

## Crisis y corrupción en EADS

**Pere Ortega**

Desde su nacimiento, en julio del 2000, European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) se convirtió en una de las joyas más preciadas de la UE. EADS nació bajo el impulso de sus dos estados líderes, Francia y Alemania, y España como invitado menor. La intención era convertir EADS en una gran empresa aeronáutica mundial y un polo para el desarrollo de nuevas tecnologías en Europa. EADS se formó tras fusión de la alemana Daimler Aerospace, la francesa Aerospatiale propiedad de Lagardère, y por parte de España de Construcciones Aeronáuticas, SA (CASA), propiedad del Estado, quien a cambio obtuvo el control del 5,5% de las acciones del nuevo consorcio.

EADS, a través de su filial Airbus, pretendía competir en el mercado de aviones de transporte civil con la estadounidense Boeing, hasta entonces líder indiscutible mundial. La gran apuesta de Airbus, era la fabricación de un gigante del transporte civil, un avión de grandes dimensiones, el A-380 de dos pisos con capacidad para 850 personas y diseñado para albergar algunos lujos como cabinas individuales, dobles, sauna, sala de juego, etc. Pero, a la vez, EADS era, como su nombre indica, un potente consorcio militar, hoy situado en sexto lugar en el ranking mundial de fabricantes de armamentos, con diversas divisiones de producción: de aviones de combate (Eurofighter); de transporte militar (A400M); cohetes espaciales (Ariane); satélites (Galileo) con doble función, ofrecer información civil pero también militar; helicópteros de combate (Tigre) que fabrica la filial Eurocopter; y finalmente diversos sistemas de misiles que fabrica otra firma del grupo, MBDA.

Las cosas en EADS se empezaron a torcer cuando en junio de 2006 surgió el anuncio de que Airbus retrasaba la entrega de su avión estrella, el A-380, debido a problemas tecnológicos, y anunciaba la duplicación de su coste. Esto provocó que las acciones de la compañía se hundieran un 27% en bolsa. Anuncio acompañado de un escándalo mayúsculo, puesto que tan sólo tres meses antes su copresidente, el francés Noël Forgeard, aprovechando la información privilegiada de que disponía vendió sus *stock-options* y se embolsó 3,8 millones de euros. Lo mismo hicieron otros directivos y los principales accionistas privados, el fabricante de armas francés Arnaud Lagardère y el socio alemán Daimler, que se desprendieron de la mitad de sus acciones. En su conjunto, los diez millones de títulos vendidos aportaron unos 90 millones de beneficios a todos los implicados, mientras el resto de accionistas y los estados francés y español veían asombrados como el capital de sus acciones retrocedía. Ante el escándalo, se despidió al personal de dirección de EADS, pero como eran poseedores de contratos blindados

recibieron fuertes indemnizaciones. Forgeard se embolsó otros 8,5 millones de euros. En el otro extremo de la cadena de producción, los 110.000 trabajadores de sus factorías veían como se reestructuraba EADS y se dejaba sin trabajo a 10.000 personas en toda Europa.

Como era de esperar, las cosas no acabaron ahí. En octubre de 2007, la Autoridad de Mercados Financieros francesa ponía en manos de la fiscalía una denuncia por delito de “iniciación” (información privilegiada) contra un total de veinte directivos y accionistas, entre ellos Legardère. El caso hoy sigue en los juzgados a la espera de una resolución. Pero el culebrón continuó. Poco más tarde, en noviembre del 2007, apareció otro obstáculo en el camino de EADS: la dirección decidió retrasar la fabricación del avión de transporte militar A400M. El ensamblaje del cual se lleva a cabo en Sevilla y buena parte de sus componentes se fabrican en diversas empresas españolas. El coste estimado del retraso fue evaluado por la dirección de EADS en 1.200 millones de euros y sumía a la filial española EADS-CASA en la incertidumbre sobre su futuro. Por último, a finales de febrero pasado, surgió el anuncio de la dirección de EADS de integrar el A400M, hasta ahora en manos de EADS-CASA, en Airbus Military, lo cual se llevó a cabo con la oposición del Director del sector militar EADS-CASA y del gobierno español, ante el temor de perder el control sobre este modelo y de un posible desplazamiento del ensamblaje fuera de nuestras fronteras.

Además, Airbus siempre ha gozado de ayudas millonarias por parte de los estados. Así, fue denunciada ante la OMC a finales de 2006 por su rival estadounidense Boeing, por recibir ayudas por un importe de 14.300 millones de euros de la UE y de los gobiernos europeos implicados en la fabricación de sus aviones. A su vez, la dirección de Airbus respondió denunciando ante la misma instancia que el gobierno de EE.UU. había entregado a Boeing subsidios por un importe de 18.600 millones de euros. Es decir, estamos hablando de un consorcio empresarial, EADS y todas sus filiales (Airbus, Eurocopter, Astrium, MBDA...) que se presentaba como el gran proyecto motor en desarrollo de I+D en nuevas tecnologías que beneficiaría a la industria civil europea. Y ahora, en lugar de aportar desarrollo y bienestar, se ahogan en medio de corrupción e incertidumbre.

La crisis de EADS, además de la falta de control, sueños de grandeza y corrupción, está afectada por otras dos cuestiones. El problema del cambio climático y la producción de armamentos. Respecto a la cuestión ecológica que plantean las emisiones de bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) a la atmósfera por parte del transporte aéreo. El superavión A380 para 850 pasajeros, según la propia empresa, parecía en parte solucionado, pues pese a su enorme capacidad y peso, estaba dotado de una tecnología que le permitía ahorrar combustible. Esto posibilitaba apostar por incrementar los vuelos de

transporte aéreo. Pero el problema es el mismo del automóvil que también apuesta por motores de menor consumo. ¿Acaso se puede universalizar el transporte aéreo de viajeros sin acelerar el cambio climático?

Hoy el transporte aéreo contabiliza unos 1.700 millones de pasajeros al año. Y de estos, tan sólo unos 300 millones son por razones de trabajo, las elites políticas, empresariales y profesionales que se desplazan en avión. El resto de 1.400 millones de pasajeros viaja para hacer turismo ¿Es razonable continuar con el uso intensivo del avión para la expansión del turismo?

La expansión del uso del transporte aéreo de manera intensiva provoca un grave deterioro del medio ambiente. Y produce la misma congestión que el automóvil como transporte privado. De una parte, por el continuo crecimiento de las infraestructuras de los aeropuertos, más pistas y más accesos de transporte de los usuarios para llegar a ellos. Después está el problema del combustible, una energía fósil no renovable, un derivado del petróleo, de mayor calidad, el queroseno, especialmente refinado para la combustión de los motores de avión. Y que como todos los hidrocarburos emite CO<sub>2</sub>, una de las causas del efecto invernadero que nos ha conducido al actual cambio climático.

A la cuestión ecológica se añade la de la fabricación de armas. EADS facturó en esta actividad 7.572 millones de euros en el año 2006, de los cuales 1.020 correspondieron a la parte española de EADS-CASA. En este punto, quiero recordar que, para que un producto forme parte de la economía real, éste debe circular en el mercado, pues sólo así adquirirá un valor social. Y las armas, por mucho que se quiera demostrar no forman parte de la economía productiva, pues ni circulan por el mercado, ni aportan valor añadido en I+D al sector civil, sino al contrario, destruyen I+D, pues no más allá del 10% revertirá en el sector civil. Con lo cual, el 90% restante son costes de oportunidad perdidos. En el caso español, el Estado ha entregado desde 1997 17.400 millones de € en concepto de I+D a las industrias militares, y buena parte han ido a parar a EADS-CASA, con quien se mantienen contratos de armas desde esa misma fecha por 20.000 millones de €. Ante semejante dispendio hay que preguntarse: ¿las armas son bienes productivos? Mi respuesta es negativa. Las armas al no entrar en los circuitos de intercambio no tienen ningún valor social. Y al ser adquiridas por el estado, sin competencia, generan clientelismo, endeudamiento e inflación.

La crisis de EADS debería ser una oportunidad para repensar la producción militar y pasar al sector realmente productivo, el civil. Así como para reordenar y ajustar el transporte aéreo, empezando por los precios, el queroseno no está gravado por impuestos. Esa sería una fórmula para disuadir del uso del avión en viajes superfluos.

4/2009