

# Aviación civil 2012

## Cambio de tendencias

JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CABEZA

*Ingeniero Aeronáutico. Miembro de Número del Consejo Asesor del IHCA*

El año 2012 deberá ser calificado como un año de cambio de tendencias por la evolución de las economías de las compañías aéreas, que empezaron con un cierto nivel de deterioro en su primer trimestre para luego evolucionar en un sentido más positivo durante el segundo y el tercer trimestre. Es muy pronto aún para tener la panorámica total del año, no solo porque aún no hay datos definitivos del último trimestre, sino también porque habrá que esperar hasta que las compañías y las organizaciones internacionales del transporte aéreo den sus cifras definitivas del ejercicio para entender debidamente lo sucedido. Sin embargo hay indicios que parecen corroborar que 2012 ha podido marcar un punto de inflexión. La IATA (International Air Transport Association) dio en octubre una evaluación de beneficios de sus compañías miembros al alza para el ejercicio 2012, elevando su anterior previsión en un 37%, cifra suficientemente importante como para considerar entonces que a juicio de la asociación el último trimestre también presentaba buenas perspectivas. Estas al parecer se habrían confirmado, pues en diciembre la IATA volvió a subir de manera sustancial sus previsiones de beneficios globales hasta 6.700 millones de dólares.



*La compañía Emirates recibió el Boeing 777 número 1.000 de los construidos a finales del mes de marzo. -Boeing-*



**A**unque probablemente no hace falta recordarlo aquí, esas cifras no son otra cosa que valores medios, de manera que no todas las "zonas del transporte aéreo" han vivido 2012 con las mismas expectativas. Estados Unidos vio una paulatina mejora de la situación de buena parte de sus compañías aéreas, aunque persistieron los problemas en algunas de ellas. Europa, víctima de la crisis, parece que empeoró ligeramente con relación a 2011, mientras las compañías de la costa asiática del Pacífico, de Oriente Medio y de Suramérica, salvo sorpresa de última hora, debieron acabar 2012 en la zona de los números negros.

La evolución del transporte aéreo a lo largo de 2012, con un comienzo de año poco halagüeño y una evolución en positivo fundamentalmente en su segunda mitad, invitaría a pensar que las compañías aéreas habrían sido comedidas en sus compras de aeronaves. Sin embargo, sin llegar a las cifras espectaculares de algún ejercicio prece-

dente, los hechos muestran que parte de esas compañías han efectuado operaciones de compra y establecimiento de opciones que parecen estar por encima de lo que sería prudente. De nuevo la hipótesis más plausible acerca de esta aparente contradicción, es que a pesar de los riesgos las compañías han optado por asegurarse en sus flotas, lo antes posible, aviones más económicos en consumo de combustible.

Como siempre sucede cuando redactamos este resumen anual, aún no se conocen los números definitivos de algunos de los fabricantes de aviones comerciales correspondientes al ejercicio 2012. De los "dos grandes" fue Boeing, fiel a su tradición, quien lanzó tan pronto como el 3 de enero sus estadísticas del recién concluido año, acompañadas con un indisimulado triunfalismo comprensible porque, sin lugar a dudas, han constituido unos resultados muy importantes.

Como le sucediera a Airbus el pasado año con el A320neo, en el ejercicio

2012 ha sido el 737 MAX el encargado de encumbrar la estadística de Boeing al contabilizar 914 ventas netas (ya descontadas las cancelaciones); de hecho el Boeing 737 en todas sus variantes ha supuesto el 93% de las ventas netas de Boeing en el año 2012, acompañado a considerable distancia por el Boeing 777, mientras que el Boeing 787 consiguió 50 ventas frente a 62 cancelaciones (-12 ventas netas aunque sea poco ortodoxa la frase) y el 747-8 recogió siete ventas por seis cancelaciones, para una única venta neta.

En las páginas de la edición de marzo, también como es habitual, se hará un examen comparado de las ventas de Boeing y Airbus, una vez que la empresa europea dé a conocer sus resultados de 2012. Airbus suele reservarse sorpresas de última hora, por lo que tiene su cuota de riesgo hacer análisis solo con sus cifras de noviembre en la mano, pero con estas últimas sí es posible afirmar que para los aviones de gran capacidad, 747-8 y A380, 2012







*Despegue del primer 787 de Air India producido en la cadena de montaje de North Charleston. -Boeing-*

no fue un buen año, pues Airbus solo vendió cuatro A380 a Transaero Airlines -salvo que aparezca alguna venta más obtenida en el curso de diciembre-. Sea como fuere, y siempre a expensas de lo que pueda haber sucedido en diciembre, parece que este año Boeing ha superado en ventas a Airbus de la mano del 737 MAX y probablemente también en entregas, después de unos cuantos años en los que Airbus estuvo por delante.

Al margen de la evolución de las ventas del 737 MAX, fue el Boeing 787 el avión comercial de Boeing que más atrajo la atención de los medios especializados. Uno de los momentos más importantes lo constituyó la salida de fábrica del primer 787 construido en la nueva línea de montaje establecida en North Charleston, Carolina del Sur. Fue un acontecimiento celebrado el 27 de abril con un gran despliegue en el que se dieron cita unos siete millares de personas, entre empleados de Boeing e invitados, que la firma estadounidense justificó aduciendo que se trataba de la primera vez que un avión de Boeing era producido en el sureste de los Estados Unidos. Siendo esto cierto, la realidad es que Boeing hubo de plantearse en 2009 la necesidad de abrir una segunda cadena de montaje del 787 para hacer frente a los compromisos de entregas del 787 previamente adquiridos y a los que estaban en negociación, afectados por el factor común del importante retraso acumulado

por el programa que se intenta paliar a toda costa.

La nueva línea de montaje comenzó su actividad a finales de julio de 2011, y la primera entrega de un 787 producido en ella tuvo lugar el 5 de octubre, avión que pertenecía a la compañía Air India. Se trataba del avión número veintiocho de los entregados hasta esa fecha. Desde entonces dieciocho unidades más fueron puestas en manos de clientes para completar un total de cuarenta y seis aviones 787 entregados en 2012, año que se cerró para el 787 todavía entre noticias esporádicas sobre retrasos.

En lo que a Airbus se refiere, el A350 XWB compartió el "estrellato" con el A320neo, pero más del lado de la evolución y derroteros de los respectivos conceptos que del lado de las ventas. Según el A350-900 ha ido consolidando su posición en el mercado y el A350-1000 ha progresado en su diseño, el A350-800 ha perdido peso como concepto base para beneficio del -900, y pasa a situarse como el tercero de la fila. Así lo muestran los datos expuestos por Airbus en su página *web*, referidos al mes de noviembre pasado, según los cuales el A350-900 había conseguido 365 ventas frente a 105 del A350-1000 y solo 92 del A350-800.

Posicionamientos de versiones al margen, tres hitos han marcado la trayectoria del A350 XWB en el año 2012. El primero fue el comienzo del montaje de la estructura de ensayos estáticos que tuvo lugar el 5 de abril. El

segundo lo constituyó la inauguración oficial de la cadena de montaje del A350 XWB sita en Toulouse, el 23 de octubre, designada Roger Béteille en honor de uno de los fundadores de Airbus. El tercero fue la conclusión de la estructura del primer prototipo de vuelo, MSN 001, que salió el 4 de diciembre de esa línea de montaje de Toulouse para recibir sus instalaciones y motores.

El birreactor CSeries de Bombardier estaba llamado a erigirse como uno de los protagonistas de 2012 con su primer vuelo anunciado para el mes de diciembre. Mediado el año, comenzaron a circular rumores en el sentido de que determinados problemas con algunos subcontratistas del programa amenazaban con provocar un retraso importante, extremo este que fue negado por Bombardier aportando datos que mostraban cómo el desarrollo del avión y la construcción del primer prototipo discurrían por derroteros más que optimistas. Sin embargo, en las últimas semanas del año la firma canadiense hubo de confirmar una demora del orden de seis meses en el vuelo inaugural, que ahora debería tener lugar hacia el mes de junio; por supuesto ese retraso significa también el de la certificación en igual cuantía con el desplazamiento de la primera entrega a un cliente hasta mediados del año 2014.

El CSeries, un birreactor para 100-130 pasajeros, es el ejemplo que muestra cómo lo que desde hace años se

viene designando con el nombre genérico de aviones regionales, ha trascendido bastante más allá, hasta lograr que el adjetivo "regionales" sea ya de escasa o nula aplicación. Comenzaron encuadrados en el transporte aéreo en distancias cortas con capacidades reducidas para, según se han ido incorporando al mercado versiones de mayores capacidades y mayores alcances, cubrir ahora rutas, tanto nacionales como internacionales, dentro de las flotas de las compañías aéreas más importantes. La diferencia con los aviones "mayores" es que en su segmento de mercado coexisten los aviones de reacción y los aviones turbohélice, estos últimos recuperando posiciones perdidas por la acción yuxtapuesta de la crisis económica, el precio del combustible y su inherente flexibilidad de operación y costes directos.

Precisamente Bombardier ha sido hasta la fecha la única de las compañías de este sector que ha publicado sus resultados de 2012, algo probablemente relacionado con su cambio de política en favor de ejercicios económicos coincidentes con los años naturales, donde anteriormente esos ejercicios concluían cada 31 de enero. Bombardier entregó en 2012 un total de 233 aviones de todos los tipos que produce (50 de ellos aviones comerciales) y consiguió 481 ventas netas (138 de aviones comerciales); estas últimas suponen un incremento que casi duplica sus números de 2011, muy relevante por lo tanto.



*Air New Zealand recibió en octubre el primero de sus ATR72-600 que aquí aparece volando sobre Toulouse. -ATR-*

Se esperaban noticias interesantes en 2012 procedentes de este segmento. Embraer dejó caer en la última edición del Salón de Farnborough una serie de datos acerca de posibles caminos para poner un nuevo avión en el mercado; aunque sin mencionarlo, en el aire flotaba la necesidad de hacer frente a la competencia que supone el Bombardier CSeries para sus Embraer 170/175 y Embraer 190/195. Era una creencia generalizada que Embraer daría a conocer sus intenciones al respecto a finales del año, y aunque de manera parcial y ligeramente fuera de fecha, así ha sucedido. El 8 de enero, mientras redactamos este resumen anual, Embraer emitió un comunicado de prensa dando a conocer que ha elegido el motor Pratt & Whitney PurePower en sus versiones PW1700G y PW1900G para equipar a una segunda generación de

sus "E-Jets" (actual designación genérica de los Embraer 170/175 y 190/195) cuyo lanzamiento deberá tener lugar en el curso de este año 2013 para una entrada en servicio hacia 2018. Si hemos de creer las declaraciones de altos responsables de Embraer, esa segunda generación no constituirá una simple remotorización, será algo más, una renovación bastante más extensa que incluirá una nueva ala y mandos de vuelo electrónicos.

Sabido es que desde hace tiempo, en concreto desde que los turbohélices volvieron a recuperar peso en el mercado de la aviación comercial, está en el aire la posibilidad de poner en el mercado aviones de ese tipo con mayores capacidades que las actuales, siguiendo la estela de sus homólogos reactores. Si alguien pensaba que ATR podría dar el paso adelante

*AirAsia tomó posesión del primero de sus A320 equipado con "sharklets" el 21 de diciembre. -Airbus-*





La estructura del primer prototipo A350 XWB salió el 4 de diciembre de la línea de montaje de Toulouse para ir al lugar donde se montarán sus instalaciones y motores. -Airbus-



Reino Unido, Francia, Alemania y España. En la misiva, después de advertir de las negativas consecuencias ya constatadas y de las que estaban por venir por culpa de la imposición del ETS a las compañías aéreas europeas y no europeas, se adherían, como no podía ser de otra forma, a una solución adoptada en forma de un acuerdo internacional en el seno de la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional). La OACI, el foro que desde 1944 rige los destinos de la Aviación Comercial, a través de su Secretario General, recordó que ya estaba en marcha la elaboración de una propuesta para regular las emisiones gaseosas del transporte aéreo de aplicación, por parte de todos los países miembros de la organización, que estaría lista para debate a finales del año 2012.

En el mes de noviembre se produjo un hecho inesperado, cual fue el aparente cambio de postura de la Comisión Europea que, como supuesta "señal de buena voluntad" ante los pasos que está dando la OACI en pro de una solución, dejó en suspenso la aplicación a la aviación del ETS, en principio hasta la celebración de la 38 asamblea general de la Organización, que tendrá lugar a finales de septiembre y principios de octubre de este año. Tradicionalmente, la Comisión Europea ha argüido falta de interés de ese organismo de la ONU en legislar sobre las emisiones gaseosas como argumento en apoyo de sus medidas, pero no cabe duda de que si bien la presión internacional de países y organiza-

habida cuenta de que estudia esa posibilidad desde hace bastante tiempo, se equivocó. En el curso de 2012 ni ATR ni Bombardier movieron ficha al respecto, ni mucho menos dieron pista alguna acerca de un posible calendario. De ello cabe deducir que, a pesar de los deseos de algunas compañías aéreas desvelados por Bombardier en Farnborough, ni ATR ni Bombardier ven claro que, al menos por el momento, el número de ventas que les reportaría poner en el mercado un turbohélice de 90-100 plazas compensara la inversión económica que deberían llevar a cabo.

Si ha habido un protagonismo permanente en el panorama aeronáutico mundial durante 2012, ese ha sido el de la conflictiva imposición unilateral del ETS (Emissions Trading Scheme), por parte de Europa a las compañías aéreas, es decir la inclusión del transporte aéreo en el mercado de los derechos de emisiones de dióxido de carbono, medida que la Comisión propuso en 2006 y aprobó en 2008. En los primeros días del año la tensión entre opositores y Comisión Europea pareció relajarse un tanto con unas declaraciones "conciliadoras" del Comisario Europeo de Transportes, quien dio la de cal y la de arena mencionando la disposición de la Comisión Europea para participar en negociaciones multilaterales tendentes a encontrar una solución satisfactoria, pero asegurando,

eso sí, que Europa no se retractaría de su posición porque su intención "es tan solo combatir el cambio climático".

Todo fue un espejismo, porque enseñada las posiciones se radicalizaron aún más que antes con la consiguiente alarma de las empresas europeas, principales víctimas de la disputa, al gu- n a s d e

las cuales (Airbus, Air Berlin, Air France, British Airways, Iberia, Lufthansa, MTU Aero Engines, Safran, y Virgin Atlantic) dieron a conocer el 12 de marzo, en un comunicado de prensa, una carta firmada conjuntamente por sus presidentes y remitida a los máximos dirigentes de





ciones del transporte aéreo han forzado en primera instancia la adopción de esa medida, la supuesta "buena voluntad" no es otra cosa que una cortina de humo y una jugada maestra.

En efecto, las cosas distan mucho de ser sencillas y está por ver que sea posible alcanzar un acuerdo en el seno de la OACI a corto plazo, a pesar de las declaraciones optimistas de sus dirigentes, pues son 191 los países que tienen voz y voto en la Organización, y son todos ellos los que tienen que negociar y aceptar una solución común. La Comisión Europea no ha hecho sino dejar la pelota en el tejado de la OACI. Si esta no logra aprobar en su 38 asamblea general unas normas al respecto, o no consigue un acuerdo de mínimos unánime y formal con fecha de entrada en vigor, la Comisión Europea se sentirá legitimada para aplicar definitivamente su ETS a la aviación. Poca duda cabe en cuanto a que a partir de ahí se crearía así una reacción en cadena, donde las represalias económicas contra Europa y las imposiciones de nuevas tasas e impuestos aquí y allá, disfrazadas con los tradicionales argumentos ambientales, quedarían al libre albedrío de cada país y tomarían carta de naturaleza en perjuicio de una víctima común: el transporte aéreo.

Al margen de la inquietante situación que esos acontecimientos han dejado en el aire y que seguirán dando que hablar en 2013, este resumen anual del año 2012 debe concluir con una excelente noticia, y es que este

*Dibujo conceptual del Embraer "E-jet" de segunda generación.  
-Embraer-*



ha sido un año excepcionalmente positivo en cuanto a la siniestralidad del transporte aéreo, según los avances de estadísticas que varias organizaciones han dado a conocer en los primeros días del mes de enero. Aviation Safety Network ([aviation-safety.net](http://aviation-safety.net)), nuestra tradicional fuente de datos en estos resúmenes anuales, indicó la cifra de 23 accidentes mortales que produjeron 475 fallecidos a bordo de los aviones siniestrados y 36 víctimas mortales más en tierra. FlightGlobal ([www.flightglobal.com](http://www.flightglobal.com)) ha dado en esta ocasión unas cifras más optimistas aún, indicando 425 fallecidos en 21 accidentes. A este respecto es preciso recordar que cada analista usa sus propios criterios de evaluación, donde encuentran la justificación esas diferencias, si bien a fin de cuentas todos llegan a similares conclusiones.

Dentro de ese contexto de elevados niveles de seguridad en el trans-

porte aéreo durante 2012, la nota discordante la vuelve a protagonizar el transporte aéreo en el continente africano, zona donde se produjo el 22% de los siniestros, pero que supuso tan solo el 3% de todas las operaciones mundiales. En una desgraciada coincidencia, el accidente más grave de los sucedidos en 2012 tuvo lugar en Lagos (Nigeria) donde el 3 de junio se estrelló un MD-83 de Dana Air en una zona residencial, tras la parada de sus dos motores durante la fase de aproximación, pereciendo sus 153 ocupantes y diez personas más en tierra. La conclusión es simple, las positivas cifras de seguridad que el transporte aéreo va cosechando año tras año no deben servir como pretexto para bajar la guardia, muy por el contrario, todos los esfuerzos siempre serán pocos en pro del objetivo número uno de todos los que pertenecemos al mundo de la Aviación: la seguridad ■



*En octubre entró en servicio el birreactor de negocios Challenger 605 número 200 de los producidos.  
-Bombardier-*