# Airbus y Boeing: política industrial y mercado

ALEJANDRO NADAL :: 21/03/2019

Sin los subsidios que han recibido ambos consorcios no hubieran podido desarrollarse

La industria aeronáutica está pasando por un mal momento. Los dos gigantes que controlan el mercado mundial de aviones de pasajeros, Boeing y Airbus, enfrentan dificultades financieras, económicas y tecnológicas. Boeing acaba de recibir un duro golpe, pues dos accidentes de aviación en menos de cinco meses involucraron su modelo B 737 Max 8. Eso condujo a todos los países en los que operan aerolíneas con estas naves a suspender los vuelos con esos aparatos y a mantenerlos en tierra mientras se terminan las investigaciones sobre las causas de esos percances.

El impacto sobre el valor de las acciones de Boeing no se hizo esperar, con una caída superior a 14 por cientoen unas cuantas horas, lo que representó una pérdida de 33 mil millones de dólares. La serie 737 Max ha sido ya durante varios años el producto principal de Boeing en el mercado y se han vendido más de 15 mil aparatos de esta serie, aunque sólo se han entregado 10 mil 444. Del modelo Max, que es el más moderno y ahora se descubre que está plagado de problemas en los sistemas de control automático del estabilizador horizontal, se han vendido 5 mil 05 y se han entregado 375. El precio promedio de un avión serie Max es de unos 120 millones de dólares. Un colapso en los pedidos futuros del 737 Max sería un fuerte descalabro para la empresa.

En tanto, Airbus, el archicompetidor de Boeing, ha experimentado su propia serie de problemas. En 1990 anunció el lanzamiento de un programa para construir un avión de pasajeros jumbo capaz de destronar al clásico 747 de Boeing en el mercado de aviones de gran capacidad. El nuevo Airbus 380 comenzó a producirse en 2000 y para 2005 se realizó el primer vuelo del avión con dos pisos y capacidad para 550 pasajeros (bajo ciertas configuraciones el A380 puede transportar 650 pasajeros). El costo total del programa alcanzó la cifra de 10 mil millones de euros: los gobiernos de Francia, Alemania y Reino Unido dieron créditos a Airbus por más de 6 mil millones de euros.

El costo de desarrollar una nueva familia de aviones es tan elevado que una compañía como Airbus se estaba jugando el pescuezo en este proyecto. Al principio el ritmo de ventas parecía anunciar el éxito del proyecto, pero muy rápido los costos de operación se fueron revelando demasiado altos para las aerolíneas y los nuevos pedidos se fueron haciendo cada vez más difíciles de conseguir. Sólo la fidelidad de una compañía, Emirates, permitió mantener el proyecto de la familia del A380 sobre la línea de flotación. La estrategia de esa aerolínea ha estado basada en los súper-jumbo de Airbus para dominar el mercado de vuelos intercontinentales.

Pero el problema del Airbus A380 no está solamente en los costos de operación. También comenzó a revelarse que era difícil llenar los asientos de este avión, lo que agravó el perfil de rendimiento. En síntesis, los pronósticos sobre flujo de pasajeros fueron desmentidos por la realidad y las compañías de aviación prefirieron comprar aviones más pequeños y de

mejor rendimiento. El 14 de febrero el conglomerado Airbus anunció el final de la producción del súper-jumbo y varias compañías (incluyendo Air France) han incluso comenzado a deshacerse de los aparatos que operan.

Es posible que los problemas técnicos del 737Max 8 sean resueltos en poco tiempo por los ingenieros de Boeing en su planta maestra en Seattle. De hecho, la compañía ya anunció que los sistemas de pilotaje automático serán remplazados por completo. Y también es probable que el costo de retirar al enorme A380 del mercado pueda ser superado por Airbus. Pero es importante tomar en cuenta algunas lecciones que se derivan de la dinámica de este duopolio. La realidad es que sin los subsidios que han recibido ambos consorcios ninguno de ellos hubiera podido desarrollarse. El año pasado la Organización Mundial de Comercio (OMC) anunció el fallo de un panel de controversias en el que Airbus fue encontrado culpable de recibir subsidios que la OMC había prohibido en 2016 por parte de varios gobiernos de la Unión Europea.

Boeing clamó victoria, pero la verdad es que todavía falta la decisión de un panel en otra demanda contra el consorcio estadunidense que recibe astronómicos subsidios por parte del Departamento de Defensa. Desde hace décadas Boeing ha recibido un subsidio a través del apoyo del Pentágono para su línea de aviones cisterna de aplicación militar (el KC35 y el más moderno KC46). La plataforma para estos aviones tanque y los componentes que comparten con los demás aparatos de Boeing permiten al consorcio beneficiarse del apoyo que reciben sus aviones de uso militar.

Si Boeing y Airbus se disputan hoy la hegemonía del mercado mundial eso se debe a una decidida y clara política industrial, no a las veleidades de la mano invisible del mercado. Sin los subsidios y apoyos estatales que ambos consorcios han recibido simplemente no hubieran podido ajustarse a un mercado tan errático.

*@anadaloficial*

---

*https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/airbus-y-boeing-politica-industrial*