

## LOS AEROPUERTOS CON MAYOR TRÁFICO EN 2021

La organización ACI, Airports Council International, dio a conocer el pasado 11 de abril el nombre de los aeropuertos que alcanzaron las mayores cifras de tráfico durante el año pasado. Como prólogo expuso que los datos recogidos denotaban una recuperación esperanzadora del transporte aéreo, resumidos en un movimiento de pasajeros a nivel mundial superior en cerca de un 25% al del año 2020, si bien la comparación con 2019 revela que ese tráfico fue inferior en algo más de un 50% al de ese año, que como bien es sabido es por el momento la referencia utilizada para evaluar la evolución de la aviación comercial tras la pandemia del COVID-19.

El informe de ACI distingue entre pasajeros de vuelos nacionales –domésticos, como también se suelen denominar– y pasajeros de vuelos internacionales. En el primero de los casos, los diez aeropuertos con más tráfico en 2021 fueron los siguientes (entre paréntesis el lugar que ocuparon en el ejercicio 2020):

- 1 - Atlanta (2)
- 2 - Dallas/Fort Worth (4)
- 3 - Denver (8)
- 4 - Chicago (13)
- 5 - Los Ángeles (15)
- 6 - Charlotte (18)
- 7 - Orlando (27)
- 8 - Guangzhou (1)
- 9 - Chengdú (3)
- 10 - Las Vegas (22)

Destaca el hecho de que los aeropuertos chinos de Guangzhou y Chengdú, primero y tercero respectivamente en 2020, han caído hasta los puestos octavo y noveno, ante la recuperación del tráfico interior estadounidense, que ha llevado a ocho aeropuertos de la Unión a ocupar el resto de la clasificación.

Cuando de pasajeros internacionales se trata, las cosas han sido muy distintas, y ahí existe una mayor dispersión. Los diez primeros aero-



El primer prototipo A380 en su vuelo con combustible SAF del 25 de marzo. (imagen: Airbus)

puertos del mundo en 2021 según ese baremo son (como antes, entre paréntesis su lugar en 2020):

- 1 - Dubái (1)
- 2 - Estambul (6)
- 3 - Ámsterdam (2)
- 4 - Fráncfort (5)
- 5 - París, Charles de Gaulle (4)
- 6 - Doha (7)
- 7 - Londres Heathrow (3)
- 8 - Antalya (31)
- 9 - Madrid Barajas (10)
- 10 - Cancún (28)

Sorprende el gran salto registrado por el aeropuerto de Antalya (Turquía), que viene a suponer la presencia de dos aeropuertos turcos entre los diez primeros por tráfico internacional, mientras no aparece ningún aeropuerto estadounidense. Destaca también el avance del aeropuerto de Madrid-Barajas, que ha pasado del puesto décimo al noveno.

ACI ha contabilizado también el capítulo de la carga aérea, menos afectada por el impacto de la pandemia, y de la que se destaca que registró en 2021 un aumento a nivel mundial cercano al 15% con relación a 2020 y, lo que es más significativo,

esa subida ha supuesto un crecimiento del 3,5% con relación al año de referencia 2019. ACI atribuye este buen resultado al efecto combinado del notable crecimiento del comercio online y al movimiento de productos sanitarios y farmacéuticos por la lucha contra el COVID-19.

El aeropuerto de Hong Kong figura como el que registró mayor movimiento de carga aérea en 2021, tanto a nivel doméstico como a nivel internacional. Tokio, Taipéi, Shanghái, Incheon (Corea del Sur) y Doha ocupan también puestos elevados en la clasificación de ACI donde, a diferencia del tráfico de pasajeros, las posiciones se han mantenido con tan solo pequeñas variaciones con relación a 2020 e incluso a 2019.

## ESTADO DE LOS PROGRAMAS DE BOEING

La presentación de los resultados de Boeing correspondientes al primer trimestre de este año a finales de abril, y las consiguientes declaraciones del director ejecutivo de la empresa, David Calhoun, realizadas con ese motivo, han mostrado una

panorámica general que viene a indicar como la compañía aún continúa en zona de pérdidas, si bien: «A pesar del entorno actual, se continúan haciendo importantes progresos hacia la cumplimentación de nuestros objetivos clave».

Calhoun expuso que el 737 MAX ya ha recuperado su certificación en casi todos los países, de modo que desde finales de 2020 la flota mundial de ese modelo ha sumado más de un millón de horas de vuelo con una fiabilidad de despacho del 99%. En este primer trimestre se han entregado 81 aviones 737 MAX, 34 de ellos en el mes de marzo. La cadencia de producción sigue con su paulatino aumento, hacia el objetivo de una salida de 31 aviones mensuales a la conclusión del segundo trimestre en el que estamos. A corto-medio plazo el futuro del programa depende también de la obtención del certificado para las versiones 737 MAX 7 y 737 MAX 10, en concreto este último debería llegar antes del final del mes de diciembre.

Han proseguido los esfuerzos para conseguir solventar las dificultades del programa 787, que no sumó ninguna entrega durante el primer trimestre. A

tal efecto se sometió a finales de abril a la FAA, Federal Aviation Administration, un plan para la aceptación de los aviones, donde se contemplan los métodos acordados entre Boeing y esa administración para solventar los problemas de calidad que condujeron a la suspensión de las entregas a clientes. Si el plan recibe la aprobación oficial se reanudarán las entregas, pero Calhoun rehusó dar fechas tentativas, limitándose a indicar que eso sucedería «a corto plazo». A final de marzo los aviones pendientes de entrega ascendían a 115, lo que implica que la situación del 787 no quedará regularizada hasta finales de 2023, partiendo de la base de que se recupere la cadencia de producción de cinco aviones por mes.

En lo que se refiere al Boeing 777-9, Calhoun indicó que la entrega del primer avión se ha movido definitivamente hasta 2025, decisión adoptada a partir de los últimos datos disponibles sobre el tiempo preciso para cumplir los requisitos de certificación impuestos por la FAA y por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA. Por esa razón ha suspendido los trabajos de producción de la serie hasta probablemente finales de 2023.



El Boeing 787 n.º 500 de los construidos (imagen: Boeing)

■ Airbus voló el pasado 25 de marzo el primer prototipo del A380 durante tres horas empleando combustible SAF, Sustainable Aviation Fuel, en uno de sus motores Trent. El combustible fue suministrado por la factoría de Normandía de la empresa Total Energies, y es del tipo HEFA (mezcla de ésteres y ácidos grasos hidroprocesados). Ese primer vuelo ha formado parte de una campaña de dos semanas de duración. Una vez concluida, el prototipo A380 está siendo transformado para ensayar el motor Passport con hidrógeno como combustible (ver RAA n.º 911 de abril de 2022).

■ Según ha anunciado United Aircraft Corporation, el birreactor Irkut MC-21 ha visto retrasada en uno o dos años la fecha de su producción en serie. La razón es la necesidad de buscar componentes rusos que sustituyan a los occidentales empleados en el avión, cuya importación se ha visto suspendida como consecuencia de las sanciones impuestas a causa del conflicto bélico entre Ucrania y Rusia. Las entregas al primer cliente, Rossiya Airlines, deberían haber comenzado el próximo otoño

■ El informe sobre la seguridad aérea en 2021, elaborado por la Flight Safety Foundation, reseña que el 30% de los accidentes acaecidos el pasado año en la aviación comercial han sido provocados por salidas de las pistas, pérdidas de control y vuelo controlado contra el terreno, usualmente aludido como CFIT, Controlled Flight Into Terrain. Cifra en 123 víctimas mortales a bordo más una en tierra, las provocadas en once siniestros de aviones de capacidad superior a catorce pasajeros. La fundación considera que se deben redoblar los esfuerzos en cuanto a la identificación de soluciones para las dos primeras de las causas indicadas.