

La aeronave C Series de la firma canadiense lleva retraso en su programa

Bombardier se esfuerza contra el duopolio de Airbus y Boeing

La empresa solo confirmó 243 pedidos iniciales, cuando esperaba 300

Robert Wright/Nueva York

Este mes, cuando las temperaturas cayeron en el aeropuerto de Mirabel, en las afueras de Montreal, los ingenieros de la canadiense Bombardier aprovecharon la oportunidad. El avión de pasajeros C Series, que se desarrolla en ese sitio, fue sometido a una prueba de temperatura de frío extremo. Pero, en lugar de llevar la nave a una costosa instalación en donde de manera artificial se baja la temperatura, simplemente dejaron el avión afuera durante la noche a 28 grados centígrados bajo cero. En la mañana todavía funcionaba.

Esa casualidad fue algo raro para Bombardier, el tercer fabricante de aviones comerciales más grande del mundo por ingresos, durante el desarrollo del C Series. La empresa, que busca romper el duopolio que disfrutaban Airbus y Boeing en los aviones de pasajeros de fuselaje estrecho, ahora programa entrar en servicio en la segunda mitad del año, mucho después del objetivo original de 2013. Los costos, que se espera alcancen 4 mil millones de dólares, superan por mucho las estimaciones iniciales. Bombardier solo aseguró 243 pedidos para el avión, muy por debajo de los 300 que buscaba para el momento en el que la nave empiece a realizar vuelos comerciales.

Los problemas del C Series contribuyen de manera importante a que la empresa se debilite en su posición financiera, y el 15 de enero —la semana de la prueba de bajas temperaturas— Bombardier emitió una advertencia de utilidades sobre los resultados de 2014. Los márgenes para ese año en sus dos divisiones, la aeroespacial y la de transporte —Bombardier es el fabricante más grande de trenes de pasajeros del mundo— serán un punto porcentual más bajo de lo anticipado. Las acciones B, que son comercializadas con amplitud, cayeron casi 26 por ciento el día del anuncio.

La pregunta para Bombardier es si las dificultades con el C Series son simplemente una especie de accidente de corto plazo que otros fabricantes de aeronaves experimentan —y superan— en los grandes proyectos de nuevos aviones, o son un riesgo de largo plazo para la viabilidad de la compañía.

Richard Aboulafia, vicepresidente de análisis de Teal Group, el analista



Turbina del modelo Global Express de la armadora.

de aviación con sede en EU, cree que Bombardier debe revisar si debe continuar con la C series, y dice que “probablemente fue mal asesorada”. “Solo es parte de un proceso de largo plazo (para Bombardier), un enorme sobrealcance, la subestimación sistemática de los recursos que se requieren para terminar el proyecto; incomprensión de lo que sus competidores harían”, agrega.

Los ejecutivos de Bombardier se muestran firmemente entusiastas sobre las perspectivas del C Series, a pesar de varios contratiempos. El programa que se lanzó por primera vez en 2004 —se aplazó en ese momento para reiniciar en 2008— ofrecerá aviones con entre 110 y 135 asientos. Tiene como objetivo llenar el nicho que hay entre la mayor parte de las naves regionales que cuentan con entre 90 y 100 asientos como máxima capacidad, y los de fuselaje estrecho —el Airbus A320 y el Boeing 737— que puede transportar entre 110 y 220 pasajeros.

El avión de Bombardier regresó a las pruebas de vuelo en septiembre, después de una pausa de tres meses debido a un fuego que afectaba su innovador motor que tiene como objetivo mejorar los niveles de eficiencia de combustible en comparación con las otras aerolíneas.

Pierre Beaudoin, director general de Bombardier, describe al C Series como un “producto que cambiará el panorama”; “me siento muy confiado de que el producto cumple con el desempeño que especificamos, algo que es clave”. Agrega que Bombardier “hizo su tarea” y predice que hay un mercado para 7 mil jets de más de 20 años en el área donde compite el C Series.

Sin embargo, muchas otras personas en la industria de la aviación creen que los atractivos acuerdos que ofrecen Airbus y Boeing a los clientes potenciales del C Series pueden impedir que Bombardier logre los pedidos suficientes para justificar la inversión.

Incluso Marwan Khalek, director ejecutivo de Gama Aviation, una empresa de administración de aeronaves, quien confía en las perspectivas futuras de Bombardier, acepta que los retos son significativos. “Competir con Airbus o Boeing nunca será fácil para nadie”, dice.

También existe la preocupación de que el desarrollo del C Series puede perjudicar el negocio de jets ejecutivos de Bombardier que está mejor establecido. La empresa anunció este mes que “ponía en pausa” el desarrollo de su jet ejecutivo de mediano tamaño, el Learjet 85, aunque Bombardier sigue adelante con dos aviones corporativos grandes y de larga distancia, los Global 7000 y 8000.

Aboulafia dice que los productos Global se desarrollaron más lentamente de lo que podrían haberse hecho debido a que Bombardier se centró en el C Series.

Beaudoin insiste en que el gasto en el C Series no tuvo efecto en los jets corporativos Global, y que los dos se complementan entre sí, ya que se comparten aspectos de tecnología de control.

Sin embargo, la prueba definitiva probablemente sea si el C Series y los nuevos modelos Global se encuentran con más retrasos para entrar en sus fechas de servicio, o consumen todavía más dinero de la compañía.

Analistas, en una conferencia del 15 de enero, se centraron en gran medida en las reservas de efectivo de la compañía y cuestionaron a Beaudoin sobre los términos en los que es posible asegurar nuevos créditos. Cuando Standard & Poor’s rebajó la calificación crediticia de Bombardier de BB- a B+ este mes, citó “el continuo riesgo de ejecución” del C Series como uno de los factores que contribuyeron.

Aboulafia sugiere que será mejor para Bombardier abandonar el C Series y en su lugar centrarse en sus jets ejecutivos y otros negocios en los que disfruta de claras ventajas.

Beaudoin dice que los recursos de capital de corto plazo de Bombardier, que sumaban 3 mil 800 mdd al 31 de diciembre, y que incluyen 2 mil 400 mdd en efectivo o su equivalente, ofrecen un adecuado colchón financiero para sus programas de desarrollo de aviones. El 30 de diciembre tenía una deuda neta de 5 mil 700 mdd.

Beaudoin admite que el C Series requiere de “un mayor compromiso financiero” pero dice que Bombardier tiene “la liquidez para que el programa avance”.

Agregó: “Con la manera como progresó el programa del C Series demostramos que podemos encontrar soluciones para asegurar que podemos financiar este proyecto de manera adecuada y también financiar la compañía en el largo plazo”.

4,000 mdd

Costo estimado por el desarrollo del C Series, que originalmente despegaría en 2013 y ahora lo hará a mediados de año.

5,700 mdd

Deuda de la empresa al 30 de diciembre pasado; los recursos de capital de corto plazo son de 3 mil 800 mdd