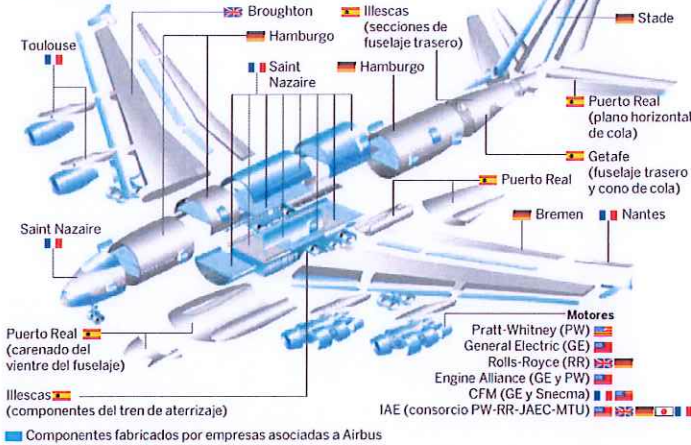


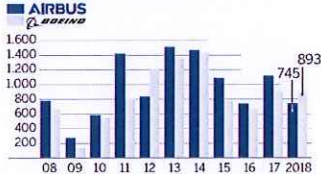
ECONOMÍA Y TRABAJO

Un avión internacional

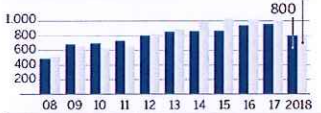
FABRICANTES DEL A380



ENCARGOS A CADA COMPAÑÍA



ENTREGA DE AERONAVES



Fuente: Airbus, Boeing y elaboración propia.

FÁBRICAS DE COMPONENTES

En Europa



te los próximos tres años". No obstante, añadió que el aumento de la producción del modelo A320, una aeronave de fuselaje estrecho, así como el nuevo pedido de Emirates, compensarán el abandono del A380 y "ofrecerán un número importante de oportunidades de movilidad interna".

Participación española

Airbus emplea actualmente a 12.700 personas en España, según información de la compañía. La mayoría de trabajadores (7.700) forman parte de la división de defensa, pero la comercial cuenta con 3.400 personas.

Según fuentes sindicales citadas por Efe, unos 200 trabajadores se dedican en España al programa del A380. En él intervienen las plantas de Getafe (Madrid), Illescas (Toledo) y Puerto Real (Cádiz). Ninguno de esos centros dedica su producción exclusivamente a la mayor aeronave comercial. Esta se ensambla en Toulouse, sede principal de la firma, en un inmenso puzle de cuatro millones de piezas.

Airbus lanzó el programa A380 en 2000 y el primer vuelo se realizó en 2005. El gigante pesa 386 toneladas, con una altura de 24,1 metros (el pasaje se distribuye en dos plantas), una envergadura de 79,8 metros y una longitud de 72,7. Tiene un alcance máximo de 15.000 km y su velocidad de crucero es de unos 900 kilómetros por hora.

Se trata de la aeronave de pasajeros más grande del mundo, con capacidad para unos 550 pasajeros, en una distribución típica de tres clases, pero que puede llegar a acomodar en torno a 850 si sus dos plantas se configuran en clase turista. Fue la apuesta estrella para igualarse al fabricante estadounidense Boeing, cuyos *jumbo* 747 pasaban de 400 pasajeros. Airbus superó esa marca con creces, pero no calculó que la evolución de la aviación hacia aeronaves más ligeras haría poco atractivo para las aerolíneas su superavión.

El grupo aeronáutico europeo presentó ayer sus resultados de 2018, con unos ingresos por valor de 63.707 millones de euros, un 8% más que en 2017. Los beneficios netos fueron de 3.054 millones, el 29% más. La compañía contaba con una cartera de pedidos valorada en 459.525 millones de euros y una plantilla de 133.671 empleados a 31 de diciembre de 2018.

Su Ebit declarado (resultado neto operativo) fue de 5.048 millones, un 89% más que en 2017, según cálculos de la empresa. El cese de la fabricación del A380 en 2021 y los cambios que implica el abandono de ese programa tienen un impacto negativo de 463 millones de euros en el resultado neto operativo (Ebit) de 2018.

En todo caso, Airbus consiguió una rentabilidad récord el pasado año gracias a un volumen de entregas sin parangón en su historia (en especial, los 800 aviones comerciales que completó). Su consejo propondrá a la junta el reparto de un dividendo récord de 1,65 euros por acción, un 10% más. Eso pese a la enésima provisión que tuvo que encajar en sus cuentas por el avión de transporte A400M que se ensambla en Sevilla, en esta ocasión por 436 millones de euros.

Airbus dejará de fabricar en 2021 el avión gigante A380

EL PAÍS / AGENCIAS, Madrid / Toulouse
El fabricante aeroespacial europeo Airbus anunció ayer que en 2021 producirá sus últimos A380, la mayor aeronave comercial del mundo. La decisión del principal cliente del aparato, la aerolínea Emirates, de modificar una parte de sus encargos para sustituirlos por otros modelos más pequeños ha precipitado la decisión, que pone en riesgo entre 3.000 y 3.500 empleos en España, Alemania, Reino Unido y Francia.

La demanda del modelo gigante de Airbus era baja. Y la aerolínea dubaití Emirates, que de acuerdo con los pedidos vigentes hasta ahora debía haber recibido 162 aviones A380, finalmente solo se quedará con 123. A cambio, ha suscrito un nuevo contrato por 40 unidades del modelo A330-900 y 30 del A350-900, dos aeronaves bimotora (por lo que propulsan al A380) y con menor capacidad de pasaje que considera más eficientes.

"Como resultado de esta decisión, no disponemos de una cartera de pedidos del A380 sustancial y, por lo tanto, no hay una base que sustente la producción", subrayó ayer el consejero delegado de Airbus, Tom Enders, quien tiene previsto dejar el cargo el próximo 10 de abril y será sustituido por Guillaume Faury. "Tenemos que ser realistas", añadió tras señalar que la empresa

ha puesto "mucho dinero" y "muchos recursos" en este programa. "Esto nos lleva a la finalización de las entregas del A380 en 2021", concluyó el directivo.

Durante los dos próximos años, Emirates recibirá sus últimos 14 *superjumbos*. Y Airbus cerrará un importante capítulo de su historia, aunque seguirá dando soporte a las aeronaves en activo. Enders garantizó que la empresa prestará apoyo al programa A380 "durante tanto tiempo como las aerolíneas quieran operar" con esos aviones.

En un hecho relevante enviado a la CNMV, el fabricante, que presentó ayer sus resultados anuales en Toulouse (Francia), señaló que en las próximas semanas iniciará conversaciones con los agentes sociales "en relación con los entre 3.000 y 3.500 puestos de trabajo que podrían verse potencialmente afectados duran-

El hito europeo que falló al prever el futuro

El A380 supuso por su tamaño un hito y permitió a Airbus mirar a la cara a su rival estadounidense Boeing. Pero el programa falló al mirar hacia el futuro. El vaticinio de aeropuertos saturados en las grandes metrópolis, lo que daría más valor a los aviones de gran capacidad, no previó los avances que actualmente permiten más operaciones por hora.

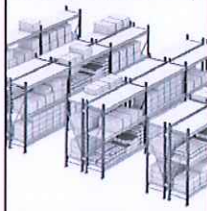
Tampoco el aumento de conexiones punto a punto con una nueva generación de aparatos bimotora que no necesitan las largas pistas de los grandes aeropuertos. El A380 compite en eficiencia si va lleno, pero los aparatos más pequeños dan más flexibilidad con un menor riesgo.

"No sabíamos cómo sería el mercado diez años más tarde", admitió ayer el consejero delegado de Airbus en una entrevista en *Le Figaro*.

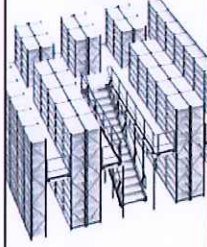


Soluciones para cada necesidad de almacenaje

Estanterías para picking



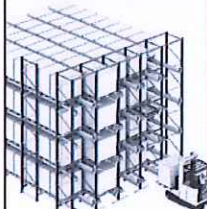
Estanterías para picking con pasarelas



Estanterías para palets



Sistema Pallet Shuttle



Almacenes automáticos



902 31 32 42

MADRID - GIJÓN
SEVILLA - VALENCIA
BARCELONA

mecalux.es

