

Farnborough 2012



Es siempre revelador tomar el pulso, con ojos de experto, a la industria aeronáutica y espacial en sus grandes salones anuales, alternativamente Farnborough y Le Bourget. Al interés por los nuevos desarrollos tecnológicos y tendencia, que comentaré más adelante, se unía este año el obligado análisis del impacto de la situación económica actual en el sector.

La cuestión no es baladí, porque a nadie escapa que los programas aeronáuticos civiles y militares exigen unas inversiones multimillonarias en todas las fases de su ciclo de vida y un componente de I+D+i de peso extraordinario. Una parte nada despreciable de la investigación tecnológica de los países del primer mundo toca de cerca la aeronáutica, las comunicaciones o la informática embarcada, por lo que una crisis sería en el sector tiene impacto directo sobre estas áreas especialmente sensibles de las economías productivas nacionales.

Pues teniendo en cuenta estas reflexiones, la sensación general que se ha percibido este año en Farnborough ha sido de grave preocupación en el ámbito de la aviación militar. De hecho ha sido la primera vez que la sensación general de crisis y limitaciones presupuestarias se ha palpado en toda su crudeza en un salón internacional de primera línea. Así, la oferta y la demanda se han concentrado en programas de prolongación de vida operativa de sistemas en inventario, mejoras y actualizaciones para permitir mantener capacidades sin necesidad de inversiones en nuevos programas.

Hay una limitación evidente del nivel de ambición de los países y de la industria en el ámbito militar que no viene dado por una mejora del escenario estratégico o una disminución de riesgos y amenazas, sino por puras limitaciones presupuestarias, lo cual, a medio plazo tendrá un impacto derivado en el sector, en particular en el área ya comentada del I+D+i.

En aviación comercial, las perspectivas son distintas, aunque la sensación de un cierto estancamiento flota también en el ambiente, si bien sus características parecen más cíclicas que en el caso de la aviación militar.

Respecto a las novedades, sigue y se profundiza en la tendencia hacia el avión no tripulado UAV (tripulado remotamente, si somos puristas), que ya se percibió en salones anteriores. La sensación es que la mayor parte de las misiones que hoy en día se hacen con medios tripulados, se llevarán a cabo con UAVs en un futuro muy cercano, incluidas, con toda seguridad, las misiones de ataque al suelo, patrulla y vigilancia marítima y guerra electrónica, entre otras. No en vano los grandes desarrollos lo son en el área no tripulada, y dentro de ella, en busca de mayor permanencia y mayor supervivencia, incorporando tecnologías stealth. No se perciben de momento desarrollos serios para incorporar al mundo UAV aviones con pasaje o de defensa aérea, pero todo se andará.

En aviación civil, la apuesta se concentra en los dos extremos de la panoplia, más grande y más lejos (Airbus 380 p. ej.), o más barato regional (el B-737 Max p.ej.), lo que confirma la tendencia hacia la segmentación del mercado civil en los próximos años. Las cifras de negocio, sin ser extraordinarias, muestran un sector mucho más pujante que el de la aviación militar.

Respecto a la industria nacional, se observa una notable adaptación a las circunstancias, a la espera de tiempos mejores, que a buen seguro no están demasiado lejanos.

En resumen, la presencia de la comisión del Ejército del Aire ha permitido un año más recibir de primera mano sensaciones sobre la salud del sector y sus apuestas de futuro, y alinear requisitos y ambiciones, cuestión que parece cada día más esencial, en unos tiempos en los que industria y cliente tienen que ir cada día más de la mano. En la actual situación es cuestión de realismo y supervivencia.

RUBÉN GARCÍA SERVET
General de Brigada

Jefe de la División de Planes del Estado Mayor del Aire