

Airbus reitera su confianza en América Latina y mantiene plan de entregar 500 aviones en los próximos años

■ Si bien la firma reconoce desafíos en materia política, económica y medioambiental, destaca la relativa estabilidad de la región y el trabajo unido desde la industria para afrontarlos.



Arturo Barreira, presidente de Airbus para América Latina y el Caribe, estuvo en el IATA Wings of Change Americas realizado en Santiago.

POR DÉBORAH DONOSO MOYA

La inestabilidad económica y política, especialmente cambiante durante las últimas semanas, no es razón de peso para que Airbus deje de invertir en la región. Así lo dejó claro Arturo Barreira, presidente del fabricante de aeronaves para América Latina y el Caribe en el marco del IATA Wings of Change Americas (WOCA) realizado en Santiago de Chile la semana pasada.

En conversación con **DESUD**, el alto ejecutivo aseguró que “estamos en un mundo volátil, incierto, complejo y ambiguo, y la región no escapa de ello”.

Sin embargo, consideró que “con sus cosas malas y buenas, la democracia funciona, y en los últimos 15 años en las principales economías se ha dado -casi en un partido a otro”.

A ello -dijo- habría que sumar que es un poco más estable que en otras regiones, porque “no hay guerras y las presiones migratorias

se viven también en otras partes”.

En ese sentido, Barreira expresó su confianza en la región, respaldada en la apuesta de entregar unos 500 aviones hacia 2026. “Las proyecciones apuntan a cumplir con la cuota de 800 aviones en todo el mundo, de los cuales 500 serán para la región. De esos, un 72% (unos 360) serán entregados en los próximos tres años”, indicó.

“Tenemos una posición de privilegio en la región, porque los aviones que tenemos están muy bien diseñados para la complejidad geográfica de América Latina, como aeropuertos en alturas superiores al resto y temperatura cálidas extremas”, agregó.

Industria en recuperación

La industria aérea fue una de las más impactadas por la pandemia, con por lo menos tres aerolíneas que pasaron por una reestructuración bajo el Capítulo 11 en EEUU y otras tres que quebraron y desaparecieron. Esta situación causó para Airbus complicaciones con las cadenas

de suministro, a lo que luego se sumaron los problemas logísticos por la guerra entre Rusia y Ucrania.

Sin embargo, el mercado aéreo fue uno de los primeros sectores en recuperarse, logrando en 2023 niveles de 2019. El resultado “es bastante positivo y eso hace que las aerolíneas estén teniendo buenos resultados económicos, con bastante crecimiento y esfuerzo”.

En cuanto a su industria específicamente, señaló que “es de ciclos muy largos y no podemos crecer inmediatamente”.

“Tenemos muchas partes y piezas que tienen un *supply chain* muy complicado y extenso. En 2022 no pudimos entregar todos los aviones, pero en 2023 sí; en ese año debíamos entregar 720 y pusimos 735”.

Aunque reconoció que “las cadenas de suministro siguen complicadas”, consideró que el sistema operativo actual “permite tener mayor visibilidad sobre nuestros proveedores para poder actuar lo antes posible cuando haya un problema”.

“Estamos en un mundo volátil, incierto, complejo y ambiguo, y la región no escapa de ello” (...). Sin embargo, “con sus cosas malas y buenas, la democracia funciona”.

Y puso como ejemplo el tema de precios de las materias primas, un episodio que decidieron resolver con proveedores propios, por medio de contratos de largo plazo con cláusulas que los protegen de la “vulnerabilidad” de las fuertes alzas de precios.

Impuestos y diálogos

Consultado sobre el principal

desafío para la industria, Barreira hizo referencia al tema de la sustentabilidad.

“O atacamos el problema o podemos crear uno mayor porque no nos dejan volar. Si no somos proactivos con el Gobierno y no hacemos la abogacía necesaria para que haya políticas que fomenten la aviación y la conectividad, puede que tengamos políticas que vayan en contra de la industria”, opinó.

Uno de estos puntos, que fue el gran tema de discusión del WOCA, fue el impuesto verde a la industria.

Si bien no impacta directamente al fabricante de aviones, “tiene un efecto pernicioso para las aerolíneas y en algunos países los impuestos sobre los combustibles son muy importantes”.

“Tenemos que hacer que nuestros gobiernos se den cuenta de cuáles son los beneficios de la aviación; un vector de crecimiento económico, representando más de 100 millones de empleos y casi más del 4% del PIB mundial”.