

Industria aeronáutica en pleno ascenso En menos de siete años el número de firmas instaladas en México creció 600%; sus ex- portaciones ya superan los 400 mdd.

Hace algunos años, ¿quién hubiera creído que en 2007 saldría de la línea de producción el primer avión comercial fabricado en China? Seguramente, muy pocos. Pero, de manera increíble, sucedió.

Como un verdadero regalo navideño, el pasado 21 de diciembre la empresa China Aviation Industry Corporation manufacturó el primer avión regional comercial ARJ-21, con capacidad para 90 asientos y que entrará en operaciones a más tardar en 2009.

El avión, por sí mismo, no preocupa demasiado a Boeing y Airbus —los dos consorcios mundiales líderes en la fabricación de grandes aeronaves—, dado que el vehículo aéreo está hecho para mercados regionales. En todo caso, Bombardier y Embraer son quienes se deben preocupar. Y es que este avión asiático es apenas la base de despegue de un programa lanzado en 2003 que busca dotar a China —la de la manufactura barata— de su propia industria aeronáutica.

No hay motivos para pensar que México sea incapaz de hacer algo similar. Al menos, en la actualidad se sientan las bases para consolidar una industria aeroespacial que podría dar gratas sorpresas en algunos años.

¿México es capaz de fabricar un avión? Los más optimistas opinan que esto sería factible en un periodo de cuatro años; otros son más reservados y estiman que tendrá que pasar más de una década para lograrlo. Lo cierto es que un mayor número de empresas del sector desarrollan proyectos en el país para manufacturar partes aeronáuticas de alto valor agregado y con tecnología especializada para el mercado de exportación, lo cual forma parte de un proceso de evolución y aprendizaje para cuando llegue el momento crucial. Por ejemplo, Bombardier ya ensambla aquí fuselajes medios y traseros. De hecho, para este año espera exportar 17 y para 2010 pretende construir un fuselaje cada cinco días.

Un estudio del armador de aviones europeo Airbus, estima que a nivel mundial las aerolíneas demandarán más de 24,000 aeronaves en 2026, así que a México no le queda más que ponerse a trabajar o, de lo contrario, se le podría ir el “avión”.

TOMANDO VUELO

A finales del año pasado, Eduardo Solís, ex jefe de la Unidad de Promoción de Inversiones de la Secretaría de Economía (SE), aseguró que, al cierre de 2007, México habría recibido inversiones en el sector por 750 mdd, además de que unas 30 empresas estarían por anunciar nuevas colocaciones de capital.

De acuerdo con Solís, el plan del gobierno es que en un plazo de entre cuatro y seis años nuestro país sea capaz de manufacturar un avión completo.

Por lo pronto, investigaciones del gobierno de Querétaro arrojan que hasta el momento hay unas 120 empresas del ramo operando en territorio nacional, las cuales generan alrededor de 15,000 empleos.

Juan Manuel Rodríguez, director general de Regional Cargo, firma que ofrece servicios logísticos en clústers aeroespaciales, comenta que las empresas del ramo han partido de la experiencia que ha tenido la industria automotriz en México, aprovechando la infraestructura para asentarse, principalmente, en ciudades como Querétaro, Monterrey, Chihuahua, Ciudad Juárez, Tijuana y Guaymas, ya sea fabricando componentes o dando servicio de mantenimiento y reparación. Por cierto, durante la inauguración formal de la planta de Bombardier, a finales de febrero, el presidente de México, Felipe Calderón, recordó que el camino que recorre la industria aeroespacial fue el que tuvo que transitar el sector automotriz para consolidarse.



Para Rodríguez, un factor que le favorece a México en el plano internacional es que a los fabricantes europeos les resulta más barato asentarse en regiones como América, zona de influencia del dólar, pues eso les ha permitido reducir sus costos de operación, ya que no tienen que pagar en euros.

Al mismo tiempo, añade, empresas de EU y Canadá voltean hacia México, ya que pueden encontrar mano de obra calificada a precios menores respecto a países como Brasil, donde está asentada la firma Embraer, uno de sus principales competidores. "Estamos en una especie de situación geoeconómica afortunada", menciona el director de Regional Cargo.

MÁS COMBUSTIBLE

Tan sólo el año pasado diversas empresas anunciaron proyectos de inversión que acercan a México hacia la plataforma de despegue definitiva.

A finales de octubre, por ejemplo, el grupo francés Safrán aseguró que invertiría en México 20 mdd para producir sistemas de aterrizaje y partes para motor, entre otros.

En septiembre pasado, la empresa española Aernnova Aerospace anunció inversiones en Querétaro por más de 130 mdd durante los próximos cinco años.

El capital servirá para edificar una nave industrial para la fabricación de componentes aeronáuticos y montaje de aeroestructuras para los principales fabricantes de aviones y helicópteros del mundo: Airbus, Boeing, Bombardier, Eads, Eurocopter y Sikorsky.

Incluso, el propio Boeing tiene la vista puesta en México, aunque primero esperará a ver la experiencia de Bombardier, reconoció a mediados del año pasado su vocero, Nicolaas Groeneveld.

También está en marcha el proyecto de la firma Honeywell Aerospace, que contempla la creación de un centro de investigación y tecnología aeroespacial para producir turbinas, con una inversión programada en dos etapas de 40 mdd cada una.

Pero no sólo empresas estadounidenses, canadienses y europeas ven hacia México, incluso, se cuentan sudamericanas importantes.

A finales del año pasado, Urbano Cícero, presidente de la firma brasileña High Technology Aeronautics — proveedor de Embraer— comentó durante una visita a México que la empresa estaba analizando instalar una planta de manufactura de componentes aeroespaciales, con una inversión de entre cinco y 10 mdd. La decisión final la tomaría el corporativo en 2010, según menciona Cícero.

Otro elemento que le da solidez al desarrollo es el convenio firmado en septiembre de 2007 entre los gobiernos de México y EU, mediante el cual la nación americana avala las certificaciones de piezas y componentes aeroespaciales fabricados en México.

De acuerdo con información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), este convenio facilitará el monitoreo de las instalaciones de mantenimiento, personal, tripulación de vuelo, centros de capacitación de aviación y operaciones de vuelo del vecino país. En un futuro, un convenio similar podría firmarse con Canadá.

CARTAS DE VUELO

Uno de los planes más ambiciosos es, sin duda, el de la firma canadiense Bombardier, empresa que promete invertir más de 200 mdd en los próximos 10 años para lograr la fabricación de aviones regionales en México. Por lo pronto, la empresa manufactura fuselajes y arneses en el país.

Con la llegada de Bombardier, General Electric (GE) y Vesta anunciaron, en 2007, una inversión conjunta por más de 100 mdd en el desarrollo de un parque industrial en Querétaro para la operación de empresas aeroespaciales.

Este complejo servirá como ancla para atraer a diversos proveedores de esta industria. El programa de ambas firmas busca consolidar el primer clúster aeronáutico del país, con capacidad para albergar a 30 empresas nacionales e internacionales.

De acuerdo con Renato López, secretario de Desarrollo Sustentable del estado de Querétaro, gracias a empresas como ITR, GE, Bombardier y Messier Services, entre otras, se ha rebasado la cifra de 3,500 empleos generados por este sector.

En el mediano plazo, asegura, el estado detonará alrededor de seis proyectos de inversión por 600 mdd, que generaran 6,000 empleos directos.

Hace unos días, la empresa española itp, casa matriz de itr, anunció un convenio con el gobierno de Querétaro para fabricar en México turbinas de alta presión.

Lo más interesante es que Querétaro es tan sólo uno de varios estados donde comienzan a desarrollarse clústers aeroespaciales. Otros lugares son Ciudad Juárez, Monterrey, Tijuana, Guadalajara y Chihuahua.

Luis Carlos Ramírez, director del Comité Aeroespacial de la Asociación de Maquiladoras y Exportadoras de Chihuahua (Ameac), comenta que el desarrollo en el estado se ha dado de tal manera que hay asentadas unas nueve maquiladoras, las cuales manufacturan productos aeronáuticos de alto valor.

Además, sin dar cifras precisas, señala que este año se ejecutarán en la región otros proyectos en los ramos metal-mecánico, maquinados y electrónicos asociados a la industria.

“Tenemos grandes perspectivas de crecimiento en la región. Creemos que se puede consolidar este mercado”, menciona a Manufactura Carlos Ramírez.

César Castro, presidente del Consejo Nacional de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación (CNIMME), asegura que, en el mediano plazo, la industria aeronáutica será una de las más importantes de México en materia de atracción de inversiones y generación de empleos, además de que podría generar una derrama tecnológica interesante.

En esto, menciona, tiene que ver la labor del gobierno federal y los programas de exención de impuestos, lo cual es atractivo para las transnacionales, aún con la entrada en vigor del Impuesto Empresarial a Tasa Única (IETU) y la incertidumbre económica que prevalece en los países de alta manufactura.

TURBULENCIA A LA VISTA

Hay varios aspectos que se deben superar para potenciar la industria nacional, entre ellos, el logístico, pues representa un alto costo para las empresas asentadas en México, al igual que las tarifas eléctricas, los combustibles y la sobrerregulación.

Pero hay un factor que preocupa en particular: se trata de la falta de personal calificado —técnicos e ingenieros— para los procesos altamente especializados que desarrollan en el país las empresas del ramo.

Es ésta una de las razones principales que llevan a César Castro y Carlos Ramírez a considerar que es demasiado apresurado asegurar que México podría manufacturar aviones en un lapso de cuatro años, como lo pretende el gobierno federal.

Fuente: CNNExpansion

Por: Hugo DomÍnguez

De acuerdo con el Programa Internacional para la Evaluación de los Alumnos (PISA, por sus siglas en inglés) 2006, de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), 50% de los jóvenes mexicanos de 15 años está en los niveles más bajos de rendimiento escolar en cuanto a habilidades científicas, matemáticas y de lectura, lo que significa que no están calificados para cursar estudios superiores.

El informe reporta que México ocupa el último lugar —en un universo de 30 naciones— en ciencias y matemáticas.

“Este aspecto (el nivel de educación) es crítico. En varios análisis que hemos hecho la iniciativa privada (IP) y las escuelas, vemos que hay diferencias entre lo que esperan las compañías de los egresados, y lo que éstos pueden ofrecer. A nivel técnico, incluso, vemos un déficit; las escuelas no podrán cubrir la demanda (del sector aeroespacial)”, explica Carlos Ramírez.

“Ahí es donde está el enorme reto. No quiere decir que todos están reprobados; lo que se debe hacer es fomentar el interés por esas materias, pero México carece de un programa para ello”, agrega Juan Manuel Rodríguez.

La IP y el gobierno saben muy bien de esta problemática y no quitan el dedo del renglón. El año pasado se creó el Consejo Mexicano de Educación Aeroespacial, presidido por el Instituto Politécnico Nacional (IPN), donde trabajarán universidades de todo el país, entre ellas: La Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL) y la Universidad Autónoma de Chihuahua (UACH), cada una con la encomienda de concentrarse en un área específica del sector para elevar el nivel de los profesionistas.

Carlos Ramírez concluye destacando que este tema ha sido discutido a nivel estatal y federal, y que ya hay planes para que las empresas del ramo colaboren con las instituciones educativas de Chihuahua para la reestructuración de los programas de estudio y la capacitación de los maestros: “Estamos terminando el plan de acción, por lo pronto, ya hay una vinculación más fuerte”.

En la actualidad, con el apoyo del gobierno del estado se otorgan becas a los alumnos para enviarlos por periodos de seis meses y un año a las casas matrices de las empresas del sector, con el fin de que puedan tener una formación adecuada.

A su vez, el gobierno de Querétaro trabaja con instituciones educativas y centros de investigación y desarrollo tecnológico al servicio de la industria, entre ellos, con la Universidad Tecnológica de Querétaro (UTEQ), de donde son la mayoría de los empleados que laboran en Bombardier, que al día de hoy suman 900.

Por supuesto que el proyecto para crear la Universidad Nacional Aeronáutica de Querétaro (UNAQ), que tendrá una inversión de 530.6 mdp en los próximos tres años, es una bocanada de aire para las compañías que tienen proyectos de expansión en la región. El edificio donde se ubicará esta institución ya está en construcción y albergará a 2,000 estudiantes. Son cuatro las áreas en las que se desarrollará el alumnado: Manufactura, Instalaciones Eléctricas, Operación y Mantenimiento de Aviones.

Como se observa, el reto que tiene el sector es equiparable al que enfrentó y superó en su momento la industria automotriz, sobre todo en el rubro que compete a contar con personal lo suficientemente calificado para diseñar y manufacturar un avión de principio a fin. Aceleremos este proceso.