

EADS se acostumbra a las turbulencias

Las crisis se solapan. Por tercera vez en 15 meses, el gigante europeo renueva su cúpula debido a los retrasos en las entregas de su gran apuesta, el A-380. Han trazado un plan para evitar grandes pérdidas

Muy a su pesar, el consorcio **European Aeronautic Defence and Space Company (EADS)** se está acostumbrando a las turbulencias. En el verano de 2005, tras la puesta de largo del A-380, el pulso entre franceses y alemanes propició una renovación directiva. El alemán Rainer Hertrich y el francés Philippe Camus sustituyeron en las copresidencias no ejecutivas a sus compatriotas Manfred Bischoff y Arnaud Lagardere. Tom Enders, máximo responsable de la división de defensa, y Noël Forgeard, presidente de Airbus, fueron nombrados consejeros. A Forgeard le sustituyó Gussy Humbert, y el ex ministro español Juan Manuel Eguíagaray ocupó uno de los once asientos del consejo de administración.

La segunda crisis estalló cuando Airbus reconocía de forma oficial un error al calcular los plazos de entrega del A-380, y anunciaba un retraso de entre seis y siete meses. EADS se desplomó en bolsa. Noël Forgeard fue destituido por un escándalo financiero y el batacazo en bolsa acabó con Humbert. Les sustituyeron Christian Streiff y Tom Enders.

Tres meses después, Streiff anunció la congelación temporal de las contrataciones de personal y relevó al responsable del programa del A-380. Pero sus planes chocaron con la dirección del grupo por la falta de confianza en su gestión y dimitió.

Ahora Louis Gallois compatibiliza la copresidencia con el cargo de consejero delegado de Airbus, y Tom Enders queda al frente del resto de divisiones (Eurocopter, espacio, transporte militar y defensa y sistemas de seguridad).

Streiff había anunciado reajustes en el modelo industrial y una drástica reducción de costes. El plan Power 8 incrementaría la productividad en un 20% y reduciría los costes de funcionamiento en un 30%. Ahorraría 5.000 millones en cuatro años y facilitaría un recorte anual de 2.000 millones a partir de 2010.

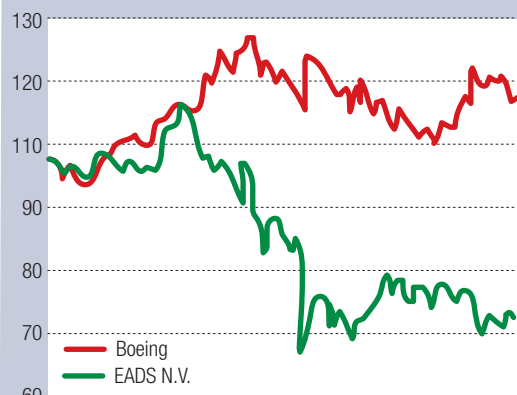
Las consecuencias del retraso

Una semana antes de la renuncia de Streiff, se habían conocido nuevos retrasos en las entregas del A-380. El motivo principal estribaba en la instalación del cableado, más compleja de lo presupuestado.

La primera entrega será en octubre de 2007, con nueve meses de retraso. En 2008 se entregarán 13 aviones, 25 en 2009 y 45 en 2010. Airbus cuenta con 167 pedidos de 16 compañías aéreas. Ninguna ha reclamado daños y perjuicios aún, pero la empresa de mensajería FedEx ha retirado su pedido de 10 unidades del A-380. Sin embargo, la aerolínea australiana Qantas acaba de encargar 8 nuevos aviones, que se suman a los 12 encargados antes de la crisis. Se calcula que las pérdidas estimadas por el A-380

Evolución en la bolsa

Datos en porcentaje



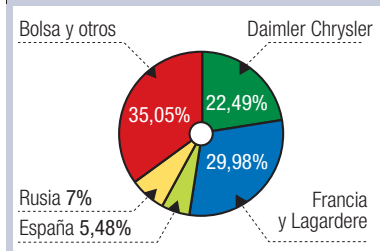
*Datos del 01/01/2006 al 31/10/2006

Fuente: Elaboración propia

TRAS BOEING

Las crisis han colocado, por primera vez en seis años, a Airbus por detrás de su gran rival norteamericano, Boeing.

Accionariado de EADS



ESPAÑA: Empresas auxiliares que participan a riesgo en el A-380

| | |
|-------------|---|
| Aernnova | Parte trasera del fuselaje |
| Aries | Elevador horizontal y timón |
| Composystem | Timón vertical y empenaje horizontal |
| ICSA | Timón horizontal |
| ITD | Sistemas de cola |
| ITP | Sistemas de cola |
| Masa | Timón horizontal, caja de alas |
| MTAD | Tren de aterrizaje y cobertura de panza |
| Sacasa | Paneles de cobertura ventral |
| SK10 | Sección 19.1 |

Fuente: Elaboración propia

alcanzan los 2.800 millones, a los que hay que sumar 2.000 millones recordados por retrasos anteriores. En el primer semestre del año, Airbus entregó 219 aviones y vendió 117, la mitad que en 2005, mientras Boeing vendía 480. Por primera vez desde 2000 cerrará el año con menos pedidos que su rival norteamericano.

Un plan "doloroso"

EADS mostró de inmediato su "apoyo unánime" al Power 8 sin concretar cómo se aplicarían sus medidas. Según *La Tribune*, Airbus piensa eliminar 10.000 empleos. Louis Gallois ha reconocido que el plan será "doloroso",

Para evitar cuantiosas pérdidas habrá un severo recorte de gastos, además de una reorganización de la plantilla

pues supone regulaciones de empleo y reordenar las fábricas siguiendo "un principio de equilibrio" entre Francia, Alemania, España y Reino Unido. En el último consejo de ministros franco-alemán Jacques Chirac y Angela Merkel acordaron repartirse de forma equilibrada las bajas.

España aguarda

El éxito de Airbus es decisivo para la buena salud de la industria aeronáutica española. Según Juan Manuel Eguiagaray, que representa a la Sepi en EADS, el impacto de la crisis será limitado.

España colabora con una participación del 10,8%: 1.275 millones en un programa de 11.800. A Airbus España hay que sumar otras 30 empresas auxiliares, de las que 10 participan a riesgo. Éstas sufrirán las consecuencias de forma directa, especialmente las que trabajan en exclusiva para el A-380.



Una de estas empresas, Industrias de Turbo Propulsores (ITP) anunció el despido de 180 trabajadores en sus plantas de Vizcaya después de que se suspendiera durante un año la fabricación del Tren-900, uno de los dos propulsores del A-380. Las bajas han quedado en suspenso tras la reacción de los sindicatos. El contrato iba a reportar a la empresa 1.700 millones en los próximos 20 años.

EL POWER 8

El plan ideado por Streiff busca ahorrar 5.000 millones en 4 años. Supone reducciones de personal y una reorganización de las fábricas.

Cuando Casa se integró en EADS, hace siete años, la Sepi acordó con los sindicatos un plan industrial que preveía el empleo y los centros de producción. Los sindicatos han transmitido al Gobierno que España debería alcanzar una mayor participación accionarial en EADS (ahora del 5,4%) que le permita luchar por sus intereses y no depender de París o Berlín.

En noviembre, Airbus planteó a los sindicatos CC OO, CGT y UGT la necesidad de presentar un expediente de regulación temporal de empleo que afectaría durante los dos próximos años a 400 trabajadores de Puerto Real donde medio centenar se han quedado sin empleo tras la última crisis del A-380.

El vicepresidente del Gobierno Pedro Solbes, ha avanzado que, en caso de realizar una aportación financiera, España exigiría mayor peso en la toma de decisiones para "garantizar la actividad de Airbus y EADS en España".