



España, en el 'top ten' del negocio aeronáutico

Airbus y Boeing dan alas al sector aeronáutico español

Hace poco, en la presentación oficial del A380, el avión más grande jamás construido, el presidente español, José Luis Rodríguez Zapatero, fue uno de los protagonistas, al mismo nivel que los líderes de Francia, Alemania y Reino Unido, algo inimaginable hace apenas una década. En ese tiempo, la industria aeronáutica española, muy centrada en el negocio de defensa, ha resurgido con fuerza en la estela de ambiciosos proyectos, como el del superjumbo del consorcio europeo, y ya juega en la primera división europea y mundial. Según cifras facilitadas por Boeing, España ocupa el décimo puesto mundial en potencial de mercado, con una demanda estimada en los próximos 20 años de 550 aeronaves comerciales, lo que supone una inversión de 36.781 millones de €.

Este potencial, unido a la alta cualificación de los ingenieros españoles, nuestros menores costes, un denso tejido de empresas auxiliares dispuestas a convertirse en socios a riesgo y el apoyo de algunas CC AA, nos ha puesto en el punto de mira de Boeing y Airbus. Así, en las instalaciones de Airbus en Getafe (Madrid), Puerto Real (Cádiz) e Illescas (Toledo) más de dos 2.000 empleados construyen parte del timón, el estabilizador horizontal y los paneles inferiores del fuselaje del A380,

entre otros elementos. Ello aportará valor tecnológico a nuestra industria aeronáutica, unos ingresos anuales de 1.900 millones y la creación de 6.500 empleos directos y otros tantos inducidos a partir del año 2007.

Cataluña quiere remontar el vuelo

Proyectos como éste dan alas a un sector presente en Madrid (60% de la actividad), Andalucía (15%), País Vasco (15%) y Cataluña (5%). En esta última Comunidad -donde existen 55 empresas que facturan más de 100 millones de €, el Ejecutivo de Pasqual Maragall está jugando fuerte la baza del sector aeronáutico como una de las grandes apuestas de futuro. El Centro Tecnológico de Aeronáutica y el Espacio (CTAE), en el Parque Aeroespacial de Cataluña en Viladecans (Baix Llobregat), es un ejemplo del apoyo al sector. El Ejecutivo regional, que aportará 11 millones, pretende que se le reconoz-

DIVIDENDOS DE DEFENSA

La defensa reporta también dividendos al sector. EADS-Casa participa en el programa del Eurofighter y tiene el 50% de Ecesa, filial de EADS que construye los helicópteros Tigre (ataque) y NH-90 (transporte). Por su parte, la firma Mbdá está en el proyecto del misil Meteor.

ca internacionalmente y que se convierta en referente para el desarrollo de proyectos como el Galileo, un sistema de navegación aérea por satélite.

El Gobierno catalán también negocia con Airbus la instalación en Barcelona de un Centro de investigación avanzada y trabaja para que EADS lleve una factoría de Eurocopter, su filial de helicópteros, por unos 200 millones de €. De cuajar esta iniciativa, el Centro de I+D de Cataluña se uniría a los que Airbus y Boeing tienen en Madrid. El gigante norteamericano eligió hace tres años la Comunidad de Madrid (Alcalá de Henares) para construirlo, descartando la oferta alemana y británica, y desde él promueve proyectos sobre el impacto medioambiental de la aviación y el desarrollo de sistemas de tráfico aéreo. Ese Centro de I+D también colabora en proyectos tecnológicos con la Universidad Politécnica de Barcelona y con el Ministerio de Ciencia y Tecnología, y cuenta con una red de científicos colaboradores.

Airbus por su parte, desde su base de operaciones en Getafe, diseña componentes para el A380 o el nuevo A350, o innova prototipos como el sistema de abastecimiento de los aviones nodriza que quiere vender al Ejército de EE UU.

Andalucía, por delante

Pero el mayor avance se registra en Andalucía, en Sevilla, donde la Junta creó Aerópolis, un parque destinado a convertirse en el tercer polo europeo de construcción aeronáutica, tras Toulouse y Hamburgo. Más de 40 empresas auxiliares, con 4.500 trabajadores, operan en la capital hispalense, ciudad en la que Airbus elabora diversos componentes del A380 y EADS ensamblará el avión de transporte militar A400M.

Éste es el proyecto estrella que coloca a España como tercer país de Europa, tras Francia y Alemania, en el que se instala una línea de ensamblaje. Y a la estela de este macroproyecto adjudicado a principios de 2002, Boeing ha reforzado su presencia en Sevilla: ubicó allí un centro de gestión de programas para llevar a cabo un control directo de los contratos que adjudique a la industria auxiliar andaluza, como es el caso de varias piezas de su modelo B717. El interés por Sevilla radica en que la capital andaluza va a atraer a un gran número de empresas auxiliares. ■

