

Sin pista para la Argentina

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

combinada. La empresa no confirmó esta información, pero sí reconoce que está investigando esta tecnología en cooperación con la NASA.

Igual, para no perder el tiempo, la compañía norteamericana presentó hace dos semanas el 787 Dreamliner, el avión más avanzado en el cuidado del medio ambiente (utilizará 20% menos de combustible por pasajero que aviones similares, tiene menos emisiones de carbón y sus despegues y aterrizajes son más silenciosos).

De todas formas, en cuanto a lo del tamaño, la historia sigue confirmando que el avión más grande del mundo no es norteamericano ni europeo, sino que sigue siendo ruso. Si, es el Antonov An-225 Mriya, de seis motores, desarrollado en la extinta Unión Soviética para transportar cohetes espaciales. Claro, sólo se fabricaron, en total, dos unidades.

Pero también hay fiesta más allá de estos megadesarrollos. Y a pesar de las recientes tragedias en América latina y África, los miedos que dominaron el sector desde los atentados del 11 de septiembre de 2001 quedaron definitivamente atrás. Impulsado por el sólido crecimiento de la economía mundial, el surgimiento de nuevas compañías aéreas —sobre todo las de bajo costo—, grandes mercados emergentes —como el de China— y una creciente liberalización —so-

Recórdos

Demanda por región	US\$ miles de millones	Unidades	Nuevos aviones entregados por tamaño (+ de 90 asientos)	Unidades
Asia-Pacífico	1020	8350	Jets regionales	3.700
América del Norte	730	9140	Aviones de un pasillo	17.650
Europa	660	6670	Aviones de doble pasillo	6.290
Oriente Medio	190	1160	Aviones de gran tamaño	960
América latina	120	1730	Total	28.600
CEI (Incluido Rusia)	70	1060	Valor del mercado	\$2,8 billones
África	50	490		
Total	\$2,8 billones	28.600		

Fuente: Boeing

LA NACION

bre todo en la India, —el mercado aéreo creció un 30% desde 2000. Y eso ocurrió con viento en contra: el aumento de los combustibles derivados de petróleo y la preocupación por la seguridad.

Según estimaciones de Airbus, entre 2006 y 2026 el tráfico aéreo de pasajeros crecerá a una tasa del 4,8% anual. Ese repunte, sumado a la renovación de flotas, requerirá la entrega de 21.860 aviones nuevos de más de 100 asientos. Los números de Boeing no difieren demasiado. Para la firma norteamericana, en los próximos 20 años se entregarán 28.600 aparatos nuevos de más de 90 asientos. Serán aviones

más silenciosos, eficientes y con emisiones mucho más reducidas. Esa flota cubrirá el incremento anual del 5%, que prevé la compañía para el tráfico de pasajeros, y del 6,1% que anticipa para las cargas.

En este contexto, el papel que jugará América latina no será protagonista, pero tendrá su relevancia: en la región, el tráfico de pasajeros crecerá el 6,1% anual, por encima del promedio mundial anticipado por Airbus. La región demandará unos 1400 aviones de pasajeros nuevos en las próximas dos décadas. En ese período, la Argentina podría incorporar unos

80 aviones nuevos, valuados en US\$ 8000 millones.

En nuestra región, el constructor brasileño Embraer —que hace dos décadas trabajó junto con la Fábrica Militar de Aviones (FMA) argentina— busca el liderazgo. "Las Américas, incluida América latina, concentran actualmente el 57,4% de la facturación de Embraer; mientras que a Europa corresponde el 21,5%, y otros mercados, incluidos Asia y Oceanía, tienen 17,3% de participación", informó un vocero de la compañía, que compete en el mismo segmento de jets y aeronaves medianas que la canadiense Bombardier.

Y para Embraer (que nació estatal pero cuya mayoría accionaria cotiza actualmente en las bolsas de Nueva York y San Pablo), la Argentina es un mercado importante. "Nuestros productos tienen un potencial muy grande para atender las necesidades de conexiones entre Buenos Aires y las provincias. Además, la Argentina también es uno de los mercados más importantes de la aviación ejecutiva en la región, y para Embraer es un país clave y estratégico en este segmento de negocio", afirman en la compañía.

La Argentina está lejos de hacer un aporte a este dinámico mercado, sencillamente porque tiene poco y nada para ofrecer. Dicen los especialistas que, de no haberse concesionado la FMA, nuestro país hubiese podido, como mínimo,



Boeing está experimentando el uso del ala combinada, a la que apostaría para aviones muy grandes



Antonov An-225 Mriya, el más grande del mundo

proveer actualmente piezas y accesorios para los grandes fabricantes.

La historia de la industria aeronáutica nacional incluye algunos hitos sobresalientes, especialmente en el ámbito militar. Ya en 1912 la Argentina producía y exportaba aeroplanos. En 1927 se creó en Córdoba la Fábrica Militar de

100% Logística. Compruébelo.

USL
Unidad de Servicios Logísticos

CONOCEMO EL PAIS COMO NADIE Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR SU STOCK. PREPARAR SUS PEDIDOS Y HACER QUE SU MERCADERIA LLEGUE ADONDE TENGA QUE LLEGAR Y DE LA MEJOR MANERA.

ADMINISTRACION DE STOCK
• TECNOLOGIA DE WAREHOUSE
• SECCIONAMIENTO DE MERCADERIA
• DEMANDA Y ROTACION DE STOCK
• FORMAS DE FACTORES FINANCIEROS

SISTEMA TRACK & TRACE
• CONTROL DE INVENTARIO Y LOGISTICA
• SECCIONAMIENTO DE MERCADERIA
• DEMANDA Y ROTACION DE MERCADERIA
• INFORMACION FINANCIERA

CORREO ARGENTINO
CORPORACION DE SERVICIOS POSTALES
Buenos Aires Tel: 011 5585 3027 CorreoLatinoamerica
Inf@correo.com.ar correo@correo.com.ar



Petrel, para entrenamiento



Puelche, para uso agrícola

desarrolló y construyó sus propios modelos. Desde Mórteros, Córdoba, llegó a comercializar unos 400 aviones civiles, la mayoría de los cuales está actualmente en tierra por falta de repuestos. Y un caso histórico más: con licencia de Hughes, la firma Raca fabricó helicópteros de uso civil y militar en San Fernando, provincia de Buenos Aires. De aquellas experiencias no quedan más que anécdotas.

Sin embargo, hay actualmente algunas excepciones muy honrosas. Porque la industria aeroespacial nacional sobrevive a fuerza de talento e inversiones privadas. Uno de esos casos es el del Petrel 912 I, un avión deportivo diseñado por alumnos del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), que -tras su vuelo experimental en marzo pasado- ya fue certificado por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA).

Este avión es fruto del trabajo de alumnos estudiantes de las carreras de ingeniería mecánica, industrial, electrónica y petróleo, con la tutoría de docentes y bajo la supervisión de

Crecimiento 2006-2026

Promedio anual en %



Fuente: Boeing LA NACION

lidad y óptima visibilidad en todas las direcciones. A un precio de lista de US\$ 56.000, se espera que esta nave - que será comercializada por Proyecto Petrel SA, la firma que financió la iniciativa- pueda competir cómodamente con sus competidores tanto en el mercado doméstico como internacionalmente.

En Mendoza, en tanto, Latinoamérica de Aviación SA (Laviasa) fabrica y comercializa el PA25 Puelche, un avión para uso agrícola (como aeroplanchador). En realidad, Laviasa le compró a la norteamericana New Piper Aircraft todos los derechos para fabricar el modelo PA25 Pawnee, que fue rebautizado Puelche, en homenaje a los primeros habitantes de Mendoza.

Creada en 1998, Laviasa había comercializado unos 13 aparatos (cada uno tiene un precio de lista de US\$ 150.000) hasta principios de año y negociaba un acuerdo comercial con el gobierno venezolano para exportar hasta 50 unidades a ese mercado. También identificó nichos específicos en México, Bolivia y Marruecos, entre otros.

ingenieros aeronáuticos trabajaron durante dos años en el diseño, desarrollo y construcción de este biplaza pensado tanto para la instrucción en vuelo como para vuelo deportivo.

El Petrel se caracteriza por su bajo costo de operación -funciona con nafta súper para autos-, amplia maniobrabi-

ron en el pasado algunos muy exitosos emprendimientos privados que no sobrevivieron a las sucesivas crisis económicas. Entre ellos se destaca la empresa Chincul, que -con licencia de Piper- fabricó en Pocito, provincia de San Juan, unas 960 aeronaves hasta mediados de los 80. Otro caso es el de Aerobero, que

viones, donde se construyeron aparatos hasta los años 80 (ver página 10). En 47, con el Pulqui I, la Argentina fue sexto país del mundo en construir 1 aviones de reacción con tecnología propia. Más adelante llegarían el Puca y el Pampa. En cuanto a la aviación civil, queda-

Todo lo demás queda atrás

cavallino

Máximo aprovechamiento del combustible, gracias a la gestión electrónica integral, que reduce las emisiones y el consumo.

4 válvulas por cilindro, árbol de levas a la cabeza, inyector-bomba individual, freno motor en las válvulas y control de velocidad crucero,

son algunas de las características de la tecnología Cursor.

IVECO

El mundo del transporte

www.iveco.com.ar

320 CV

Una nueva generación de la serie IVECO Cursor en Argentina

