

La Aviación Civil en 1997

JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CABEZA
Ingeniero Aeronáutico



En el contexto del artículo dedicado a examinar la situación de la industria aeroespacial de Estados Unidos publicado en RAA de octubre de 1993, sugeríamos que no era descabellado pensar en un masivo proceso de reorganización en su seno, a cuyo final se llegaría con una estructura liderada por Boeing en el campo de los aviones civiles y por Lockheed en el terreno de los aviones militares. Sólo cuatro años más tarde semejante vaticinio, que pudo parecer entonces un temerario alarde de videncia, se ha cumplido, a excepción de un ligero matiz, pues la adquisición de Northrop Grumman por Lockheed Martin no se culminará hasta el mes de febrero de 1998. El año 1997 fue próspero en general para el transporte aéreo, pero no exento de indicios preocupantes que deberían actuar como antídoto contra el optimismo desmesurado, en el cual coincidieron además dos significativas efemérides, la celebración del vigesimoquinto aniversario del vuelo inaugural del Airbus A300B y el cincuentenario del primer vuelo supersónico de la Historia de la Aviación.

EL AÑO EN QUE FENECIO UN GIGANTE DE LA AERONAUTICA

CUANDO el 4 de agosto de 1997 quedó oficialmente consumada la absorción de McDonnell Douglas por parte de Boeing, cerrándose un proceso iniciado a finales de 1996, se inició una nueva era en las historias de la industria aeroespacial estadounidense y del transporte aéreo. Douglas, durante años pionera y líder de la industria de los aviones comerciales, inmersa en un declive cuyo primer indicio visible estuvo en su fusión con McDonnell Aircraft el 28 de abril de 1967, fue víctima luego de un deterioro acelerado que la ha hecho convertirse en un ejemplo de gestión negativa, como muestra que después del DC-10, volado el 29



Boeing puso en vuelo tres prototipos en 1997, el más espectacular con diferencia fue el 777-300. (The Boeing Company)

de agosto de 1970 por vez primera, McDonnell Douglas no volvió a diseñar ningún ala nueva ni, en consecuencia, avión auténticamente nuevo alguno. Todo ello no puede impedir que tras muchos años hablando y escribiendo acerca de las aeronaves de Douglas y de McDonnell Douglas, uno se sienta embargado por la extraña sensación de que algo entrañable se ha perdido cuando ve los aviones de la desaparecida McDonnell Douglas bajo el logo de Boeing.

La firma de Seattle intentó mantener durante 1997 su imagen tradicional de empresa calculadora, organizada y curtida ante los problemas, pero lo cierto es que ha sido un tiempo donde ha seguido una trayectoria zigzagante, iniciada con el anuncio el 20 de enero del abandono del programa 747-500X/-600X, amortiguado un tanto con la decisión simultánea de efectuar el lanzamiento comercial del 767-400, elevado a la categoría de lanzamiento industrial el 28 de abril con la venta de una partida de esos aviones a Delta Air Lines. Posteriormente puso en marcha una serie de estudios sobre diversas versiones derivadas del 747-400, crecientes en

número con el paso de los meses de 1997, mientras en la segunda mitad del año circuló la especie de que Boeing examinaba de nuevo su abandonado programa NLA (New Large Aircraft) y se confirmó al final el lanzamiento industrial del 737-900.

En el debe de Boeing figura también el hecho de que concluyó el año 1997 sin que llegara el lanzamiento de los 777-200X/-300X y, lo que es más significativo, entre rumores crecientes de que ese programa podría seguir el mismo destino del finado 747-500X/-600X. De hecho Boeing hizo público en los últimos días del año un retraso en su presunto lanzamiento de al menos un trimestre, en base al cual ha distribuido en otros programas gran parte del personal asignado a esos nuevos desarrollos del 777.

Esa irregular trayectoria ha ido acompañada por tres hechos muy positivos, cuales fueron los primeros vuelos del 737-700 el 9 de febrero, del 737-800 el 31 de julio y del espectacular 777-300 el 16 de octubre, ante los cuales se erigió como contrapunto negativo el problema de retrasos en las entregas a los clientes, puesto en evidencia en toda su magnitud en el último trimestre de 1997. Las pérdidas, que estimaciones oficiales de última hora sitúan en 2.500 millones de dólares, van a sumarse al



El final de la saga MD tiene ya fechas escritas. (McDonnell Douglas)

includible costo producto de la absorción de McDonnell Douglas. Boeing ha sido la gran paradoja del año aeronáutico. La falta de ventas se ha considerado siempre causa número uno de la ruina de las empresas. A partir de ahora será preciso considerar también que en algún caso el exceso de ventas puede llegar a tener idéntico resultado.

El 28 de octubre de 1972 se cumplieron cinco lustros del primer vuelo del Airbus A300B. Pocos creían entonces que esa aventura, fruto de una especificación a la medida de las necesidades de algunas compañías aéreas europeas, llegaría a conseguir un sustancioso número de ventas. Menos podían imaginar aún que veinticinco años más tarde Airbus Industrie, el grupo industrial nacido al amparo de aquel avión, estaría compitiendo en el mercado con Boeing con una extensa gama de productos, algunos de los cuales, como es el caso del A320, significaron ser pioneros en la aplicación de nuevas tecnologías a la aviación comercial.

Para Airbus Industrie el año 1997 ha sido positivo. El ritmo de ventas fue muy bueno, voló por vez primera el A330-200 el 13 de agosto con motores CF6-80E1A4 e hizo lo propio el 4 de diciembre con motores PW4168 - avión que se está revelando como muy prometedor-, y continuó sus actividades en torno del A3XX, pero sin comprometer una fecha precisa para la luz verde al programa. Sí reveló que se cuenta en estos momentos con un 40% de los 8.000 millones de dólares de costo del programa, en compromisos de participación compartiendo riesgos por parte de empresas de diversos países. Airbus Industrie no menciona nombres, pero asegura que la distribución geográfica de éstos es buena, aunque desearía conseguir un participante más ubicado en Asia.

El mes de diciembre fue especialmente significativo para Airbus Industrie. El día 8 se produjo por fin el lanzamiento industrial de los aviones A340-500 y A340-600, respaldado por una cartera de pedidos y opciones combinada que se valora en 13.000 millones de dólares y cercana a un centenar de unidades, procedente de Air Canada, Egyptair, EVA Air,

Lufthansa, Virgin Atlantic, Emirates Airlines y al parecer dos clientes más no especificados, que podrían ser Swissair y Air Mauritius. El A340-600 será el primero en llegar a manos de sus clientes y lo hará al comienzo del 2002.

Un día después, el 9 de diciembre, los jefes de gobierno de Francia, Alemania y el Reino Unido, hicieron pública una declaración conjunta de apoyo a la creación de una industria aeroespacial y de electrónica de defensa europea, pidiendo formalmente a Aerospatiale, Daimler Benz Aerospace y British Aerospace, que el 31 de marzo de 1998 tengan dispuesto un proyecto claro y un calendario preciso sobre la reorganización necesaria para lograr esa finalidad. En la declaración conjunta se citó expresamente como objetivo prioritario la transformación de Airbus, según los conceptos expuestos por los cuatro presidentes de las empresas miembros del grupo industrial.

El recién finalizado 1997 confirmó que las industrias de la CEI avanzan en su tímido despegue, pero aún tienen un dificultoso trayecto por delante. Sigue existiendo una cierta desconfianza hacia la capacidad de aquellas para dar un servicio a sus posibles clientes equiparable al que ofrecen sus homólogas occidentales. Tienen además que luchar contra la aprensión que producen a nivel del público las estadísticas de siniestralidad de la aviación comercial de la CEI. Aunque por los datos que se conocen las causas son en general ajenas a las aeronaves en sí, es más que difícil conseguir que el gran público sea capaz de discernir ese matiz, habida cuenta de que la información que recibe es corta y las más de las veces plagada de errores y malas interpretaciones. Sea como fuere, las industrias de la CEI ganan terreno y así debe quedar escrito.

NUBARRONES EN EL HORIZONTE

El transporte aéreo a nivel general mantuvo durante 1997 una evolución positiva de acuerdo con las previsiones, excepto en el Lejano Oriente, donde durante la segunda mitad del



El recién lanzado A340-600 podrá transportar 380 pasajeros sin escalas en rutas como Londres - Hong Kong y Londres - Los Angeles. (Airbus Industrie)

año se encendieron las luces de alerta. Pierre J. Jeannot, presidente de IATA, adoptó el papel de arúspice, y desmenuzó en las diversas asambleas de la organización las debilidades intrínsecas del transporte aéreo actual, para augurar los riesgos a los que se enfrentan las compañías aéreas si se guían sólo por los resultados del presente. En los mensajes de Jeannot estuvo implícita en todo momento, la advertencia a compañías e industrias acerca de las nefastas consecuencias que podría tener el olvido de las lecciones aportadas por la última crisis.

Jeannot se refirió en marzo a las compras masivas de aeronaves, que inevitablemente recuerdan a las que precedieron a la crisis de principios de esta década. Todo está pasando como si la crisis de comienzos de los 90



nunca hubiera existido, pero lo cierto es que está suficientemente cercana todavía como para que pueda, y sobre todo para que deba, ser olvidada. No es la primera vez que semejante asunto aparece en estas páginas, por lo cual debemos recordar que ese criterio viene a coincidir con el que hemos expresado en tales ocasiones.

En la asamblea general de la IATA celebrada en noviembre, Jeannot, hizo patente su opinión en el sentido de que la siniestralidad aérea debe reducir drásticamente sus cifras en los próximos años, avisando del peligro que existe en una posible complacencia con las cifras actuales.

Las estadísticas son un punto de apoyo para las opiniones del presidente de IATA, pues muestran como a pesar del incremento del tráfico aéreo, los resultados globales de las compañías de la IATA presentan una tendencia al descenso, producto entre otros factores de un exceso de inver-

sión en compra de nuevos aviones. Si es lógico, importante e incluso necesario por los vetos legales que se han impuesto a la operación de los aviones "antiguos", que las compañías procedan a renovar sus flotas, las adquisiciones masivas de algún transportista hacen pensar que se va más allá, tal vez sin sopesar debidamente la disponibilidad de infraestructuras adecuadas y las posibilidades reales de abordar la apertura de nuevas rutas o el refuerzo del servicio en otras.

Motivo para la inquietud es la situación en la que algunas compañías de la costa asiática del Pacífico han caído en la segunda mitad de 1997. Ese sector del mercado, que no hace muchos años era considerado como aquél en el cual se iba a producir el mayor incremento de tráfico, y en el que de hecho sucedió así desde 1993 hasta 1996, ha invertido el sentido de la tendencia para empezar a caer en 1997. En la reunión de presidentes de

la AAPA (Association of Asia Pacific Airlines) celebrada a mediados de noviembre en Kuala Lumpur, se puso de manifiesto que en el ejercicio económico 1996/1997 los beneficios de sus dieciocho compañías miembros cayeron un 25% como promedio.

Hay una mezcla de razones inconexas en su origen, pero asociadas en cuanto a su efecto negativo, a las cuales los miembros de la AAPA achacan la responsabilidad de esos malos resultados. La primera de ellas ha sido la drástica reducción en la llegada de turistas, por causa de los incendios que asolaron Indonesia y anegaron de humo y contaminación el aire de la zona. Otro es la reversión de la colonia británica de Hong Kong a manos de China, y su consiguiente impacto económico en el resto de los países del área, causa a la que se achaca también una parte de la culpa en la crisis de los mercados orientales de valores. Las economías de Indone-



Las industrias de la CEI continuaron pugnando por un hueco en el mercado. (J. A. Martínez Cabeza)

sia, Japón, Malasia, Corea del Sur, Filipinas, Taiwan y Tailandia, se han resentido fuertemente, y con ello el consumo, por lo cual ha decrecido la demanda de transporte aéreo. No hay que olvidar tampoco la influencia del alza de los precios de combustible y posibles excesos en la aplicación de tarifas económicas por parte de algunas compañías.

Boeing y Airbus Industrie han reaccionado con aparente tranquilidad ante el devenir de los acontecimientos, e incluso aseguraron en un principio que no debe afectarles de manera sensible la situación de aquella zona. Tal vez tuvieron entonces motivos fundados para semejante actitud, pero no se debe olvidar que las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo a nivel mundial para los últimos años 90 y los primeros 2000, se establecieron sobre la hipótesis de que la costa asiática del Pacífico registraría un aumento muy superior a la media del resto del mundo, apoyado en una tasa de crecimiento económico por encima del 4%. Se partió también de la base de que el cambio de la soberanía sobre Hong Kong no tendría efectos apreciables.

El caso de Cathay Pacific Airways, compañía cuya sede está en Hong Kong, es más que significativo. Desde el paso de Hong Kong a manos chinas al final de junio, ha sufrido una caída del 30% en la demanda de plazas. A la luz de esa cifra, es difícil no pensar que ese drástico cam-

bio político es la base del problema particular de esa compañía.

Cathay Pacific ha mantenido de momento sus compras previamente firmadas por siete Boeing 777-300 y seis A330/A340, pero ha retrasado al menos en un año su decisión de comprar más aviones y renunció a convertirse en cliente lanzador del A340-600.

A este respecto conviene señalar que una de las explicaciones en las cuales fundamenta Boeing ahora su retraso del programa 777-200X/-300X, antes citado, ha sido precisamente la situación de las compañías aéreas de la costa asiática del Pacífico. Boeing tiene firmado un memorándum con Malaysia Airlines para la compra de ese nuevo modelo, mientras Korean Air y Asiana figuran como clientes en potencia, compañías todas ellas que no parecen estar dispuestas de momento a desembolsar dinero debido a su situación económica.

En definitiva, si la crisis se alarga, lo cual indicaría que algunas previsiones han dejado de cumplirse, parece evidente que habrá consecuencias de cara a los fabricantes de aeronaves comerciales. De momento el año 1998 se inició sin que se vea por lado alguno el fin de esa anómala situación.

AVIONES REGIONALES: ESTRELLAS DE LA FUNCION

Lo que un día se conoció con el desafortunado apelativo de tercer nivel, por traducción literal del inglés de

una definición nacida en los Estados Unidos con diferente significado, se ha convertido en un sector de la industria del transporte aéreo que ostenta hoy a nivel mundial el digno apelativo de aviación regional, serio, sólidamente establecido y con unas flotas que no admiten comparación con las que la iniciativa de un buen número de inversores estadounidenses, respondió a la apertura del mercado del transporte aéreo en su país hace veinte años escasos.

El año 1997 ha sido interesante para la aviación regional, no en sí por su volumen de negocio, que ha seguido las mismas pautas positivas de crecimiento de los últimos años, a expensas de las estadísticas oficiales que aún tardarán semanas en conocerse, sino por la serie de hechos relevantes que han jalonado su recorrido en ese período de tiempo.

El primero de ellos vino a producirse a comienzos de febrero, cuando Fairchild Dornier decidió crear el Do.328JET, cuya salida oficial de fábrica tuvo lugar el 6 de diciembre y cuyo primer vuelo debe haber sucedido antes de que estas líneas vean la luz, renunciando al motor turbohélice del Do.328 original en beneficio del reactor, y tomando la iniciativa de entrar en el mercado de los reactores regionales de 30 plazas. El ulterior lanzamiento, meses más tarde, del Embraer EMB-135 -ahora RJ135-, no ha hecho sino confirmar que el fortín de los aviones regionales del orden de las 30 plazas, hasta ahora feudo incólume de los aviones turbohélices, empieza a desmoronarse. Aunque el registro de ventas de ambos aviones es todavía corto, todo apunta a que aumentará de manera sensible en los próximos meses.

En el escalón siguiente, el de los aviones de 50 a 70 plazas, el Embraer EMB-145 -ahora RJ145- y los Canadair Bombardier RJ se asentaron durante 1997 en una privilegiada posición, mientras Fairchild Dornier hizo saber a finales de noviembre que en el mes de abril del presente año tomará decisión acerca del lanzamiento del Do.728JET, avión de nuevo diseño y 70 plazas, tras renunciar al Do.528JET de 50 plazas. La decisión tomada por el grupo AIR el 5 de diciembre, en el

sentido de cancelar programa AIR70, era algo que entraba dentro de lo previsible una vez retirado oficialmente el apoyo por parte de British Aerospace, y que aumenta considerablemente las posibilidades de que el Do.728JET se convierta en realidad. Queda saber cuál será la decisión de Boeing al respecto del MD-95.

Para AIR se ha abierto así un período de incertidumbre acerca del futuro. La noticia llegada en los últimos días de diciembre, acerca de la adquisición

de Saab, anunciada a mediados de diciembre, en el sentido de cerrar la producción de sus turbohélices regionales Saab 340B y Saab 2000 a mediados de 1999, cuando se entregarán las últimas unidades vendidas hasta la fecha. Aunque en esta decisión de la firma sueca han jugado otros factores estratégicos, como la entrada compartiendo riesgos en programas multinacionales, la razón primera mencionada por los responsables de Saab para justificar su actitud ante

de la sustitución, parece que serán reactores regionales quienes, en la mayor parte de los casos, tomarán su relevo. El factor de incertidumbre en ese previsible proceso lo constituye la posibilidad de rebajar sus costos de producción. Hoy por hoy es el precio de venta la baza más poderosa que los turbohélices regionales pueden oponer al avance de los reactores regionales.

Mike Ambrose, director general de la European Regional Airline Asso-



Desde junio Cathay Pacific Airways ha sufrido una caída del 30% en la demanda de plazas. (J. A. Martínez Cabeza)

sición de un 50% de la división Avro de British Aerospace por Malasia, que deberá hacerse efectiva durante el próximo mes de marzo, añade pimienta a la situación de AIR, si bien el citado acuerdo no afectará a la situación de British Aerospace en ese grupo, pues la participación no incluirá poder de influencia en la comercialización de los aviones Avro RJ. Al menos eso se ha dicho.

El cese de la producción del Jetstream 41, decidido por British Aerospace ante la ausencia de ventas, resultó ser una noticia extremadamente significativa acerca de la evolución del mercado de los aviones regionales. Tanto o más aún fue la decisión

los turbohélices regionales ha sido la falta de ventas.

A pesar de que Le Bourget'97, como reseñamos en su momento en esta publicación, vio un esfuerzo promocional importante por parte de los constructores de turbohélices regionales, y aunque debamos recoger aquí que de Havilland Bombardier llevó a efecto la salida de fábrica de su Dash 8-400 en Toronto el 21 de noviembre, la realidad práctica es que los aviones turbohélice pierden terreno en el mercado de la aviación regional. Obviamente no van a desaparecer. Durante muchos años seguiremos viendo en los aeropuertos aviones de ese tipo, pero según les vaya llegando la hora

de la sustitución, parece que serán reactores regionales quienes, en la mayor parte de los casos, tomarán su relevo. El factor de incertidumbre en ese previsible proceso lo constituye la posibilidad de rebajar sus costos de producción. Hoy por hoy es el precio de venta la baza más poderosa que los turbohélices regionales pueden oponer al avance de los reactores regionales.

EUROPA, CRUZ Y CARA

El 14 de octubre de 1947 Charles Yeager alcanzaba Mach 1,06 a 13.100 m. de altura con el primero de los aviones experimentales X-1, de manera que en el año 1997 se cumplió el cincuentenario del primer vuelo supersónico de la Historia de la Aviación. Esa efemérides vio a los Estados Unidos trabajando en la puesta a punto del concepto de avión

que debe constituir la segunda generación de aviones supersónicos de transporte. Diciembre de 1997 fue la fecha escogida por la NASA para disponer de una configuración básica, sobre la cual se aplicará en el año en curso para disponer en diciembre de su especificación técnica.

Semejante actividad forma parte del programa HSR (High Speed Research), lanzado por la NASA hace una decena de años, el cual se extenderá hasta el 2002. Boeing y McDonnell Douglas han participado extensamente en él, junto con otras industrias líderes del sector y unos 50 subcontratistas. Ahora el HSCT (High Speed Civil Transport) que debe emerger del programa, se concibe como una aeronave doble delta de 300 pasajeros de capacidad y Mach 2,4, con un alcance de 9.300 km., 340.200 kg. de peso máximo de despegue y 18.300 m. de altura de crucero.

Es la NASA, que dedica el 25% de su presupuesto anual para investigación aeronáutica en el programa HSR y sus variadas vertientes, quien permanece a la cabeza de ese enorme esfuerzo científico e industrial, cuyos beneficios se extienden mucho más allá de lo que es el diseño de un transporte supersónico. ¿Qué sucede mientras tanto en Europa? Fácil es deducirlo de los datos de AECMA, donde se reseña que en la Unión Europea se invirtieron en 1996 solo 8.000 millones de ECUs en investigación y desarrollo dentro del terreno aeroespacial, casi la mitad de los cuales salieron de las propias empresas, sin que la tendencia haya presentado síntoma alguno de modificación durante 1997. Cierto es que la DRA británica, la francesa ONERA y la alemana DLR, están apoyando las actividades de sus industrias respectivas acerca de un avión supersónico de transporte de segunda generación, pero a nivel global Europa está invirtiendo la ridícula cifra de 12 millones de dólares anuales en ese campo. Expresado de otra forma, Europa, dos de cuyos miembros más destacados se convirtieron en la cuna del primer avión supersónico de transporte de la Historia de la Aviación, ha perdido el tren de la investigación en la aviación comercial supersónica. Si en el futuro

hay un sucesor del Concorde será estadounidense, salvo hecatombe o repetición de los hechos que desembarcaron en 1971 en la eliminación del Boeing 2707, y llevará los nombres de la NASA y de Boeing.

La declaración de los jefes de gobierno de Francia, Alemania y el Reino Unido del 9 de diciembre, a la que nos referimos con anterioridad, expresaba también su compromiso de poner en práctica las medidas necesarias en materia de políticas nacionales, para conseguir la deseada industria aeroespacial y de electrónica de defensa europea, y hacía una llamada al resto de las naciones de Europa con industrias de esos sectores, para que procedan de idéntica forma. Esperemos que ese solemne propósito sea la vencida y no una más en la larga lista de declaraciones de intención arrojadas al cesto del olvido.

Si, para solaz y ventaja de la industria estadounidense, Europa se mueve hoy por hoy en el camino de la dejadez en su trato a la inversión en tecnología aeroespacial, no anda a la zaga en lo concerniente al transporte aéreo. Los avances en el terreno de la propulsión de las aeronaves comerciales, han supuesto que los niveles acústicos externos de sus propulsores se han reducido del orden del 75% desde principios de los 60 hasta la fecha, en una inversión tecnológica que ha costado miles de horas de trabajo y el desembolso de grandes sumas de dinero. Esa tarea ha sido seguida paralelamente por mejoras en las cámaras de combustión y en el diseño general, cuyo resultado son motores más eficientes y más limpios en cuanto a emisiones gaseosas. A pesar del incremento del tráfico aéreo durante los pasados años, la aviación comercial sólo contribuye en un 2-3% a nivel mundial a la producción de los llamados gases que contribuyen al "efecto invernadero".

A la vista de esas realidades, cabría pensar que la aceptabilidad social de los aeropuertos y del transporte aéreo ha seguido una evolución positiva con el paso del tiempo. Nada más lejos de la realidad, y en especial en la Europa comunitaria y no comunitaria, donde se está retrocediendo de una forma clara.

El año recién concluido nos ha traído noticias de imposiciones de tasas arbitrarias en el aeropuerto de Zurich, de intentos de maniobras similares en Suecia y del frenazo a la puesta en vigor de unos nuevos límites acústicos en los aeropuertos de Londres inferiores a las cifras aceptadas internacionalmente, abortada por la enérgica actuación de la IATA que culminó en una decisión judicial favorable de última hora, si bien de nuevo se habla del mismo asunto, aunque se adoptaría un "formato más suave" con algunas exenciones. Incluso algún parlamentario alemán ha hablado sin el más mínimo rubor de vetar al transporte aéreo en determinadas rutas.

Continúa como asignatura pendiente, y nadie sabe por cuanto tiempo más, el asunto del control y la gestión del terreno en derredor de los aeropuertos. Políticos, ediles, ecologistas, y urbanistas pontifican con desparpajo sobre la necesidad o no de construir nuevos aeropuertos, sobre su ubicación o acerca de como y de que manera deben ser ampliados. Se trata a los aeropuertos como si fueran carpas que se pueden desmontar y cambiar de sitio en cuestión de días. Debaten todo, excepto lo que debería ser su verdadera preocupación, es decir la utilización, regulación y organización del suelo en la vecindad de los aeropuertos.

La Unión Europea, que está utilizando los argumentos ambientales como pretexto para olvidarse del transporte aéreo en sus inversiones, propuso la adopción de nuevas medidas internacionales para limitación de las emisiones de óxidos de nitrógeno, inferiores a las cifras admitidas por la OACI en su Anexo 16, durante la reciente conferencia de Kioto acerca del cambio climático. Considerada separadamente tal propuesta, y si se tiene en cuenta que los modernos aeromotores cumplen con los límites sugeridos o pueden hacerlo sin demasiados problemas, un análisis superficial incitaría a pensar que se intenta acelerar la modernización de las flotas de las compañías aéreas a nivel mundial, e incluso estimular las ventas de los aviones europeos, en particular de los que produce Airbus Industrie.

Desafortunadamente, las posturas adoptadas ante el transporte aéreo y la utilización sesgada de los argumentos ambientales en la Unión Europea, sugieren un diagnóstico distinto y algunas preguntas. ¿Se trata de establecer las bases para detraer a la OACI la potestad de establecer normas de tipo ambiental, legalizando de hecho actuaciones paralelas a niveles nacionales o comunitarios, presumiblemente más guiadas por criterios políticos que por razones técnicas? ¿Se trata de crear el ambiente propi-

cuando se trata de un asunto donde los primeras interesadas deberían ser las administraciones nacionales y supranacionales.

La actitud de la IATA acudiendo a los tribunales para luchar contra las arbitrariedades que afectan a sus miembros es perfectamente comprensible. Pero el problema es más profundo y debería ser atacado en sus bases. La industria del transporte aéreo ha actuado tradicionalmente con un mal disimulado complejo de superioridad, como si su prestigio técnico

rante su reunión celebrada en Bruselas el 11 de diciembre, los ministros de transporte de la Unión Europea mostraron su acuerdo acerca de la creación de ese organismo, y decidieron establecer un grupo de trabajo que estudie el asunto, e informe sobre él, antes de que concluya la presidencia británica de la Unión Europea a final de junio de 1998.

Es una respuesta a las quejas de constructores y compañías aéreas y el reconocimiento implícito del hecho de que las actuales JAA (Joint Avia-



Los reactores regionales precisan rebajar sus precios. (J. A. Martínez Cabeza)

cio para justificar la imposición de tasas e impuestos al transporte aéreo? ¿Se trata de crear artificialmente argumentos para no invertir en infraestructuras aeronáuticas? ¿Se trata de controlar por vía indirecta el crecimiento del tráfico aéreo intraeuropeo? ¿Se trata del resultado de las presiones de corporaciones multinacionales relacionadas con otros sistemas de transporte? ¿Se trata de todo ello a la vez?

No deja de ser significativo y lamentable que deba ser la propia IATA, organización "privada" formada por compañías aéreas, quien esté tomando las iniciativas a la hora de estudiar soluciones para la problemática del transporte aéreo en Europa,

y económico valiera por sí sólo para contrarrestar las agresiones externas. Obviamente no es así. El transporte aéreo debe ponerse a la altura de las circunstancias. Debe hacer llegar al gran público su auténtica realidad y lo que supone para este mundo que se aproxima al tercer milenio. Debe mostrar que los aeropuertos son núcleos generadores de riqueza, puestos de trabajo y prosperidad.

Dentro de ese desalentador panorama a nivel comunitario, hay que apreciar como se merece la actitud de la Comisión Europea, que por fin en los últimos días de 1997 ha conseguido un hito fundamental para el futuro establecimiento de la EASA (European Aviation Safety Authority). Du-

tion Authorities), a las cuales la EASA sustituirá, se guían con cierta frecuencia por criterios proteccionistas o por interpretaciones interesadas de las normas, aunque injusto sería olvidar que han sentado unas bases fundamentales en el establecimiento de criterios de certificación y organización de la aviación civil europea, y que deben jugar un papel vital en la formación de la EASA.

Quedan años por delante antes de que ese organismo sea una realidad. Se habla del 2001 ó el 2002. Hay muchos obstáculos que serán difíciles de salvar, entre otros los sectarismos y los nacionalismos. Pero incluso el más largo de los caminos se inicia con un sólo paso, y ese ya ha sido dado. ■