

ENTREVISTA A FRANCISCO MENCÍA MORALES, AD-1 SEVILLA 01, DIRECTOR DE LA UNIDAD DEL SECTOR AERONÁUTICO DE LA AGENCIA DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO DE ANDALUCÍA

"La industria aeronáutica se ha declarado sector preferente"

**Mamen Gómez
Carmen Camacho**

Francisco Mencía Morales, AD-1 Sevilla 2001, es Ingeniero Industrial por la Universidad Complutense de Madrid, ciudad donde nació. En la actualidad es el director de la unidad del sector aeronáutico de la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía y presidente de la fundación Hélice. Ha sido ingeniero consultor de la FAO y del Banco Interamericano de Desarrollo en Argentina, Brasil, Uruguay y México. Además, ha sido director general de Industria, Energía y Minas de la Junta de Andalucía, director general del parque científico y tecnológico Cartuja 93 y director general del Instituto de Fomento de Andalucía.

¿Qué es y cual es el cometido de esta Unidad del sector Aeronáutico de la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía, que usted preside?

Nuestro cometido es promover el sector de la empresa aeronáutica andaluza desde el punto de vista de la logística, las estructuras, los mercados, la tecnología y la financiación. Todos estos aspectos son necesarios para que las empresas puedan tener las condiciones necesarias para poder crecer.

Por ahora estamos funcionando bien, de hecho, en los últimos tres años, Andalucía se ha colocado en la segunda posición dentro de un contexto nacional de la industria aeronáutica, después de Madrid pero por delante de otras comunidades autónomas como por ejemplo el País Vasco o Cataluña.

Andalucía está llamada a convertirse en una de las regiones clave en el desarrollo de la industria aeronáutica europea. ¿Cuáles son las estrategias que está llevando a cabo el gobierno andaluz actualmente?

Desde el punto de vista de infraestructuras, contamos con dos parques tecnológicos donde se concentra esta industria. Uno es Aeropolis, que está situado frente al ae-

ropuerto de Sevilla y el otro es Tecnobahía, en Cádiz.

Desde el punto de vista financiero, la industria aeronáutica se ha declarado sector preferente y, por tanto, tiene derecho a una serie de ventajas a la hora de solicitar subvenciones para los proyectos de inversión de las empresas aeronáuticas andaluzas y también de empresas que, aunque no sean andaluzas, quieren organizarse en Andalucía. De hecho, muchas de las empresas de este sector que se ubican en Andalucía son empresas foráneas que han visto en esta comunidad un lugar idóneo para invertir.

Desde el punto de vista científico-tecnológico, hemos creado la fundación Hélice para fomentar el desarrollo aeronáutico de Andalucía. Se trata de una fundación que va a tener a su disposición un centro tecnológico aeronáutico que es un centro de I+D y que va a trabajar sobre todo en estructuras, materiales aeronáuticos y en aviónica.

Esta fundación está promovida desde nuestra consejería y participan EADS, la Universidad de Sevilla, el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, INTA, la agencia IDEA y algunas empresas privadas.

Desde el punto de vista del marketing, estamos realizando una serie de acciones comerciales para llevar las empresas anda-

luzas al exterior, sobre todo a los países fabricantes de aeronaves, al tiempo que participamos en los salones aeronáuticos más importantes del mundo.

Desde el punto de vista de difusión de nuestra industria, estamos editando una revista aeronáutica y tenemos un portal donde estamos exponiendo todos los productos y todas las empresas que están trabajando en el sector.

Y, por último, desde el punto de vista tecnológico hemos creado una red que es un ERP, un sistema de gestión empresarial para que todas las empresas aeronáuticas puedan trabajar en red con las empresas de cabecera como por ejemplo EADS y CASA.

¿En qué fase se encuentran ahora mismo Aerópolis y Tecnobahía?

El Aerópolis está casi completo, aunque todavía mantenemos una pequeña bolsa de terreno para algún proyecto interesante que pueda llegar, además de algunas naves que hemos construido nosotros. Este año comenzaremos en estos terrenos las obras de dos torres de oficinas y de una nave de "suppliers", que es una nave dividida en subnaves para alquilar, en mayor medida, a proveedores extranjeros del avión que se va a ensamblar en Sevilla.

Por otra parte, Tecnobahía es un proyecto que está dividido geográficamente en dos áreas. Una está en el Puerto de Santa María. Se trata de un parque industrial parecido a Aerópolis, que está también casi completo. La otra área está situada en los terrenos que ocupa Delphi en Puerto Real, que han sido cedidos por la agencia IDEA y los tenemos como base para implantar ahí proyectos aeronáuticos.

El sector aeronáutico andaluz suma ya 125 empresas con una facturación de 850 millones y más de 6.200 empleos en 2006, ¿cómo valora la situación actual de este sector? ¿qué expectativas existen para los próximos años?

Nos encontramos en un momento lleno de oportunidades que hay que saber aprove-

char. Es decir, a partir de este próximo año se van a dar dos circunstancias que son prometedoras para toda nuestra industria. Una es la puesta en marcha del ensamblaje del avión A400M en Sevilla y la entrada en régimen normal de fabricación del gran avión Airbus A 380. Estos dos proyectos sumados al nuevo avión que está diseñán-

En los tres últimos años, Andalucía se ha colocado en la segunda posición dentro de un contexto nacional de la industria aeronáutica, después de Madrid y por delante de comunidades como el País Vasco o Cataluña.



dose que el A 350 son unas cargas de trabajo que la industrial andaluza va a aprovechar.

En estos últimos años se ha crecido casi exponencialmente y son tasas de crecimiento magníficas, bastante difíciles de conseguir en un sector industrial y yo creo que seguiremos creciendo para los próximos años por encima del 10%.

Los puestos de trabajo se han duplicado en los últimos años y yo diría que lo van a seguir haciendo en los próximos 5 años.

El capital humano es el activo más importante de la sociedad del conocimiento. En esta línea ¿considera que en Andalucía existe suficiente formación en el campo de la aeronáutica?

Este es uno de los puntos más delicados que tenemos porque con estos crecimientos tan fuertes de empleo no existe una oferta que pueda atender a esta demanda. En este sentido, cuando me refiero a esta oferta me refiero no sólo a los puestos de trabajo de base, sino también a los puestos de trabajo con titulaciones universitarias.

Afortunadamente, en Sevilla tenemos una escuela de ingenieros aeronáuticos cuya primera promoción acaba de graduarse. No obstante, esto no es ni será suficiente para atender la demanda que hay; necesitamos más y la única manera de resolver esto es reconvertir ingenieros industriales a ingenieros aeronáuticos a través de unos cursos, unos master especializados en cálculo y diseño, y a través de trabajadores ya especializados

¿Cuál es su mayor deseo para esta industria?

Mi mayor deseo es crear una empresa que pueda tener el tamaño necesario para poder gestionar grandes cargas de trabajo procedentes de los grandes fabricantes de aviones. Es lo que llamamos una "tier one", una empresa que tiene capacidad de gestión suficiente para llevar un paquete de trabajo de gran envergadura; y saber ges-

tionar significa que tienen que tener solvencia financiera, solvencia técnica y solvencia de iniciativa.

Las grandes empresas que fabrican aviones lo que hacen es dividir el avión en un número de cargas no muy grande, para después distribuir las o encargárselas a una "tier one" y esta, a su vez, subcontratar parte de esto a todas las demás.

Otra cosa que me gustaría manifestar es mi eterno agradecimiento a todas las empresas aeronáuticas andaluzas porque gracias a la confianza que han depositado en este sector hemos conseguido estos crecimientos tan importantes que están llamando la atención no sólo en España sino en Europa. Esto ha sido sin duda gracias a la confianza de muchos empresarios y del apoyo del gobierno andaluz.

¿Existen factores claros que puedan frenar el desarrollo de este sector?

No hay elementos que puedan frenar este sector, pero sí existen algunas dificultades. Desde el punto de vista financiero, por ejemplo, es un sector que demanda mucha inversión y cuyo retorno es lento. Cuan-

do el inversor quiere recuperar su inversión tiene que esperar al menos 15 años.

Por otra parte, existe una ventaja que es la demanda de un desarrollo tecnológico importante. Quien trabaja en este sector se está dotando de una tecnología, de un conocimiento, que, a su vez, lo puede aplicar no sólo al sector aeronáutico, sino a otros sectores adicionales. La gran ventaja es que siempre trabajas con tecnologías avanzadas, con ingenierías, y una buena ingeniería puede ser aplicable a cualquier otro mercado y ahí los márgenes operativos son mayores.

En estos últimos años se ha crecido casi exponencialmente y son tasas de crecimiento magníficas, bastante difíciles de conseguir en un sector industrial, y yo creo que seguiremos creciendo para los próximos años por encima del 10%.

