

C-295 comprado por la Fuerza Aérea Brasileña.



Principales mercados de exportación de la industria de Defensa española

Las exportaciones del sector industrial de defensa en España crecieron el año 2005 alrededor de 260 millones de euros, hasta alcanzar los 1.310 millones de euros, es decir, más de la tercera parte de la facturación total del sector, estimada en 3.310 millones.

Sin embargo, estas ventas han sufrido cierta desaceleración comparadas con el ritmo de crecimiento que las caracterizaba desde 2000 y hasta estabilizarse en 2004. Europa sigue concentrando gran parte de estas exportaciones, situándose en la actualidad esta partida en el 80 por ciento del total, muchas veces materializadas en acuerdos de colaboración internacional, pero otras como ventas directas, como es el caso de las fragatas noruegas, por citar un ejemplo.

Un año tras otro, el sector aeronáutico español tiene en los aviones de transporte de EADS CASA uno de sus principales bastiones en el mercado internacional. Si bien las presiones estadounidenses terminaron echando por tierra el contrato para el suministro a Venezuela, se mantenían las esperanzas de conseguir el de la aeronave conjunta de carga JCA (*Joint Cargo Aircraft*) estadounidense. Poco antes de su resolución, el embajador de Estados Unidos en España, Eduardo Aguirre, afirmaba que su país no tendría en cuenta criterios que no fueran técnicos a la hora de decidir el vencedor del concurso.

Estados Unidos necesita aviones de transporte de tamaño medio para usar dentro de los teatros de operaciones en que se encuentra implicado, evitando usar los Lockheed C-130 *Hercules* a mediana capacidad o los -muy caros de

mantener- helicópteros Boeing CH-47 *Chinook*. Para ello puso en marcha ese programa, por el cual tanto la USAF (75 aviones) como el US Army (70 aviones) se dotarían de aviones de este tipo, con una más que buscada comunalidad de sistemas con el omnipresente tetramotor estadounidense, que a priori no pintaba bien para el C-295 de EADS CASA, dado que su contrincante -y ahora vencedor-, el Alenia C-27 *Spartan*, jugaba fuerte esta baza.

El pasado 13 de junio se anunciaba que este era el vencedor, asignando al contratista principal, L-3 Communications (junto a Boeing y Alenia) el pedido para la fabricación de 78 ejemplares, estableciendo una fase de un año de producción de baja cadencia, o *LRIP (Low-Rate Initial Production)*, marcando junio de 2012 como fecha de finalización de la entrega.



Así serán los A400M.