



ANA VILLATE

Directora del Clúster de Aeronáutica y Espacio del País Vasco-Hegan

MAITE MARTÍNEZ

A pesar de la juventud del sector aeronáutico vasco -suma tres décadas desde su creación-, se codea con los mejores y con más solera del mercado europeo. Y a alcanzar esta posición ha ayudado el Clúster de Aeronáutica y Espacio del País Vasco, Hegan, que ha cumplido 20 años y que forma parte de la red de clústeres aeroespaciales europeos EACP, donde tiene un papel muy valorado y activo por su actividad. Este reconocimiento también se debe al esfuerzo inversor en I+D+i que realizan las empresas vascas del sector, más de 200 millones de euros. Fruto de esta apuesta "somos la segunda región europea con más proyectos aprobados en el programa de I+D+i *Clean Sky 2*, el programa público-privado más importante en aeronáutica en Europa", subraya Ana Villate, directora de Hegan. Además, "nueve compañías de Euskadi son socios con compromiso de participación a largo plazo en el programa, de un total de 100 en toda Europa", puntualiza la directiva del Clúster, que analiza el futuro del sector.

¿Qué balance realiza del ejercicio 2018? ¿Ha evolucionado el sector según lo previsto a principios de año?

Aunque aún no se han cerrado las cifras de 2018, sí que es verdad que esperamos que la evolución sea positiva con cifras de incremento tanto en

"Nueve empresas vascas son socios con participación a largo plazo en el programa europeo de I+D+i *Clean Sky 2*"

facturación como en empleo, agregadas y generadas en todos los centros que los socios de Hegan tienen en el mundo. En 2017 los incrementos fueron de casi el 8 por ciento y de un poco más del 6 por ciento, respectivamente, debido a un ejercicio excepcional. Por esta razón, las previsiones para 2018 son más cautas y moderadas, con un 4 por ciento de aumento en facturación y un 2 por ciento, en empleo, y en línea con las previsiones del sector.

¿Están afectando las tensiones geopolíticas mundiales actuales a la actividad aeronáutica y espacial?

Cualquier hecho de carácter global siempre va a afectar a todas las industrias, no solo a la aeronáutica. Hoy tenemos muchas incertidumbres como la política proteccionista de Estados Unidos, el *Brexit*, etc., pero de momento no ha afectado a la aeronáutica vasca. Además, precisamente debido a ese carácter global y al tratarse de una industria acostumbrada a trabajar para y en diferentes países, mercados y clientes, las empresas asociadas conocen las reglas del juego y la afección se minimiza.

¿Se han lanzado nuevos programas en el sector internacional?

A pesar de que no hay previsión de nuevos programas para antes de 2025-2030, si hay un incremento de producción, ya que hay que fabricar 30.000 aviones nuevos para los próximos 20 años. El aumento del tráfico aéreo de pasajeros oscila entre un 4-5 por ciento y eso se traduce en 30.000 aviones a producir, según las previsiones de los grandes constructores. Esta es una gran oportunidad para las empresas vascas y la clave es incrementar la competitividad, porque hay mucha competencia que proviene de Asia.

¿Qué papel ocupa Euskadi en el conjunto de España? ¿Y en Europa?

El sector en Euskadi representa el 1,35 por ciento del PIB vasco. Con respecto al PIB industrial es el 6,2 por ciento, siendo sólo el 2,4 por ciento del empleo industrial. Esto nos lleva a pensar que contamos con una industria aeroespacial generadora de valor añadido y que ocupa un empleo de calidad y capacitado. Hablamos de las cifras generadas por las instalaciones que los socios tienen en alguno de los tres territorios históricos vascos. Por otra parte, Euskadi, según los últimos datos comparables proporcionados por la Asociación Española de Empresas de Defensa, Aeronáutica y Espacio (Teda), supone el 18 por ciento de la facturación aeroespacial española, una cifra muy importante. En estos momentos somos el tercer polo aeronáutico de España, por detrás de Madrid y Andalucía, teniendo en cuenta que en



TXETXU BERRUEZO

“Euskadi es el tercer polo aeronáutico, detrás de Madrid y Andalucía”

“La inversión de las empresas en I+D+i superó los 200 millones el pasado año”

“Hay que fabricar 30.000 aviones, gran oportunidad para el sector vasco”

esas dos comunidades la aportación a las cifras por parte de las implantaciones de Airbus es muy grande. Con respecto a Europa, y también comparando las cifras de 2016, representábamos el 1,1 por ciento de la facturación del Continente. Frente a polos muy grandes como Toulouse, el más grande de Europa, u otros como Hamburgo, en cuanto a facturación y empleo somos pequeños, pero participamos en la red de clústeres aeroespaciales europeos (EACP) y tenemos un papel muy valorado y activo en promover acciones de cooperación, etc.; en negocio nuestra cifra no es muy elevada, pero en actuación y ejemplo estamos muy bien posicionados.

El sector es intensivo en inversión en I+D+i, ¿a qué principales investigaciones y desarrollos se destina?

La inversión en I+D+i alcanzó el pasado año 201 millones de euros, con un crecimiento del 34 por ciento respecto del año anterior, con el objetivo de desarrollar su estrategia volcada en la competitividad y la innovación, y con el fin de consolidar su posición de cara al futuro. Esta cifra representa una inversión del 8,3 por ciento sobre la facturación total del ejercicio, una inversión en I+D alta. Además, el esfuerzo de autofinanciación de las empresas sigue siendo muy elevado, ya que el 87,6 por ciento del total de esa inversión es privada, con 1.600 personas dedicadas a actividades de I+D y con los centros de investigación localizados en Euskadi. Resulta especialmente representativo el crecimiento de la inversión en I+D+i, incluso en periodo de ausencia de nuevos programas aeronáuticos. La inversión ha crecido tanto por el segmento de motores, como por la adaptación a la industria 4.0, y por la exigencias de competitividad. Para este año se mantendrá una inversión entre el 7 y 8 por ciento de la facturación total.

Euskadi es la segunda región europea con mayor protagonismo en el programa ‘Clean Sky’. ¿Qué supone para la industria vasca esta participación? ¿Cuántas empresas se benefician de este proyecto?

Euskadi fue la segunda región europea con mayor número de proyectos aprobados en 2017, por detrás de Campania. *Clean Sky* es el programa público-privado europeo más importante en aeronáutica en Europa y donde están los grandes OEM (constructores) y tractores. Hegan participa con 14 empresas en diferentes proyectos. Destaca la participación de nueve socios en *Clean Sky 2* como *Core Partners*, socios con compromiso de participación a largo plazo en esta plataforma tecnológica, de los 100 en todo Europa: Aciturri, Aernnova, Altran, CTA, Danobat, DMP, IK4, ITP Aero y Tecnalia.



TXETXU BERRUEZO

También participan en *Clean Sky 2* las empresas Ayesa Air Control, Batz Aerospace, Sener, la Universidad del País Vasco y Cidetec. Para la industria vasca *Clean Sky* es un programa importantísimo, ya que además de suponer una buena parte de sus dotaciones para la I+D+i -ha conseguido más de 68 millones, según el CDTI, desde que se inició el *Clean Sky* en 2008-, es una puerta de entrada para la colaboración con grandes actores de la industria europea. Ahora estamos en el *Clean Sky 2*, 2013-2020 y son programas de I+D+i muy cercanos a la industrialización de procesos y productos y al mercado. *Clean Sky* es vital para mantener y aumentar la competitividad, y ofrece la posibilidad de conseguir contratos y clientes.

Hablando de aumentar la competitividad, ¿cómo valora el primer año de funcionamiento del centro de fabricación aeronáutica avanzada?

El Centro de Fabricación Aeronáutica Avanzada (CFAA) nació con el objetivo de desarrollar tecnologías avanzadas de fabricación en niveles de desarrollo

“Clean Sky es una puerta para acceder a nuevos contratos y clientes”

“La adaptación a la industria 4.0 es una apuesta obligatoria”

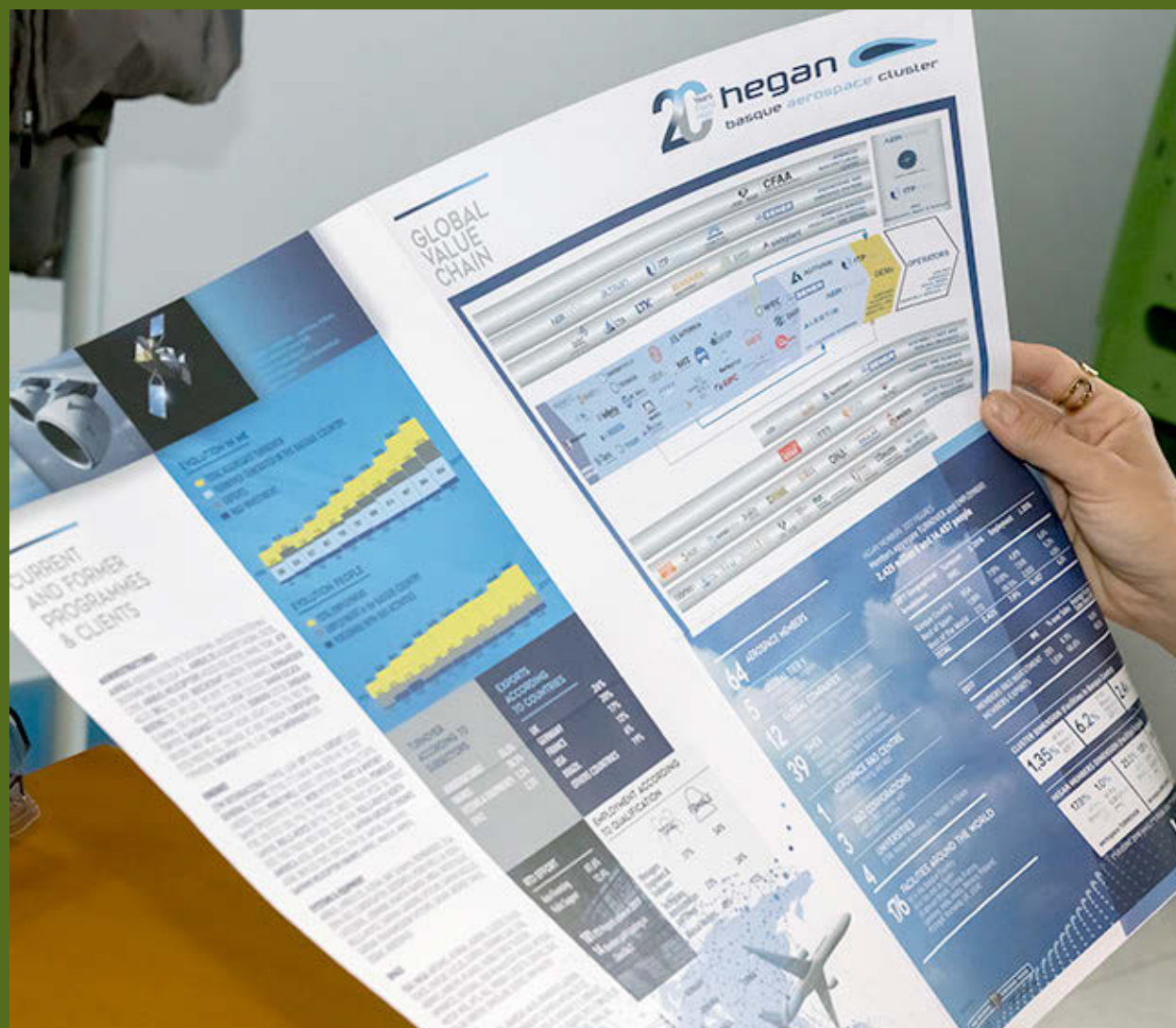
que sean de rápida transferencia al tejido industrial. Es decir, desarrollar procesos avanzados de fabricación de componentes reales en máquinas reales. Liderada por ITP Aero, en componentes de motores, y Danobat Group (máquina-herramienta), y poner en práctica la cadena de valor extendida y de la colaboración *cross-cluster*. Son ya más de 60 socios y desarrolladores de proyectos los que trabajan en este entorno colaborativo. En la última asamblea general, celebrada el pasado noviembre, se constató que el compromiso de los miembros de esa iniciativa sigue firme y que el nivel de trabajo llevado a cabo ha superado lo planeado y pactado en cuanto a proyectos.

¿Qué significa esta instalación para el sector?

Esta instalación es un referente y un ejemplo claro de colaboración entre empresas y universidad, en el que las compañías tienen a su disposición máquinas reales para hacer desarrollos que no podrían hacer en su planta para no parar la producción. Por eso, cada vez tenemos más colaboradores y socios. El CFAA mejora la competitividad y de una manera más acelerada y rápida. No hay ejemplos en España de este tipo de centros y ya se ha acercado algún gobierno de otra región para ver el ejemplo de colaboración público-privada y poder replicarlo; estamos abiertos a empresas y socios de fuera de Euskadi, pero nuestra capacidad es limitada.

¿Y cómo afronta la aeronáutica vasca la transformación digital?

Es necesario preparar el futuro para mantener y aumentar la competitividad y asegurar la posición en el mercado a largo plazo. La adaptación a la industria 4.0 ayudará a las empresas a posicionarse en esta carrera de fondo y aquellas que no apuesten por ello podrían tener dificultades para competir. Las líneas prioritarias para la aeronáutica son la fabricación aditiva, la automatización de procesos, robotización y mecanizado convencional avanzado, porque creemos que no todo van a ser nuevas tecnologías de fabricación, sino que hay que introducir nuevos conceptos en el mecanizado para que se convierta en industria 4.0. También la fábrica inteligente conectada, todo el tema de la conexión y captura de datos, ciberseguridad, la nube y otra serie de mejoras de procesos transversales, importantes en el sector, como son los ensayos no destructivos, las inspecciones y la calidad. Tenemos que desarrollar nuevos procesos y tecnologías para ayudar a los existentes a que se desarrollen en la industria 4.0. La visión artificial y la realidad aumentada también es muy interesante para todas las fábricas.



TXETXU BERRUEZO

Este mes cierra el 20 aniversario de Hegan. ¿Cuáles destacaría como hitos de su historia? ¿Se mantienen los retos iniciales?

Fundado en enero de 1998, Hegan es el clúster regional del sector más antiguo de España y de los primeros en crearse en Europa. Desde sus inicios, el objetivo es la búsqueda de soluciones compartidas que hagan frente en cooperación a los retos que plantea el sector. Entre sus hitos, la gestación de una norma de calidad propia -Hegan 9000-, que permitió al sector adaptarse rápidamente a los estándares aeronáuticos que se implantaron después (EN9100); la creación y apoyo al aula aeronáutica de la Escuela de Ingeniería de Bilbao, y los planes estratégicos sectoriales que nos permiten dirigir las actuaciones de los 64 socios por una senda común, además de nuestra modesta aportación a la creación del CFAA. El reto inicial es el mismo, pero las áreas han variado según evoluciona el sector.

¿Qué opina sobre el ‘consejo’ del Ejecutivo vasco de propiciar colaboraciones y/o uniones interclústeres para mejorar y ser más competitivos? ¿Con qué clúster vería más opciones de acercamiento?

Es bueno colaborar porque genera más competitividad para las empresas. Buscamos sinergias para colaborar con otros sectores como automoción, energía, TEIC, pero aún nos queda camino por recorrer. Sí destacaría la estrecha colaboración con el sector de máquina-herramienta, como ejemplo el CFAA y el aula de máquina-herramienta. Tenemos como reto buscar más colaboraciones con otros sectores, porque eso da lugar a la diversificación de productos, oportunidades de nuevos negocios, etc.

Para finalizar, ¿cuál sería la principal demanda del sector? ¿Se siente respaldado por el lado institucional?

Es justo decir que el Gobierno vasco apoya consecuentemente al sector aeronáutico de una manera equitativa a otros sectores industriales, teniendo en cuenta la multisectorialidad del tejido industrial vasco. Sí se echa en falta una política coordinada y de carácter estratégico a nivel estatal, tal y como tienen otros países como Francia, Alemania y Reino Unido. Desde la Asociación Española de Tecnologías de Defensa, Aeronáutica y Espacio (Tedaee) se está trabajando con todos los clústeres regionales para conseguir este apoyo más coordinado del Gobierno central, un plan estratégico para el sector aeronáutico y espacial español. Recientemente se ha presentado la agenda sectorial y se necesita ahora la elaboración de un plan con presupuestos definidos y acciones concretas para el sector en España.

“El centro de fabricación avanzada incrementa la competitividad”

“Tenemos como reto ampliar la colaboración con otros clústeres”

“Falta un plan coordinado y estratégico para el sector en España”