



La imagen pública del Consorcio Aeroespacial Europeo EADS soporta un fuerte deterioro a nivel internacional que perjudica gravemente su política de desarrollo. Esta mala imagen se genera en muchos ámbitos y, por lo general, se ve acompañada de una política de comunicación y relaciones públicas deficiente, afectando a menudo a su desarrollo internacional y a la implantación territorial de sus filiales.

En unos casos el problema se plantea en el nivel técnicos e industrial, como sucede con los continuos retrasos del programa Airbus A400M, y en otros a causa de la pésima política que desarrolla, bien en el ámbito comercial (ela polémica comisionista de Eurofighter en Austria) o bien en la planificación de la estrategia de desarrollo internacional e implantación territorial, como ha sucedido en Chile con Airbus Military. De cualquier forma, es obvio que esta continua sucesión de problemas están facilitando el progreso de su competencia en muchos nichos de mercados y sectores de actividad.

Posible devolución de los 15 “Eurofighter” a EADS

Como ha recordado recientemente el diario “ABC” (26/11/2012), desde que el Ministerio de Defensa de Austria decidió comprar aviones de combate Eurofighter-Typhoon existían serias sospechas sobre la existencia de sobornos de gran relevancia, en los que, a través de un complejo entramado, estarían afectados altos cargos de la Administración austriaca, trece miembros del staff directivo de EADS, un antiguo alto responsable del Consorcio y varios intermediarios. De hecho, en 2006 se creó una comisión de investigación parlamentaria para analizar el caso que, entonces, se cerró por falta de pruebas, las que ahora parecen aflorar.



En 2003, el gobierno austriaco de centro-derecha decidió comprar 18 aviones de combate polivalentes “Eurofighter” por importe de unos 2.000 millones de euros, aunque el acuerdo se renegoció en 2007 con la llegada al poder de los socialdemócratas, que redujeron la compra a 15 unidades, fijándose el nuevo importe de la adquisición en 1.700 millones de euros.

Las sospechas de soborno en la transacción permanecieron latentes hasta que, tras la detención en marzo de 2011 de Gianfranco Lande en Italia, por un caso de estafa piramidal, la investigación sobre el la compraventa de los “Eurofighter” fue reactivada. Lande confesó a la Policía que había creado una red de empresas-tapadera para instrumentar el soborno a partir de la empresa “Vector Aerospace”, a la que estarían vinculados directivos de EADS.

En este contexto, el Gobierno austriaco se plantea devolver los 15 aviones “Eurofighter” adquiridos y exigir a EADS la devolución de los 1.700 millones de euros que costaron, si se confirma que en la obtención del contrato se produjo algún soborno. El ministro de Defensa austriaco, Norbert Darabos, ha precisado que esta rescisión retroactiva del contrato *“depende de los resultados de las investigaciones de la Justicia. Se trata de una posibilidad y deberemos examinarla”*

Vinculaciones con la ultraderecha de Haider

El diputado verde Peter Pilz, que en su momento presidió la comisión de investigación parlamentaria, calcula que se repartieron entre 100 y 180 millones en pagos ilegales.

Pilz fue quien alertó a la Fiscalía vienesa sobre la existencia del testimonio de Gianfranco Lande en Roma, teniendo, según propia declaración, la intención de viajar a Italia inmediatamente para hablar con las autoridades judiciales que entienden del caso. Peter Pilz considera que a la sombra del contrato con EADS se compraron voluntades y que, además, parte del dinero desviado en la operación se utilizó para financiar proyectos del fallecido líder ultraderechista Jörg Haider, cuyo Partido Liberal participaba en la coalición de Gobierno en 2003.

Las fiscalías de Roma, Viena y Múnich han abierto investigaciones por la presunta comisión de delitos de soborno y blanqueo de dinero. Por otra parte, la Policía ha realizado registros en varias dependencias de EADS en Alemania, Austria y Suiza, en busca de pruebas.

Problemas de Airbus Military / EADS en Chile

Con anterioridad al escándalo comisionista de “Eurofighter” en Austria, el pasado 3 de septiembre publicábamos en esta misma *web* que la CGR (Contraloría General de la República de Chile), que es el órgano superior de fiscalización de la Administración del Estado, ordenaba la suspensión de los acuerdos “confidenciales” suscritos por EADS y ENAER (Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile), dejando en evidencia la compra encubierta de esta sociedad por parte de Airbus Military.

En 2003, EADS y ENAER firmaron un **convenio de colaboración** que después se vio ampliado con la entrada en el capital social de la empresa estatal chilena. Un importante paso estratégico consumado de forma reservada y que los portavoces de Airbus Military no quisieron confirmar a la revista “Fly News”, señalando:

“Tenemos interés en reforzar nuestra presencia en la región de Latinoamérica y hemos estado en conversaciones con el Gobierno de Chile sobre ENAER. Por el momento, no podemos desvelar el contenido de estas discusiones”.

Esa estrategia de “asalto” empresarial, generó fuertes protestas por parte de los trabajadores de ENAER, que consideraban en riesgo los contratos de mantenimiento y modernización de aeronaves ya consolidados con otros clientes.

ENAER y EMBRAER cierran el paso de EADS en Latinoamérica

Por su parte, el presidente del Sindicato Abierto de Empleados de ENAER, solicitó que la CGR se pronunciase respecto a la legalidad de la asociación estratégica auspiciada por el Ministerio de Defensa de Chile entre ENAER y Airbus Military. Además pidió que se analizaran con detalle el proceso de selección de la filial de EADS como socio estratégico de la estatal chilena, las eventuales transferencias de bienes y activos de producción, los potenciales despidos de empleados cualificados y las probabilidades de poner en riesgo el programa de compensaciones industriales establecido previamente con la Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER).

Atendiendo esta petición, la CGR solicitó los informes correspondientes a ENAER y a la Fuerza Aérea de Chile, de la que depende dicha empresa. Las respuestas de ENAER y de la institución militar indicaron que el acuerdo en cuestión implicaba la formación de una nueva persona jurídica con la finalidad de fabricar aero-estructuras según las facultades otorgadas por la norma orgánica de ENAER; salvar a la empresa de su delicada situación financiera; que la asociación ENAER/Airbus Military todavía no se había concretado; que la selección del socio internacional se realizó con el apoyo de BCI Asesoría Financiera; que se había solicitada a EADS no afectar el programa “offset” y que, en su defecto, aportase negocios que compensen los ingresos previstos en dicho programa.

Además, la subsecretaría del Ministerio de Defensa de Chile señaló que los potenciales ingresos derivados del programa “offset” hacían necesaria la creación de una nueva entidad y mantener la estratégica sección de mantenimiento militar en ENAER.

Por otro lado, la CGR indicó también que el artículo 3 de la orgánica de ENAER establece que el objeto de la empresa es la fabricación, reparación y/o mantenimiento de aeronaves, piezas y partes, con lo que el acuerdo de asociación desprende efectivamente una parte de las facultades originales de la estatal, lo que no se conforma a derecho. En consecuencia, y dado que el acto inicial de asociación excedía las atribuciones que la ley otorga a la dirección de ENAER, no cabía pronunciamiento alguno en relación a eventualidades que dependan de la mencionada asociación.

De esa manera, la CGR suspendía efectivamente la asociación entre ENAER y Airbus Military/EADS. Una decisión que, al menos de momento, impide el desembarco de EADS en Chile, operación que se consideraba estratégica de cara a los mercados de Latinoamérica.

Frenazo en seco a la fusión EADS-BAE

A finales del pasado mes de septiembre, también se anticipaba el “frenazo en seco” de la pretendida fusión entre EADS y BAE Systems. El ministro de Defensa alemán, Thomas de Maizière, anunciaba el retraso en el proyecto con esta lacónica afirmación: *“Creo que necesitamos más tiempo”*.

El 10 de octubre de 2012 era la fecha señalada para la toma de decisión de la fusión, pero el ministro De Maizière la descartó rotundamente. En el marco de la reunión informal de los ministros de Defensa de la Unión Europea, iniciada en Nicosia el miércoles 27 de septiembre, manifestó lo siguiente: *“Hemos mantenido discusiones anoche. Esto es una cuestión compleja. Hay muchas preguntas y condiciones. No se ha decidido nada todavía”*.

El proyecto de fusión había sido anunciado por ambos consorcios el pasado 12 de septiembre y de forma inmediata comenzaron a circular rumores sobre las dificultades en la operación, incluidas las provenientes de los gobiernos accionistas, Francia y Alemania principalmente, pero también de Estados Unidos. En el hipotético futuro mega-grupo aeroespacial, EADS se reservaba el 60 por 100 del capital y BAE el 40 por 100. De hecho, el ministro alemán de Defensa declaraba en Nicosia el jueves 27 que había *“otros aspectos que hay que mencionar como la cuestión de los accionistas y otras”*.

Ambos grupos desarrollan en la actualidad proyectos de forma conjunta, tales como el “Eurofighter” y la sociedad MBDA Missile Systems. Como es lógico, el retraso *sine die* del proyecto de fusión impide generar una serie de sinergias y beneficios fiscales hoy por hoy del máximo interés para el Consorcio EADS.

Airbus presionado por los nuevos fabricantes de aviones civiles

Tras el contratiempo registrado en el proyecto de fusión EADS-BAE, la presión que Airbus recibe de los nuevos fabricantes de aviones para el transporte civil, tuvo un nuevo impulso también a primeros del pasado mes de octubre.

El primer Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) adquirido por su primer operador occidental, la compañía mexicana Interjet, aterrizó en el Aeropuerto Marco Polo de Venecia (Italia), para comenzar su acabado en las instalaciones de SuperJet International (SJI).

El avión “verde” MSN 95023 despegó de la planta de ensamblado de Sukhoi Civil Aircraft (SCAC) en Komsomolsk on-Amur (Rusia) el 5 de octubre, volando a través de los aeropuertos de Novosibirsk y Zhukovsky (región de Moscú) para aterrizar en Venecia el 6 de octubre a las 12:35 (hora local).

SuperJet International, empresa conjunta de Alenia Aermacchi (51 por 100) y Sukhoi Holding (49 por 100), es responsable del acabado y entregas de los SSJ100 para clientes occidentales. Las últimas tareas de instalación de interiores, adaptación al cliente y pintura del avión de Interjet, se realizarán en el centro de acabado de SJI de Tessera (Venecia). SJI también desarrolla el STC (Supplemental Type Certificate) de EASA que permite completar la instalación interior del avión. Los interiores de los SSJ100 de Interjet tienen la marca de Pininfarina “Italian Style”.

“Estamos muy orgullosos de dar la bienvenida al primer SSJ100 de Interjet en Venecia”, declaró Nazario Cauceglia, Director Ejecutivo de SuperJet International. En la recepción del SSJ100, Cauceglia añadió:

“Hoy es un día especial para SuperJet International, que marca el inicio de una nueva actividad industrial en Venecia. Este importante logro ha sido posible por la estrecha colaboración y excelente trabajo en equipo con nuestro socio ruso SCAC. Continuaremos trabajando conjuntamente de cara a garantizar altos niveles de servicios y cumplir con las expectativas de nuestros clientes”

Interjet es el primer cliente del SSJ100 en los mercados occidentales. La aerolínea mexicana, que inició sus operaciones en 2005, ha firmado un contrato con SuperJet International para la compra en firme de 20 aviones SSJ100. Todos los SSJ100 de Interjet tendrán una

configuración de 93 asientos. Se espera que la entrega a Interjet del primer avión (MSN 95023) se produzca en marzo de 2013. En noviembre de 2012 el primer simulador complete de vuelo FFS llegará a Venecia y se instalará en el Centro de Entrenamiento de SJI para permitir a los pilotos del transportista mexicano comenzar el entrenamiento en marzo de 2013.

El Gobierno español revoca un contrato de 240 millones a EADS

Aun cuando a través de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) España tiene un 5,45 por 100 del capital de EADS, el pasado mes de septiembre el Gobierno se vio obligado a revocar un contrato de salvamento marítimo de 240 millones de euros, adjudicado de forma irregular por SASEMAR al consorcio aeroespacial EADS.

Con anterioridad, también en esta misma *web* se dio noticia de que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) había adjudicado de forma irregular un importante contrato de salvamento marítimo, valorado en 240 millones de euros, a una empresa filial de EADS sin licencia para volar.

En ella se advertía que INAER, empresa española que desde hace casi veinte años venía siendo adjudicataria de ese mismo concurso convocado periódicamente por SASEMAR, había presentado el correspondiente recurso ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC) por la adjudicación otorgada a una UTE formada por “EADS Construcciones Aeronáuticas” y “EADS PZL Warsaawa” (una filial polaca). En el recurso se indicaba que, además de que la adjudicataria carecía de licencia para volar, tampoco disponía de medios y experiencia suficientes para operar ese servicio.

El TACRC, dependiente del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, emitió un dictamen favorable a INAER que conllevó la subsiguiente revocación del contrato, avalado *ab initio* por el Ministerio de Fomento, organismo en el que se encuadra SASEMAR.

Los continuos retrasos del A400M, autentico desastre para EADS



[REDACTED]