

AIRBUS EN LA BAHIA DE CADIZ,

UNA APUESTA DE FUTURO

Conferencia Clausura Curso Académico

Ateneo Literario, Artístico y Científico de Cádiz – 27 JUNIO 2014

Ilustrísimo Sr. Presidente, Sres. Vicepresidentes, Junta Directiva, Distinguidos e Ilustres integrantes del Ateneo Literario, Artístico y Científico de Cádiz, Autoridades, Invitados, Señoras y Señores...

Muy Buenas tardes.

Es un honor para AIRBUS y para mí en particular poder exponer, con motivo de la Clausura del Curso Académico, unas pinceladas sobre la presencia y aportación de valor de Airbus en la Bahía de Cádiz.

Hace unos meses recibimos de su Distinguida Institución la Distinción de uno de los Premios Gaditanos del Año 2013 en su apartado Científico, por el que el Equipo de Investigación y Desarrollo de AIRBUS les queda profundamente agradecido por su reconocimiento y valoración.

Hoy nos permiten compartir el alcance del Proyecto de Airbus en nuestra Bahía.

Y, también, de cómo ello está propiciando un revulsivo de ilusión y compromiso que, junto a su nivel tecnológico, sitúa a las Plantas de Airbus en la Bahía (Puerto Real y CBC), compartido con sus empresas colaboradoras, de una situación de privilegio en el sector aeronáutico a nivel internacional.

Un poco de historia:

Comienza la andadura Aeronáutica en Cádiz en 1927, hace ya casi 90 años con nuestra entrañable Planta de CASA de Puntales. Cádiz es elegida como plataforma idónea para la construcción de hidroaviones como el Dornier Super-Wal.

La actividad en Cádiz no cesa desde entonces con múltiples experiencias en Montaje de Aviones, en algunos casos bajo licencia, como los Vickers Vildebeest o diversos modelos de Bücker, Gotha, Junkers o Heinkel.

También con los aviones de desarrollo propio, comenzando por el CASA III, el C-201 Alcotán, el C-202 Halcon o el C-207 Azor u otros mucho más recientes como el C212 Aviocar, el C101, el CN235 o el C295 donde la contribución de Cádiz ha sido siempre esencial.

Además de la construcción de aeronaves se ha mantenido una actividad muy intensa en la construcción de secciones del avión y fabricación de componentes en las más diversas tecnologías como Chapistería Integrada, Conformado Superplástico y Soldadura por Difusión o avanzados Materiales Compuestos.

Son muchos años de intensa actividad en la que Cádiz destaca dentro de la Empresa (entonces CASA) por ser una Factoría de referencia que cuenta con un reconocido prestigio.

En estos años son múltiples también las experiencias en programas de Colaboración como la actividad de mantenimiento de Helicópteros para la USAF o la Armada Española desde 1959.

En 1965 hubo una época de crisis de trabajo, en la que la Puntales contrató pedidos que no eran de su especialidad, como puertas estancas de aleaciones ligeras y escotillas de hierro de 3.000 kg. y que se produjeron para Astilleros de Cádiz; piezas variadas para el fabricante de automóviles SEAT; la barquilla del puente colgante sobre la ría de Bilbao (que está declarado patrimonio de la UNESCO) y telares automáticos para Intelhorce.

CASA pasó a ser miembro del Grupo de Interés Económico Airbus Industrie en 1972 con una participación en el consorcio del 4,2%. CASA participa en la fase de desarrollo y en la fabricación de estructura para el A300/310 para el que la planta de Cádiz se encargó de las trampas principales del tren delantero.

En el periodo de 1976 a 1986, Puntales experimentó un gran incremento de actividad y de incursión comercial. Se ampliaron las instalaciones y la plantilla creció de 467 a 971 empleados.

Durante esta etapa las tecnologías principales de la planta son Chapistería, Mecanizado, y Montajes, también por esta fecha empieza la nueva tecnología de Conformado Superplástico y Soldadura por Difusión, los productos programas que se desarrollan tanto propios como de colaboración son los siguientes: C212 prácticamente entero, Fuselaje Central y carenas del CN235, Fuselaje posterior C101, Timones y trampas A310, A320, A330/340, componentes del EFA, HTP del Canadair CL215 Avión contraincendios, Puertas de Emergencia del DC9, OWFT del DC10 y componentes del F18 de McDonnell Douglas, así como y los helicópteros Superpuma y Gazelle,

En el año 1988 ocurre un hecho insólito en la historia de la factoría de Cádiz y que fue decisivo para su futuro. Ante la falta de espacio para el montaje del estabilizador horizontal del nuevo avión MD-11 se construye una nueva fábrica en El Polígono el Trocadero de Puerto Real inicialmente ligada a Cádiz como UTT y en la actualidad constituida como uno de los Centros punteros de Airbus y un referente como Centro de Excelencia.

Ya con esta planta operativa se decide trasladar a Puerto Real toda la tecnología de Montaje de Cadiz habiendo pasando por estas instalaciones los montajes de los siguientes productos/programas:

HTP, OWFT y Trampas MD11

Fuselaje Central y carenas CN235

Flaps, alerones y necelles del Saab 2000

Timones A310, A320, A330/340

Cajones laterales A320, A330/340

Cajón central A330/340

Puertas pasajeros A310, A330/340, A340-500/600

Cajones Laterales, Timones y Bordos de ataque A340 500/600

Empenaje MD80/90

Elevators, Rudders, Belly Fairing A380

Pre FAL del HTP del A380

Cajones laterales HTP A350

Siendo actualmente referente en montajes automatizados de estructuras de fibra de carbono.

El 10 de julio de 2000, nace European Aeronautic Defence and Space (EADS), la mayor empresa aeroespacial y de defensa de Europa, a través de un único consorcio de tres empresas fundadoras: Aerospatiale Matra S.A. (Francia), Daimler Chrysler Aerospace AG (Alemania) y Construcciones Aeronáuticas S.A. (España). EADS es una de las dos principales empresas constructoras de aviones comerciales, helicópteros, lanzaderas espaciales de carácter comercial y misiles. Asimismo EADS es uno de los mayores proveedores de aviones militares, satélites y electrónica militar. CASA se convierte así en EADS-CASA y reparte su negocio entre las distintas divisiones del grupo: Airbus, Defensa y Seguridad, Eurocopter, Astrium y MTAD, manteniendo el liderazgo en el negocio de aviones de transporte militar a través de MTAD (Military Transport Aircraft Division).

También al filo del año 2000 se plantea la necesidad de construir un nuevo Centro que diese continuidad a nuestra, ya muy limitada después de casi 80 años de actividad, Fábrica de Cádiz. Para ello se impulsó un proyecto para concebir un Centro con las suficientes capacidades industriales y tecnológicas que fuese referente mundial de competitividad, y permitiese la continuidad con garantías plenas de nuestra Planta de Puntales.

No fue nada fácil sacar el Proyecto adelante. Con una inversión de más de 50 Millones de Euros (8.500 millones de las antiguas pesetas), hubo que dedicar mucho esfuerzo, talante y perseverancia para conseguir que en Mayo del 2000 la SEPI y posteriormente en Febrero de 2001 EADS diesen luz verde al Proyecto.

En el comienzo del año 2002 comienza el traslado de personal de Puntales al nuevo centro, empezando por todo lo relacionado con la nueva nave de materiales compuestos

A comienzos del año 2003, el centro de Puntales es trasladado al nuevo Centro Bahía de Cádiz (C.B.C.) con las tres tecnologías de entonces: Chapistería, Conformado Superplástico/Soldadura por Difusión (CSP/SD) y Materiales Compuestos con la tecnología de Fiber Placement. El centro fue inaugurado el 2 de julio de 2003.

En el período 2003-2005 Airbus inicia el desarrollo y fabricación del nuevo avión A380, el avión de transporte de pasajeros con más capacidad jamás diseñado. Cádiz es responsable de los elementos metálicos de la belly fairing y trampas del tren de aterrizaje principal.

El CBC amplía la nave de Materiales compuestos en noviembre de 2004 para alojar los fan cowls de los aviones A340/500-600 y A380

En 2007 se implanta la tecnología de montaje con las gradas de la Sección 18 para el A320 en el CBC y se instala la máquina de taladrado y remachado automático.

En 2008, Airbus Illescas realiza la transferencia de los componentes del HTP del Falcon 7X al CBC tras la recepción de la máquina de encintado horizontal ATL (Automatic Tape Lay-up).

Por su experiencia y el alto grado de desarrollo tecnológico del CBC en Materiales Compuestos, en 2011 recibe la transferencia de componentes del HTP del A400M para que se fabrique de acuerdo con las especificaciones de la máquina de encintado ATL (Automatic Tape Lay-up)

En julio de 2011, y tras una dura competición internacional, el CBC consigue el contrato de los Fan Cowls de fibra del programa A320neo.

También tras una dura competencia, en el 2012, el CBC consigue el contrato de los Fan Cowls, en este caso metálicos, del programa Boeing B-737 Max. Hoy en día, el CBC es referente mundial en la fabricación de estos elementos.

Durante la historia reciente, la planta ha conseguido importantes paquetes de trabajo gracias a los niveles de eficacia y competitividad alcanzados y al apoyo decidido de la empresa.

La orientación continua de nuestras Plantas hacia la eficiencia ha resultado un elemento clave para conseguir consolidar y captar oportunidades a nivel internacional.

Para ello han jugado un papel esencial la gran profesionalidad y el extraordinario grado de compromiso evidenciado por la plantilla, así como el espíritu extendido en torno a la búsqueda permanente de la mejora continua, la sensibilidad por la

competitividad como camino indispensable para la estabilidad futura y la asunción de la filosofía Lean como sistema de trabajo orientado a maximizar el valor añadido y la eliminación del despilfarro.

Por otra parte han sido particularmente decisivos, cómo no, el nivel tecnológico de los medios industriales y las infraestructuras, junto con las avanzadas herramientas de gestión e integración de sistemas.

Un elemento fundamental y de privilegio de cara a la competitividad es la fuerte actividad en I+D+i, estando inmersos en numerosos proyectos innovadores a nivel internacional y que nos permiten el acceso a nuevos paquetes atraídos por las soluciones tecnológicas de vanguardia que se desarrollan en nuestras plantas.

Estos factores: compromiso, nivel de experiencia, profesionalidad, capacidad y superioridad tecnológica y actividad continua y creciente en innovación, están permitiendo materializar nuevos paquetes de trabajo que serán decisivos para la sostenibilidad y el crecimiento futuro.

1- AIRBUS GROUP y AIRBUS en España

AIRBUS es la primera o segunda (según el año) empresa mundial de aeronáutica y de defensa con sus 140.000 empleados, la mayoría en Europa, con sus 60.000 Millones de facturación anual.

España, a través de la SEPI, posee el 4% de este gran emporio y debemos estar orgullosos de ello. La integración de CASA, en el año 2000, en el grupo EADS (hoy AIRBUS GROUP) ha sido, sin ningún lugar a dudas, una historia de éxito como corroboran algunas cifras:

La facturación por empleado se ha incrementado en un 365%, lo que redonda en un aumento de productividad sin precedente.

2- Transformación

En este momento, el Grupo aeronáutico europeo está inmerso en una profunda transformación de imagen y de estructura con el fin de adaptarse a las circunstancias del mercado internacional y de los presupuestos menguantes de los Estados que participan en el capital del Grupo: Francia, Alemania, España. Si hace unos años, la facturación en equipos y servicios para la defensa de estos Estados representaba alrededor del 50%, hoy no llega al 10%. Consecuentemente, AIRBUS GROUP debe adaptarse a esta situación y crear las estructuras necesarias para acceder con mayor fluidez y competitividad al mercado global mundial.

En primer lugar, se ha cambiado el nombre de EADS, de difícil pronunciación en muchos idiomas, por el de AIRBUS GROUP, mundialmente conocido gracias a la

venta de más de 500 aviones comerciales al año a las Líneas Aéreas de todo el mundo.

En segundo lugar, se han creado tres Divisiones dentro de AIRBUS GROUP que definen perfectamente los segmentos de mercado a los que se dirigen:

AIRBUS GROUP: Divisiones

- AIRBUS, mercados comerciales
- AIRBUS DEFENCE AND SPACE, mercados gubernamentales y que incluye las líneas de negocio siguientes.
 - Aviones Militares (Military Aircrafts)
 - Espacio (Space)
 - Equipos Electrónicos (Electronics)
 - Telecomunicaciones, Inteligencia y Seguridad (CIS)
- AIRBUS HELICOPTERS, mercados civiles y gubernamentales específicos para helicópteros.

España tiene ahora responsabilidad total sobre la Línea de Negocio de Aviones Militares que comprende la gama de Aviones de Transporte, C-212, CN-235, C-295 y A-400M así como de los Aviones de Combate, Eurofighter y de los Sistemas no tripulados (UAVs)

Como resumen:

La bahía de Cádiz es una parte importante de eje aeronáutico español.

Esfuerzo, Compromiso y Dinamismo son claves para mantenerse en un mercado cambiante y que no es ajeno las mismas amenazas que sufren el resto de sectores industriales.

La Innovación y la Investigación son los pilares para donde se sustenta el Futuro.

Y sobre todo la importancia que tienen las personas que componemos la compañía, muchos gaditanos, que trabajan, trabajaron y que trabajaran para continuar en la magnífica posición en la que nos encontramos.

Muchas Gracias por su atención y Buenas noches