwest. Alguns dias antes, a British Airways anunciou que iria demitir cerca de 12.000 funcionários, quase um terço da equipa.

De todas as indústrias devastadas pela pandemia de coronavírus e pelo confinamento - restaurantes e bares, hotéis e centros de convenções, cinemas e centros comerciais - a situação das companhias aéreas é, certamente a pior. A maioria das outras empresas está a sofrer porque lhes foi pedido para fechar. As companhias aéreas estão a sofrer em parte porque foram instruídas a permanecerem ativas. Como condição dos recentes pacotes de resgate e, a fim de manterem os direitos de longo prazo das suas rotas, as companhias aéreas precisam de manter rotas fantasmas: aviões quase vazios, mas com tripulação de voo e hospedeiros de bordo.

Antes, o inferno das companhias aéreas era competir com muito pouco. Demasiados passageiros para as instalações dos aeroportos e espaço a bordo. Muitos aviões para os slots de descolagem e aterragem disponíveis. Muitos carros para o pouco espaço disponível. Demasiada bagagem para a capacidade de coordenação em horas de maior tráfego. Para onde olhasse era muito ou demasiado.

Agora, muito pouco. E esta é a perspetiva para o futuro próximo. O negócio de companhias aéreas tem mais do que uma frente. Minuto a minuto, as companhias aéreas estão a ajustar horários e tarifas. Mas, ao apostarem em novos aviões, têm de prever circunstâncias que durarão décadas - e muitos ciclos de negócios e tecnologia. A Boeing começou a estabelecer planos para sua série 737 em meados da década de 1960. O plano que deu origem ao 737 Max, iniciou uma dúzia de anos antes de seu primeiro acidente.

Como o mundo das companhias aéreas e da aviação será daqui a uma geração, ninguém pode prever. Biocombustíveis sustentáveis ou aviões elétricos mais práticos? Ou uma reação climática crítica das viagens aéreas como um todo? O progresso chinês no seu desafio de longa data ao duopólio da Boeing-Airbus (um projeto cuja origem eu descrevi num livro há oito anos)? O sonho ainda mais antigo de carros voadores? Uma inovação de realidade virtual que torna a Zoom mais tolerável e, reduz o incentivo e necessidade de viajar? Tudo pode acontecer.

Não podemos prever o futuro. Mas as pessoas com quem conversei durante as últimas semanas - economistas, engenheiros, analistas de aviação, pilotos profissionais - estavam mais certos do que os próximos anos trarão: dificuldades para as companhias aéreas. O que vi há apenas dois meses num aeroporto movimentado, ninguém verá, em nenhum lugar, por muito tempo. Isto porque, como Jon Ostrower, editor da *The Air Current*, me disse, "existem apenas duas coisas que as companhias aéreas podem fazer para que as pessoas regressem. Uma é uma vacina, para que as pessoas se sintam seguras em ir ao aeroporto ou sentadas com 150 estranhos num avião. O outro são pessoas que têm os meios e vontade de viajar. Tem emprego? Tem dinheiro suficiente para pensar em ir de férias com a família? São estes fatores que controlam o futuro das companhias aéreas e que elas nada podem fazer para o alterar."

"Para todos os efeitos, as companhias aéreas estão fechadas", disse-me Patrick Smith, piloto e autor do site *Ask the Pilot*. "Ainda estão a voar, mas com níveis bastante reduzidos. As principais empresas estão a operar talvez com 5 ou 10% do número normal de partidas. Claramente, não é sustentável. A capacidade de sobrevivência depende da rapidez com que os passageiros retomem." No início de Abril, Smith escreveu no seu site:

Na noite de segunda-feira passada, voei um 767 para Nova York. Será que foi o último voo comercial que pilotei? Não é descabido. Parte de mim estava bastante convencido que até perguntei ao capitão se poderia ser eu a aterrar.

Smith disse-me no final do mês que tinha feito mais um voo e mais uma aterragem desde então. "Espero voar esporadicamente nas próximas semanas, e os funcionários estão protegidos pelo lay-off pelo menos durante o verão. O que acontece depois é desconhecido. Se os passageiros não engrassem em números suficientemente significativos, a situação poderá ser terrível."

Quando é que as companhias aéreas regressarão ao "normal" como o conhecíamos há alguns meses? Foi esta pergunta que fiz a todos com quem falei. "Talvez cinco anos", disse-me uma pessoa. "Acho que levará quatro anos", disse-me um otimista. Outra pessoa supôs sete. "Acho que nunca", disse um piloto, agora em lay-off por tempo indeterminado.

Mas entre agora e cinco a sete anos, algumas pessoas vão ter que, ou vão querer viajar. Talvez haja uma emergência médica. Talvez haja um acordo comercial obrigatório. Talvez algo mais aconteça. O TSA tem um site fascinante que fornece atualizações diárias em direto sobre os números de pessoas que passam nos postos de segurança. Em meados de Abril, apenas 4% do número de passageiros do ano anterior eram verificado pela TSA. Dois fins de semana atrás, o número atingiu um recorde recente de quase 7% - cerca de 170.000 passageiros, contra mais de 2,5 milhões no ano passado.

Vamos supor que os valores continuam a subir- para talvez 10% dos níveis anteriores, ou mesmo 15%. Continua a ser uma catástrofe para as companhias aéreas, mas é suficiente para questionar: como serão as viagens até haver vacina? Eu tenho um interesse pessoal nesta questão. Nas próximas semanas, por motivos de familiares, posso ir ao aeroporto de Dulles, nos arredores de Washington DC, onde comecei ou terminei inúmeras viagens, nas novas circunstâncias de hoje para a Califórnia. Se isto acontecer, relatarei mais tarde o que vi e encontrei, como o próprio McKay Coppins do *The Atlantic* fez recentemente. Aqui está o que eu aprendi até agora sobre o que esperar.

Comprar bilhetes. Obviamente, há menos voos para escolher, uma vez que as companhias aéreas param o máximo possível da frota e oferecem apenas os voos que têm uma obrigação regulatória ou outra obrigação não comercial em manter. Menos obvio, as tarifas não são tão baratas quanto poderia esperar, considerando que a maioria dos aviões voa quase vazio e as companhias aéreas estão a perder dinheiro cada vez que descolam. Contudo algumas tarifas muito baratas surgem: eu vi ofertas de US \$ 199 ou menos, às vezes muito menos, para voos de costa a costa nas principais companhias aéreas que costumavam cobrar três ou quatro (ou oito) vezes mais.

"Porque não encontra tarifas aos preços que desejava?" Helene Becker, diretora administrativa do grupo de pesquisa Cowen e analista de longa data do setor aéreo referiu. "O motivo é que as companhias aéreas não têm incentivo para reduzirem as tarifas. Geralmente, pode-se estimular a procura em viagens de lazer com tarifas mais baixas. Mas agora isso não funciona. Um piloto de uma companhia aérea internacional comentou: "Podemos sempre contar em encher um voo com preços baixos. De momento, não funciona assim.

Becker disse que se eu procurar uma variedade de sites com tarifas reduzidas, como o FareCompare.com (como já fiz), encontraria "tarifas muito baixas". O problema, segundo Becker, é que muitos desses voos podem ser "cancelados no último minuto, para tentarem obter o máximo número de passageiros possível no menor número de voos".

Quando é que os passageiros podem começar a esperar tarifas mais baixas? Segundo vários analistas, até que a procura por viagens aéreas comece a subir novamente - e a concorrência de preços se torne novamente um fator nas decisões dos consumidores. Richard Aboulafia, vice-presidente de análise do Teal Group, uma empresa de análise aeroespacial, disse: "Quando as pessoas começarem a voltar, tentamos aumentar a procura com tarifas muito baratas. Até lá, não faz sentido."

Check-in e segurança. Qualquer pessoa que tenha viajado pela China 15 anos depois do surto de SARS conhece com os grandes pontos de verificação de temperatura pelas quais os passageiros têm de atravessar. Alguns deles parecem versões maiores dos detetores de metais que são comuns em muitos edifícios dos EUA. Os pontos de verificação alertam sobre a presença de alguém que parece estar com febre, seguindo-se um exame individual. Praticamente nenhum aeroporto dos EUA obrigou os passageiros a usar seguir tais medidas, e praticamente todos provavelmente o farão daqui a um ano.

Ao fazer o check-in e ao passar pela segurança, é claro que usará uma máscara. Algumas companhias aéreas já exigiram isso. Todos provavelmente o farão, provavelmente em breve.

Tudo será mais lento. Se despachar a bagagem, as pegas podem precisar de ser limpas antes que os funcionários toquem nelas. Se pensa em não despachar bagagem, pense duas vezes: as companhias aéreas provavelmente irão dissuadir ainda mais bagagem de mão, que potencialmente entrará em contato com outros passageiros. Pelo lado positivo, menos bagagem de mão reduzirá o tempo do processo de embarque. Também diminuirá os atrasos iminentes no ponto de verificação da TSA, onde os agentes podem precisar de verificar tudo o que traz consigo. "Pode-se limpar todos os compartimentos de bagagem quando temos apenas 100.000 pessoas a viajar todos os dias", disse Helene Becker. "Mas se quando forem 500.000 pessoas" - ainda menos de um quarto do volume "normal" - "será um pesadelo".

Todos com quem falei disseram-me que os efeitos a longo prazo desta crise de saúde pública provavelmente corresponderão ao "teatro de segurança" dos ataques do 11 de setembro - por exemplo, o requisito de tirar os sapatos nos postos de controle da TSA, agora mais de 18 anos depois de um homem chamado Richard Reid tentar explodir um avião, acendendo um pavio de alguns explosivos que tinha escondido na sola das botas, e a proibição de levar mais do que algumas onças de líquido a bordo de um voo. Para o negócio da aviação, o "teatro da saúde pública" pode incluir desinfetantes para as mãos nos aeroportos; ou marcas de fita no chão, com as respetivas distâncias ideais; ou outras etapas que não prejudicam, mas também não conseguem resolver o problema fundamental de colocar muitas pessoas num espaço confinado. Haverá credenciais de "passageiro saudável" que servirão de contrapartida ao status atual de "passageiro de confiança"? Será que os passageiros estarão mais dispostos, ou menos, a trocar a privacidade pessoal e monitorização pessoal, para aumentar a própria conveniência ou promover a segurança geral? Ninguém parece ainda saber respostas concretas.

A bordo do avião. Preocupado em ficar no lugar do meio? Não se preocupe mais. No futuro próximo, muitas companhias aéreas aceitam reservas apenas para os lugares do corredor e da janela. De momento, acontece porque, com exceções bem divulgadas e ocasionais, a procura não chega para ocupar os lugares do meio.

A certa altura, o fim do assento do meio pode criar problemas económicos para as companhias aéreas - uma vez que significa, por definição, que um avião capaz de transportar 150 clientes pagantes atingirá a capacidade em 100. "É muito pouco", disse Jon Ostrower. "Isto está na lista de preocupações das companhias aéreas".

E as probabilidades de contrair o vírus a bordo? Deverá manter a máscara, assim como os restantes passageiros. Estará num lugar que foi limpo antes de se sentar - e se for inteligente, limpá-lo-á novamente. Também deverá ter toalhas de desinfeção para limpar qualquer coisa que toque na casa de banho ou em qualquer outra parte do avião. Os hospedeiros de bordo usarão luvas e máscaras. Podem dar água engarrafada ou comida em sacos. Algo mais agradável presumivelmente acontecerá nas cabines "premium". Talvez um regresso ao uso de luvas brancas?

E quanto à qualidade do ar? Apesar de alguns relatórios preocupantes recentes, pilotos e engenheiros com quem conversei enfatizaram que o ar do avião era, em teoria, mais saudável do que o ar noutros espaços fechados, como escritórios e lojas. "Todo o ar circula e passa por filtros eficientes" - em alguns casos como os de hospitais - "e é renovado com ar externo a cada dois ou três minutos", explicou Ostrower. Mas mesmo os melhores filtros não podem proteger os passageiros próximos de alguém que espirra. Ostrower reconheceu que muito antes da pandemia, "uma certeza ao realizar voos frequentes de costa a costa é que eu acabava sempre constipado".

Outro detalhe que provavelmente mudará: poucas ou nenhum almofada e cobertor, mesmo que ainda os ofereçam. "É provável que os cobertores não sejam bem-vindos até que haja uma vacina", observou Richard Aboulafia. "Vamos apenas dizer que a aparência minimalista pode-se aplicar a interiores". Já se indignou com o custo, a velocidade ou a fiabilidade dos serviços de Wi-Fi no ar? Terá menos reclamações para fazer, porque algumas companhias simplesmente vão terminar com o serviço. Para a maioria, tem sido um recurso tecnicamente instável que não compensa.

E o que dizer da segurança da aviação no sentido mais familiar - a descolagem, o voo e a aterragem? Ninguém com quem falei sugeriu qualquer motivo de preocupação relativamente a estes aspetos. A principal complicação é que todos os funcionários da aviação, principalmente a tripulação de voo, estão sujeitos a prazos rígidos para manter as certificações. O mais iminente importante, do ponto de vista das companhias aéreas, é a regra 14 CFR 121.439 da Administração Federal de Aviação, que exige "experiência recente" para os pilotos de companhias aéreas. Para servir como um "membro da tripulação de voo necessário" - ou seja, um capitão ou primeiro oficial - um piloto deve ter realizado três descolagens e aterragens nos últimos 90 dias. Vários pilotos de companhias aéreas com quem conversei estavam preocupados com estes prazos.

"A partir de agora, 20 de Maio paro", disse-me Patrick Smith. "O centro de treino da minha companhia está fechado há um mês. Com muitos de nós enfrentando problemas monetários, a logística de como conduzirão as pessoas através de treino será certamente um desafio."

Outro piloto disse: "Haverá uma grande corrida aos simuladores - se eles nos ligarem de volta".

O outro lado da moeda. Para os passageiros, provavelmente haverá mais verificações de temperatura na chegada e precisará de limpar as malas quando as receber. A partir daí, está por sua conta. Para as tripulações, pode ser um processo mais complicado. Um piloto de uma companhia não americana disse que esperava que as tripulações em viagens internacionais estivessem sujeitas a uma espécie de quarentena aérea. "Eles levam-nos num autocarro da pista

até o hotel, fazem o check-in e garantirão que fiquemos nos nossos quartos até que eles nos chamem para o voo de regresso."

"Em todos os sentidos, exceto um, este é o mundo ideal, para gerir de uma companhia de aviação", disse-me Aboulafia. Os quatro grandes custos na aviação, de acordo com Aboulafia, são: aviões, pagamento de juros, combustível e tripulação - e cada um desses custos está muito baixo. "É o momento mais barato de sempre para alugar ou comprar aeronaves", referiu. (Muitas companhias aéreas alugam, e não possuem, aviões próprios) "As aeronaves pobres estão como coelhos à espera de adoção, com se dissessem 'Por favor, levem-me! Por favor!' As taxas de juros são praticamente nulas. Com o excesso de petróleo, as pessoas estão praticamente a pagar para comprarmos combustível. E o interesse da tripulação em unir-se a sindicatos ou discutir também desapareceu. Seria o melhor de todos os tempos Só que ninguém quer voar.

E a perspetiva dos passageiros? As pessoas com quem falei disseram que o sistema de companhias aéreas que muito reclamámos há apenas dois meses, era o melhor possível.

"As viagens aéreas comerciais nunca foram tão seguras como hoje", disse Smith. "As tarifas são uma fração do que eram décadas atrás. As pessoas mais jovens, em especial, não se lembram de quão caro os voos eram. A primeira classe a classe executiva são mais luxuosas do que nunca, e até a classe económica, para todas as pessoas exigentes, costuma estar repleta de comodidades que antes não existiam." Do ponto de vista técnico, os aviões são muito mais silenciosos do que costumavam ser, tanto para os passageiros a bordo do avião como para as pessoas em terra. Embora as emissões de carbono da aviação obviamente continuem a ser uma preocupação crucial, os motores de são significativamente mais limpos e mais eficientes ano após ano.

"Se falarmos de segurança, acessibilidade, conveniência ou mesmo conforto, se alguma vez houve uma 'era de ouro' das viagens aéreas, eu diria que é agora", disse-me Smith.

"Ou, bem, pelo menos até há dois meses."