



Airbus y la crisis de los combustibles: “La industria aérea es muy resiliente”

Presidente para América Latina del fabricante de aviones, Arturo Barreira, dice que aún no recibe señales de las aerolíneas como para postergar entregas de aviones ante la incertidumbre global y cuenta que tienen pendientes órdenes por más de 150 aviones nuevos para las compañías que operan en el país.

IGNACIO BADAL

Airbus y Boeing. Cuando se habla de fabricantes de aviones, la europea y la estadounidense son las gigantes, aunque haya otras como la brasileña Embraer o la canadiense Bombardier.

Y aunque la presencia de Boeing entre las aerolíneas latinoamericanas sigue siendo sumamente relevante, Airbus ha ido ganando terreno. Es más, hoy el 70% de los pedidos de aeronaves de pasajeros de la región corresponden a la constructora europea, principalmente por el impulso de la familia A320, aviones de alcance regional de cabina angosta o de un pasillo.

En el caso de Chile, las tres aerolíneas regulares, Latam Airlines, Sky Airline y JetSmart son clientes de Airbus, todas con aviones de un pasillo, dedicados especialmente a vuelos nacionales o rutas internacionales cortas.

“Más del 75% de los aviones en operación en Chile son Airbus”, resalta Arturo Barreira, presidente para América Latina y el Caribe de la compañía que tiene su casa matriz en Toulouse, Francia, pero plantas en Francia, Alemania y España en Europa, pero también en Estados Unidos, Canadá y China.

Para este año, Latam espera recibir 26 aviones de la familia A320, aunque tiene una cartera de pedidos pendientes de entrega (conocido como backlog) en Airbus de entre 80 y 90 aviones. Con JetSmart, la lista de pendientes es de unos 50 aviones y a Sky le deben entregar 10 A321 XLR, la nueva línea de aeronaves de la familia de cabina angosta, pero que permite un alcance de hasta 10 horas de vuelo, lo que permitiría, por ejemplo, ir de Santiago a Miami sin escalas, de los que también recibirá Latam.

“Cuando sumas todo eso, give or take (más o menos), hay unos 150 aviones que nos quedan por entregar a las tres aerolíneas chilenas”, cuenta Barreira. “En un periodo largo”, agrega.

Es que a nivel global, Airbus cuenta con un backlog récord de más de 9 mil aviones por despachar. Y con sus plantas a toda máquina este año tienen como objetivo entregar apenas 870 en todo el mundo, luego de que el año pasado llegaron a 793 aviones.

Un problema que ha afectado a las dos grandes de la aviación y que es consecuencia de la reducción en la velocidad de producción ocurrida con la pandemia y después de ella.

Y no por un problema de plantas productivas. De hecho, Airbus ha abierto en los



últimos años segundas líneas de producción de A320 en China, Estados Unidos y Francia, que se suman a las que tienen en Alemania, Canadá y Estados Unidos, y aún no alcanzan el nivel de producción de 2019. “En el 2019, que entregamos más aviones que el año pasado, teníamos tres plantas de producción menos que hoy”, admite. “No es un problema de plantas, sino de todo lo que está detrás en la cadena de aprovisionamiento”, explica.

Un avión tiene 3 millones de partes y piezas, y lo que aún no se ha podido es que los proveedores de esa enorme cantidad de provisiones logren una velocidad productiva tal que pueda alinearse con la de Airbus. La idea es que esto se produzca a fines de 2027 o inicios de 2028, cuando esperan producir 75 aviones al mes.

Una dificultad mayor ha sido el retiro de circulación de miles de aviones de la familia A 320neo ocurrida en 2023 y 2025. Hace tres años, el proveedor británico Pratt & Whitney detectó en 2023 una falla por desprendimiento en sus motores que la obligó a inspeccionar entre 600 y 700 máquinas en el mundo. Y hasta ahora, hay aviones en tierra esperando la reparación, incluyendo a Chile.

“Este año vamos a tener menos motores de los que habíamos inicialmente acordado con Pratt. Tenemos ahora mismo una disputa legal con ellos”, cuenta. “Lo que está haciendo Pratt es dándonos menos motores a nosotros para dárselos a los clientes y reducir el número de aviones que están parados”, cuenta.

EL IMPACTO DE LA CRISIS

Barreira recuerda que la anterior crisis mundial de combustibles, ocurrida con la invasión rusa a Ucrania, afectó a su industria, debido al alza que sufrió el gas, que golpeó duramente a sus proveedores.

Dice que la actual situación, de interrupción en el suministro de petróleo y sus derivados, es diferente, puesto que ha disparado abruptamente los precios de los combustibles en general. Y el mayor problema es que este escenario nadie sabe cuánto durará.

Eso sí, releva el hecho de que en Latinoamérica la industria de la aviación comercial está en general mejor preparada para absorber y enfrentar shocks.

“En la región tenemos la suerte de que la mayoría de las aerolíneas han pasado por procesos de reestructuración, ya sea a del Capítulo 11 o de reestructuraciones internas, que las vuelven mucho más resilientes

y preparadas para enfrentar riesgos como el del petróleo, que estamos viendo ahora”, destaca.

“A nadie le gusta este tipo de disrupciones, pero están en una situación inmejorable para poder absorberlo”, subraya, recordando además el proceso de consolidación observado en la industria regional, donde en los últimos 20 años han pasado de caso 100 líneas aéreas a las de 30 de ahora. “Ha habido un proceso de consolidación, donde cinco grupos grandes básicamente tienen el 70% del mercado a nivel regional. Entonces, son mucho más resilientes hoy que antes”.

¿No han recibido señales de las aerolíneas en el sentido de ralentizar las entregas o postergarlas durante esta contingencia?

De momento, no. Pero esto lleva apenas cuatro semanas. Es que depende de cuánto dure esto. Si dura mucho tiempo, seguramente va a haber aerolíneas que entren en peligro. Si estamos hablando de que este proceso dura un par de meses, el mercado, el tráfico aéreo es muy resiliente. Hemos visto después del covid que muchos países pasaron de cero a recuperar el 100% de los pasajeros en meses. Yo tengo confianza de que en el largo plazo, el tráfico aéreo va a seguir creciendo. ●