

EMPRESAS



La factoría sevillana de Airbus Military para los productos propios y el A400M es la única planta existente en España para el ensamblaje final de grandes aviones hasta su entrega al cliente. EUROPA PRESS

El sector aeronáutico español tiene un peso muy relevante en la economía nacional, y muy especialmente en la de Madrid, País Vasco y Andalucía, donde cerca de un centenar de empresas facturan más de 7.000 millones de euros sumando proyectos civiles y de defensa, emplean a más de 40.000 personas, y aportan más de un 5% al PIB indus-

trial. El problema es que, aunque aún colean las últimas fases de los dos grandes proyectos militares en los que están embarcadas –el Eurofighter y el recientemente accidentado A400 M–, y hay trabajo para un par de años más, después no se atisba ningún nuevo superproyecto que sirva de motor para la próxima década.

Con un centenar de empresas, 7.000 millones de facturación y 40.000 empleos, el sector de Defensa busca nuevos contratos tras el polémico A400 M

La aeronáutica española reclama una hoja de ruta

■ Nuria Díaz

Hace unos días el Gobierno admitió su preocupación por la repercusión que para la industria aeronáutica española pueda tener el accidente del avión militar de fabricación europea A-400 M siniestrado en Sevilla. No es de extrañar. Dentro del sector aeronáutico, el de defensa, tiene un peso muy relevante, y prácticamente todas las empresas que lo componen están vinculadas a este súper proyecto europeo de una u otra forma. Tanto es así, que junto con el Eurofighter, los expertos lo definen como el motor, la fuerza tractora del sector. Pese a las incidencias de las últimas semanas, la investigación en curso, los cuatro años de retraso que acumula el proyecto y el sobrecoste de unos 6.000 millones de euros, lo cierto es que ha sido el proyecto más importante de la última década, pero sólo le quedan entre dos y tres años para cerrarse. “Después –señalan fuentes del sector– no hay nada previsto”. Sí en la industria civil, con el desarrollo de los A380 y los A 350, pero no en la de defensa que es donde se desarrollan los grandes proyectos transnacionales.

Cuando se entregó el primero, en septiembre de 2013 al ministerio de Defensa francés, el cluster aerospacial andaluz Hélice –región en la que trabaja el 30% del sector y la segunda en centros productivos con 132 plantas, ofrecía unos cálculos que dan idea de la envergadura del proyecto y de lo que significa para Andalucía. Sólo la entrada en producción en serie del avión militar A400M ya ha generado una carga de trabajo para las empresas andaluzas –concentradas en Sevilla y Cádiz – valorada en más de

130 millones de euros. Se estima que en los próximos veinte años, con la entrega de los 174 aviones del programa del A400M, el volumen de negocio de las empresas andaluzas ronde los 4.400 millones de euros. La línea de ensamblaje final, en la factoría de Airbus Military de Sevilla, ha supuesto una inversión de unos 400 millones y una subcontratación directa a la industria auxiliar andaluza de 180 millones. Quince empresas del cluster Hélice han recibido encargos directos de Airbus Military, aunque la carga de trabajo del A400M ha beneficiado indirectamente a más del 63 % de la industria auxiliar andaluza, compuesta por unas 120 empresas. La factoría sevillana de Airbus Military para los productos propios y el A400M es la única planta existente en España para el ensamblaje final de grandes aviones hasta su entrega al cliente.

La industria del espacio también quiere más

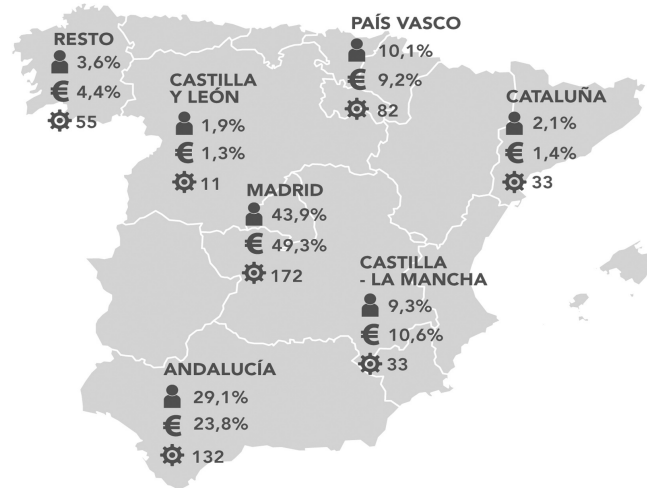
■ El pasado mes de diciembre, España anunciaba en el Consejo Ministerial de la Agencia Espacial Europea (ESA) el sector mostrara su preocupación por el riesgo de perder liderazgo tecnológico. Pese al incremento de la inversión de España, la industria aerospacial española –con empresas punteras como Sener, Thales, o Deimos– cree que no es suficiente. En un reciente encuentro

sectoral, el sector apostaba por una agencia espacial española y explicaba la necesidad de que España se acerque a la “cifra mágica” de un 8% de contribución en la ESA, lo que supondría unos 250 millones de euros, frente a los 150 actuales. La industria espacial española viene avalada y reforzada en los últimos años por su

notable participación en las últimas misiones de la NASA y la Agencia Espacial Europea (ESA), así como en las próximas en las que se preparan futuras exploraciones de Marte. A España le corresponde la presidencia del próximo Consejo Ministerial de la ESA en 2016, y la organización del siguiente en 2019.

MOTOR DE ANDALUCÍA, PAÍS VASCO Y MADRID

👤 Empleo € Facturación ⚙️ Número de centros productivos



Fuente: TEDAE 2013

Pese a la importancia de empresas como GMV, Sener, Indra, Thales o ITP, sólo empresas del tamaño de Airbus pueden desbloquear la falta de grandes proyectos tras el A400 M

de participación en Galileo; el principal proveedor de sistemas de mando y control C4I del Ejército de Tierra español; o el primer proveedor nacional de sistemas telemáticos para el transporte público.

Pese a la importancia de empresas como GMV, Sener, Indra, Thales, o ITP, sólo empresas del tamaño de Airbus pueden desbloquear la falta de grandes proyectos tras el A 400 M. De hecho, ya lo han intentado. Hace poco Airbus intentó que los principales gobiernos europeos apostaran por la fabricación de Talarío, un avión no tripulado de combate, que la crisis vino a frustrar.

En España hay algunos proyectos como el Atlante, aunque de menor proyección. El Atlante, siglas que corresponden a Avión Táctico de Largo Alcance No tripulado Español, es un UAV desarrollado por Airbus Defence and Space en las instalaciones españolas de Getafe en Madrid gracias a la financiación del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI). Está concebido para misiones tanto militares como de seguridad o civiles. El Ministerio de Defensa tiene pensado adquirir este sistema para dotarse de medios para misiones ISTAR (Inteligencia, Vigilancia, Adquisición de Objetivos y Reconocimiento) de 24 horas.