



BUSINESS LIFE

Mejores tiempos para los viajeros de negocios

“Mejora tu experiencia”, susurraba un correo electrónico de una aerolínea con la que estaba a punto de realizar un viaje de trabajo de 16 horas el otro día. “¡No pierdas esta oportunidad para disfrutar de la experiencia de la clase ejecutiva!”

Si yo pudiera, créanme que lo haría, pensé. En vez, hice lo que hacen muchos viajeros de negocios: me preparé para lo que las aerolíneas llaman la “cabina principal” y el resto de nosotros conocemos como la ruidosa y angustiada miseria de la clase económica.

Digo “muchos” viajeros de negocios, pero esto es restarle importancia a la situación. Poco más del 90% de las personas que viajaron por motivos de trabajo en los concurridos aeropuertos británicos volaron en clase económica en 2018, el último año en que las autoridades del Reino Unido publicaron dichas cifras. Sin duda, muchos realizaban un trayecto rápido entre capitales europeas, pero incluso en vuelos más largos hacia otros destinos, un viaje de negocios no garantiza en absoluto un asiento en clase ejecutiva.

En EEUU y Canadá, el 57% de las políticas de viajes corporativos permiten las tarifas de clase ejecutiva, especialmente cuando los vuelos superan las cinco o seis horas de duración, según la Asociación Global de Viajes de Negocios. Pero esa cifra es muy inferior al 64% permitido para la clase económica “premium” –esa categoría ligeramente más espaciosa situada entre la económica básica y la ejecutiva– que, según la asociación, constituye ya un pilar fundamental de los programas de viajes corporativos.

Todo esto demuestra que, al ver a los pasajeros a tu alrededor en un viaje de trabajo, sabrás que te encuentras en buena compañía. Y, casualmente, la vida en clase económica está a punto de mejorar por fin. Las aerolíneas, que han pasado años presumiendo de los exquisitos vinos y los pijamas de tacto aterciopelado que reparten en clase ejecutiva, han comenzado por fin a dirigir su atención hacia los desdichados que ocupan la parte trasera del avión.

La semana pasada, United Airlines anunció que pronto comenzaría a vender boletos para vuelos de larga distancia en la “Fila Relajada”: una



FT
FINANCIAL
TIMES

**PILITA
CLARK**

hilera de tres asientos de clase económica que pueden transformarse en un sofá. No es un sofá lo suficientemente largo como para que yo pueda recostarme completamente, pero resulta mejor que la habitual postura erguida de los asientos convencionales. La alemana Lufthansa y la japonesa ANA ya ofrecen algo similar. Sin embargo, la idea surgió hace más de 15 años gracias a Air New Zealand, que ahora ha dado un gran paso con Skynest: un módulo compuesto por seis literas que los pasajeros de clase económica y económica premium podrán reservar por períodos de cuatro horas a partir del próximo mes; inicialmente, estará disponible en los vuelos de 17 horas de la aerolínea que cubren la ruta entre Nueva York y Auckland. Tendrá un costo adicional de US\$ 495 e imagino que no faltarán interesados.

Es cierto que no es del todo agradable pensar en meterse en una

Los asientos de clase económica, que tantos de nosotros utilizamos, por fin están recibiendo una mejora.

litera que otra persona acaba de desocupar, aunque se proporcionará ropa de cama limpia. Sin duda habrá que lidiar con ronquidos, gruñidos y pasajeros con ganas de charlar; además, Air New Zealand advierte que los usuarios deberán entrar y salir del “nido” por sus propios medios, “lo cual podría implicar agacharse, arrodillarse, gatear o trepar”. No obstante, la idea de poder estirarse durante varias horas es sumamente tentadora.

En un plano más modesto, aunque igualmente alentador, la aerolínea británica de bajo costo easyJet acaba de anunciar que ofrecerá dos pulgadas adicionales de espacio para las piernas en los asientos que tiene instalará en sus nuevos aviones a partir de 2028.

Nadie debería pensar que estas innovaciones se deben a la bondad de los ejecutivos de las aerolíneas. Los nuevos asientos de easyJet serán 20% más ligeros que los actuales, lo cual debería reducir el costo del combustible de aviación, que suele ser el componente más importante de los gastos operativos cuando los precios del carburante están altos, tal como ocurre en la actualidad.

Del mismo modo, las mejoras en la clase económica de United y Air New Zealand no son indicio de que las aerolíneas estén abandonando a sus lucrativos pasajeros de clase ejecutiva y primera clase. Recientemente, Air New Zealand se sumó a la larga lista de aerolíneas que han incorporado una opción de clase ejecutiva mejorada. Sus asientos “Premier Luxe” cuentan con una puerta que se puede cerrar completamente para brindar mayor privacidad, así como con un amplio reposapiés que puede servir también como “asiento adicional para que un acompañante pueda sentarse a comer”.

En cuanto a los nuevos asientos de clase económica, sin duda acabarán revelándose como una extensión del incesante afán de las aerolíneas por persuadirnos de pagar más a cambio de comodidades adicionales, a unos precios que no dejan de aumentar gradualmente. Aun así, para los muchos viajeros de negocios que en realidad no vuelan en clase ejecutiva, representan un bienvenido rayo de esperanza. Y, con suerte, no serán los últimos de su tipo.