

Airtificial hará cinco kilómetros de Hyperloop por 20 millones

I. de las Heras. Madrid

Airtificial, la empresa resultante de la fusión entre Carbures e Inypsa, se ha adjudicado la fabricación de cinco kilómetros de tubo para el tren ultrarrápido de Hyperloop Transportation Technologies.

El contrato está valorado en 20 millones de euros y consistirá en la producción del tubo de cuatro metros de diámetro y en su ensamblaje. La empresa ya tenía adjudicados tres contratos, uno de ellos para realizar 630 metros de tubo y otro para la elaboración de la cápsula a partir del material en el que está especializado, la fibra de carbono.

La cápsula de Airtificial, presentada en octubre en la fábrica Tecnobahía de la empresa en el Puerto de Santa María, se encuentra en las instalaciones de Hyperloop en Toulouse. Servirá de referencia para la fabricación del tubo y también para la elaboración de un segundo vehículo, del que también se hará cargo la empresa española.

Airtificial ya trabaja en la fabricación, pintura, sensorización y ensamblaje de una segunda cápsula para Hyperloop. Tendrá las mismas medidas que la primera: 32 metros de longitud y un diámetro de 2,7 metros, además de un peso de cinco toneladas. La cabina interior mide 15 metros y alberga hasta 40 pasajeros.

Alberto Gutiérrez presidirá Airbus España con el reto del gran caza europeo

AERONÁUTICA/ El Gobierno español pide a Francia y Alemania entrar en el programa FCAS, el mayor proyecto industrial conjunto hasta la fecha de la UE, valorado en “cientos de miles de millones de euros”.

Iñaki de las Heras. Madrid

Relevo en la presidencia de Airbus España y de Airbus Military. Un año después de anunciar su deseo de retirarse y de dejar el cargo a Alberto Gutiérrez, Fernando Alonso entregó ayer el testigo. Lo hace tras cuatro décadas en el sector aeroespacial, 37 años en Airbus y otros cuatro en la presidencia en España. Permanecerá hasta finales de marzo junto a Gutiérrez y se dedicará tras ese momento a su ONG en Camboya de ayuda a niños sin recursos.

“Ha sido una transición sencilla, distinta a las anteriores”, explicó ayer Alonso a los periodistas. Airbus tiene una cartera de pedidos de más de 7.000 aviones y producción asegurada para ocho años, lo que le permite afrontar sin problemas cambios generacionales.

El relevo de Alonso, de 62 años, se produce en plena remodelación de la cúpula del grupo europeo. Su consejero delegado, Tom Enders, cederá el cargo en abril a Guillaume Faury y está previsto que haya más cambios en España.

Alonso se marcha con la “misión cumplida”, en palabras de Gutiérrez, de haber estabilizado el programa del avión militar de carga A400M, que se ensambla en Sevilla. El



Fernando Alonso junto a su sucesor como presidente de Airbus en España y de Airbus Military Aircraft, Alberto Gutiérrez.

18 de octubre se firma el acuerdo con los seis países clientes, España incluida, para dar continuidad al programa hasta 2030. Será el momento de iniciar por fin las exportaciones a países como México, Perú o Chile.

Tras fabricar 18 A400M en 2018, la planta de Sevilla producirá otros 15 en 2019, 11 en 2020 y 8 en 2021. Airbus España está además muy pendiente de un contrato de 56 aviones C295 con India, que llegará “en meses o semanas”.

El grupo ya ha realizado en España el ajuste de 500 empleos previsto y acometerá el de los 300 trabajadores restantes a partir de 2020.

Entre los retos de Gutiérrez figuran la comercialización del A400M, consolidar la industria aeronáutica española

El acuerdo para el Brexit “nos vale”, dice Airbus, que este año batirá récord de producción

Ingeniero y “orientado al cliente”

“Alberto, contamos contigo para que vendas muchos A400M”. Fueron algunas de las palabras que ayer dedicó Alonso, en tono amistoso, a su sucesor. Si la labor del primero ha sido estabilizar el costoso programa militar, al segundo le corresponde el reto de hallar clientes. Gutiérrez, de 56 años e ingeniero de *telecos* por la Politécnica de Madrid, tiene dos puntos fuertes: conoce bien los programas militares —fue consejero delegado de Eurofighter entre 2013 y 2016— y dispone de una “sólida orientación al cliente”, según indicó ayer su nuevo jefe directo, Dirk Hoke, consejero delegado de Airbus Defence and Space. En lo referido a aviación comercial, a Gutiérrez lo acompañará en España Manuel Huertas, quien ayer volvió a echar en falta un “gran proveedor” en la industria nacional. El nuevo presidente de Airbus España inició su carrera profesional en 1985 y suma una amplia trayectoria en puestos de responsabilidad en el gigante europeo. Ayer, se mostró agradecido con Alonso y resaltó su capacidad de gestión tras el trágico accidente de un A400M en Sevilla en 2015. “Marcó un antes y un después” en el programa.

ya la entrada en el gran proyecto de caza europeo, el FCAS. Airbus tiene una alianza con Dassault para desarrollarlo.

La ministra de Defensa, Margarita Robles, ha pedido a Alemania y Francia que España se incorpore como miembro de pleno derecho al FCAS. Es el “programa industrial más grande de Europa”, valorado en “cientos de miles de millones”, afirmó.

Airbus espera fabricar este año unos 800 aviones, incluidos los comerciales. Batirá su

récord, pese a los problemas de producción de motores de Pratt & Whitney.

El acuerdo entre la UE y Reino Unido sobre el Brexit, pendiente de ratificación “nos vale”, porque reconoce las certificaciones industriales, indicó Manuel Huertas, presidente de Airbus Operations en España. Airbus sigue con el proceso de venta del proveedor español Alestis, en el que hay tres interesados.

La Llave / Página 2

La industria aérea ganará un 4% más en 2018

Y. Blanco. Madrid

El sector aéreo mejora su pronóstico para 2019 al calor del desplome en el precio del petróleo, que ha pasado de superar los 84 dólares por barril a situarse en el entorno de los 60 dólares en poco más de dos meses. “Esperábamos que el alza en costes debilitase la rentabilidad el próximo ejercicio, pero la aguda caída en los precios del crudo y las sólidas proyecciones de crecimiento del PIB nos han dado un respiro”, admitió ayer Alexandre de Juniac, director general de la patronal del transporte aéreo IATA.

Según De Juniac, “somos moderadamente optimistas y creemos que la creación de valor para los inversores continuará, al menos, un año

más, aunque hay riesgos debido a la volatilidad política, económica y ambiental”, deslizó. Traducido a números, esa confianza supone un beneficio de 35.500 millones de dólares (31.300 millones de euros) el próximo ejercicio, frente a los 28.451 millones que prevé para 2018, una cifra que es ligeramente inferior a los 29.772 millones que esperaba el pasado junio y a los 33.471 millones iniciales, pero un 3,9% superior a 2017.

Si los objetivos se cumplen, 2019 sería el décimo año con

El beneficio a nivel mundial alcanzará los 31.300 millones en 2019 y las ventas crecerán un 7,7%

números negros para el sector, aunque con desigual distribución por regiones. África se mantendrá en pérdidas, mientras que Norteamérica continuará al frente del ránking por rentabilidad, aglutinando casi la mitad de las ganancias del sector.

En Europa, por su parte, las aerolíneas reducirán ligeramente sus beneficios, afectadas por la elevada competitividad, los retrasos en la gestión del tráfico aéreo y porque sus elevadas coberturas para blindarse frente a oscila-

El sector, optimista por la bajada del crudo, espera una ralentización en el tráfico de pasajeros

ciones en el combustible harán que el descenso en el precio de petróleo tarde más en notarse en sus cuentas. Así, las compañías del Viejo Continente ganarán 5,63 euros por cada pasajero que transporten, frente a los 14,77 de sus homólogas norteamericanas.

Demanda

Los ingresos de la industria se situarán en 885.000 millones de dólares (779.532 millones de euros) en 2019, lo que supondrá un alza del 7,7% en relación a la facturación global prevista para este año. El número de pasajeros subirá hasta 4.590 millones, frente a los 4.340 millones de 2018. No obstante, se anticipa una desaceleración en el crecimiento

del tráfico de pasajeros —aumento del 6% en 2019, frente al 6,5% de este año— como de carga aérea —avance del 3,7% el próximo ejercicio, 0,4 puntos porcentuales menos que en 2018—.

IATA, que suma 290 aerolíneas que aglutinan el 82% del tráfico aéreo mundial, apunta que la tarifa media de un billete de ida y vuelta será de 324 dólares (285,38 euros) en 2019 —excluyendo tasas e impuestos—, un 61% por debajo de los niveles de 1998.

Con un margen neto del 4%, similar al de 2018, el reto sigue siendo elevar la rentabilidad: “Estamos en una liga diferente a la de Apple, que gana 352 euros por cada iPhone XS que vende; nosotros, 6,82 euros por pasajero”.

Los aeropuertos españoles suben un 5,7% en 2018

Aena está cada vez más cerca de cumplir objetivos en 2018. Los aeropuertos españoles superaron los 246,1 millones de pasajeros entre enero y noviembre, un 5,7% por encima del año anterior. Para 2018, el gestor aeroportuario contempla un crecimiento del 5,5%, lo que elevaría el volumen de viajeros a 262,93 millones y supondría un nuevo récord histórico, tras los 249,22 millones del pasado ejercicio. Barajas (Madrid) mejora un 8,5% en el año y El Prat (Barcelona) lo hace casi un 6%.