

Dispositivo de Tratamiento Singular



UNIÓN EUROPEA

Índice

Industria aprueba préstamos por valor de 359 millones para el A350	3-4
Innovación anuncia la próxima llegada de cinco nuevos proyectos industriales	5-6
El Supremo paraliza las obras de Las Aletas pero la Junta asegura que el proyecto es "irreversible"	7-8
Próxima parada: La Cabezuela	9-10
La Junta presentará el mismo proyecto de Las Aletas y justificará su necesidad	11-12
La Universidad de Cádiz agregará Ingeniería Aeronáutica a su catálogo de títulos	13-14
Alestis quiere tener acabada su nueva factoría de Puerto Real en marzo	15
El vuelo A400M da alas a la Bahía	16-17
Podría instalarse una fábrica de pastas en Zona Franca	18



Industria aprueba préstamos por valor de 359 millones para el A350

Pueden solicitarlos los subcontratistas de primer nivel de Airbus y Rolls Royce: Alestis, Aernnova, Aries Complex y Motores ITP. Este año se conceden hasta 93,7 millones

El Ministerio de Industria ha aprobado la normativa para la concesión de préstamos a los subcontratistas de primer nivel de las compañías Airbus y Rolls Royce, encargadas del programa del nuevo modelo A350 y de su motor Trent. El pasado 20 de octubre de 2009, el Boletín Oficial del Estado (BOE) publicaba el Real Decreto por el que se pone en marcha esta iniciativa aprobada por el Consejo de Ministros, que prevé la concesión de hasta 93,7 millones de euros en 2009 y de 265,2 millones más en el periodo comprendido entre los años 2010 y 2014.

En concreto, son cuatro las empresas que pueden acceder a estos préstamos: Aries Complex, empresa establecida en el Parque Tecnológico de Boecillo (Valladolid), encargada de la fabricación del estabilizador vertical de cola del A350, mediante un contrato por 30 años, que prevé una facturación de 1.000 millones de euros. En segundo lugar, Aernnova, empresa que se dedicará al diseño de ingeniería, desarrollo, soporte de certificación de estructuras y fabricación del estabilizador horizontal y el elevador del aparato. En tercer lugar, la andaluza Alestis, cuya factoría ya se levanta en Puerto Real, junto a la extinta fábrica de Delphi.

Esta nueva sociedad, avalada por la Junta de Andalucía, se encargará de construir el cono de cola y la *belly fairing* (panza) del A350. Además, prevé la creación de unos 550 puestos de trabajo en su nuevo centro gaditano.

La cuarta empresa es el fabricante vasco de turbinas aeronáuticas ITP (Industria de Turbo Propulsores). Este negocio firmó un acuerdo con Rolls Royce para diseñar, fabricar y montar la turbina de baja presión del único motor que tendrá el A350, el Trent XWB.

Sobre estos préstamos, el Ministerio de Industria explicó que se trata de la concesión directa de préstamos o anticipos reembolsables por valor de 358.971.350 euros a empresas establecidas en España que tienen la condición de subcontratistas de primer nivel de Airbus y Rolls Royce.



... CONTINUACIÓN

Los préstamos regulados en la normativa aprobada por el Consejo de Ministros podrán adoptar dos modalidades. En primer lugar, anticipos reembolsables, según su definición en el Marco comunitario sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación. Son préstamos cuyas condiciones de reembolso dependen del resultado del proyecto y podrán cubrir hasta un máximo del 40% de los costes elegibles de la fase de desarrollo experimental del proyecto y hasta el 60% de la fase de investigación industrial. En caso de éxito del proyecto se deberán reembolsar con un tipo de interés al menos igual al tipo aplicable con arreglo a la Comunicación de la Comisión relativa al método de fijación de los tipos de referencia y actualización.



Maqueta del nuevo A350

En segundo lugar, préstamos a interés cero. Su importe máximo será el 75% de los costes elegibles de la participación de cada una de las entidades en el desarrollo del A350 o, en su caso, el que resulte de la aplicación de los límites de intensidad de ayuda establecidos en el Marco comunitario sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación. Su duración será de un máximo de 15 años incluyendo en este periodo hasta cinco años de carencia.

Fuentes informativas:

Diario de Cádiz (www.diariodecadiz.es) y elaboración propia.



UNIÓN EUROPEA

Innovación anuncia la próxima llegada de cinco nuevos proyectos industriales

*El consejero explicó que forman parte de sectores
como las energías renovables, y la biotecnología*

El consejero de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía, Martín Soler, ha asegurado que se siente “razonablemente satisfecho” con el desarrollo del Plan Bahía Competitiva en Cádiz. En declaraciones a *Europa Press* anunció que la Administración regional trabaja en la captación de cinco nuevos proyectos y señaló la intención del Gobierno autonómico de “seguir apostando” por otras iniciativas que se encuentran “con dificultades” de instalación.

Soler dijo que el plan ideado “no es sólo para cubrir Delphi, sino como una iniciativa mucho más ambiciosa” de consolidación de la industria existente, con más inversión en I+D+i, diversificación a nuevas industrias y captación de inversión. Así, explicó que la Junta de Andalucía trabaja en la actualidad en la instalación de cinco nuevos proyectos industriales para instalarse en la Bahía, unas iniciativas relacionadas con los sectores de la biotecnología, las energías renovables, la gestión ambiental y los residuos. Manifestó que espera poder presentar estas iniciativas en próximas fechas y que se trata de “ámbitos en los que Andalucía se está convirtiendo en un auténtico ecosistema de atracción de empresas”.

Lo que buscan

“Estas firmas vienen buscando el suelo productivo de calidad existente, la paz social, la formación de los trabajadores, los incentivos y el desarrollo de la I+D+i”, añadió el consejero. Igualmente, Soler apostó por “estar y seguir” trabajando por Cádiz, apuntando también a la existencia de otros proyectos ante los que la Junta “está con ellos porque hay dificultades”, sobrevenidas generalmente por la actual coyuntura económica. Entre estas iniciativas mencionó Aeroblade, que constituye “uno de los proyectos en el que se está encima de él, trabajando para que salga adelante y espero que así sea”. Todas estas empresas se unen a las que ya han comenzado a funcionar, como son Software Factory de Sadiel, 120 empleos, que alcanzarán 400 en una nueva fase y Gadir Solar, centrada en los paneles solares, con 150 empleos, que se elevarán a 210 cuando esté a pleno rendimiento. También, se encuentra la nueva planta de Alestis Aerospace, con 350 empleos, que se elevarán hasta 600 cuando esté a pleno rendimiento; o el proyecto de Componentes Nanotecnológicos, con 106 empleos.



... CONTINUACIÓN

Además, concretó que en breve se pondrá en marcha Gadir Cogeneración, en La Cabezuela, que generará en una primera fase energía eléctrica con la compra de aceite para la cogeneración y, en una segunda, obtendrá biocombustibles mediante el cultivo de microalgas, con el proyecto de Celulosa Investments, y que suman casi 100 empleos entre los dos proyectos. Asimismo, arrancará en los próximos meses el proyecto de TerraSun, para fabricar paneles solares fotovoltaicos holográficos, en el parque TecnoBahía y que creará 240 nuevos empleos. El Plan contempla hasta 2013 toda una batería de medidas para generar en la Bahía un "medio innovador y un capital humano cualificado", para mejorar la competitividad.



Nueva planta de Alestis, en construcción

Fuentes de la Consejería señalaron que los nuevos proyectos son de procedencia nacional e internacional, aunque rehusaron dar más detalles al respecto. En meses anteriores, fuentes de Bahía Competitiva indicaron la existencia de negociaciones con Infinia Solar, una compañía norteamericana que se dedica a la fabricación de concentradores solares (paneles fotovoltaicos de menor superficie y mayor eficacia). Otra empresa con la que ha habido negociaciones es la portuense Cádiz Solar Center, que también es del sector de energías renovables y sobre la que se contempló que se instalara en la antigua factoría de Delphi.

Fuentes informativas:

La Voz Digital (www.lavozdigital.es) y elaboración propia.



El Supremo paraliza las obras de Las Aletas pero la Junta asegura que el proyecto es "irreversible"

El que se preveía como uno de los principales proyectos industriales de España puede quedarse en papel mojado tras una sentencia del Tribunal Supremo que prohíbe el asentamiento de instalaciones para usos empresariales o recreativos en esta zona, ya que incumpliría la Ley de Costas

El proyecto previsto para el nuevo polígono de Las Aletas puede quedarse en papel mojado tras una sentencia del Tribunal Supremo que prohíbe el asentamiento de instalaciones para usos empresariales o recreativos en esta zona, ya que se incumpliría la Ley de Costas. De esta manera, el Supremo da la razón a la asociación ecologista WWF, que el pasado mes de junio presentó una demanda contra el expediente de Las Aletas, "por apreciar que la creación de una reserva para usos industriales en el dominio público marítimo-terrestre estaría infringiendo la Ley de Costas". Lo que se presumía iba ser uno de los mayores polígonos de España, con casi 300 hectáreas de suelo, puede quedarse en nada. Además, se trataba de una de las mejores bazas para generar empleo en la provincia, con unas 10.000 nuevas ocupaciones.

El Tribunal Supremo ha dado un fuerte varapalo al proyecto del macrocomplejo tecnológico Las Aletas, que tanto Gobierno central como Junta de Andalucía plantearon como una solución a la crisis industrial que padece la provincia. La Justicia da ahora la razón a los ecologistas y anula la resolución del Consejo de Ministros que permitía el asentamiento de instalaciones industriales en una zona de elevado valor ambiental en las marismas gaditanas. El consorcio responsable del proyecto ha ordenado la suspensión inmediata de las obras en los terrenos afectados, pero insiste en que se mantiene el compromiso para sacar adelante el proyecto, para el cual ya están buscando alternativas.

El fallo del Supremo, estima que 287 de las 527 hectáreas previstas en el complejo pertenecen al Parque Natural Bahía de Cádiz y, por tanto, no es un terreno compatible con las pretensiones de las administraciones de crear allí un área de actividades industriales, logísticas y empresariales. Así, deja sin efecto la decisión del gabinete ministerial de abril de 2007 que declaraba dicha superficie, afectada como dominio público marítimo-terrestre, zona de reserva para el proyecto industrial.



... CONTINUACIÓN

La sentencia responde al recurso presentado por la organización ecologista WWF-Adena en junio de 2008, en el que se alertaba de que la decisión del Ejecutivo "forzaba" la legislación de costas vigente (de 1988), que fija que la zona de playa sólo puede ser ocupada por instalaciones que, por su naturaleza no puedan tener otro emplazamiento, como pueda ser un faro o un centro de investigación. Y recuerda que los fines de la Administración deben ser asegurar la defensa y conservación de estos dominios y garantizar su uso público.

El Alto Tribunal estima que la reserva de los terrenos para el complejo Las Aletas se hacía de forma genérica y por tiempo indefinido, lo que resulta "difícilmente conciliable con la protección del dominio público marítimo-terrestre". Y matiza que "la reserva no puede ser declarada en términos tales que suponga necesariamente la destrucción de las características naturales del terreno hasta el punto de hacer inviable su recuperación, cerrando así, de manera definitiva, toda posibilidad de retorno a la situación anterior". El auto señala además que las administraciones no justifican adecuadamente que dicho emplazamiento sea la única opción viable para instalar el polígono industrial, y califica de "inexcusable" que el informe técnico carezca de un estudio de posibles alternativas. No obstante, el fallo concluye que no hay impedimento alguno para que los usos industriales y de ocio que pretenden llevarse a cabo en la costa se localicen en otra ubicación que no agreda de forma irreversible al medio ambiente.

El Polígono Industrial Las Aletas, ubicado en Puerto Real, se perfilaba como uno de los mayores del país, ya que preveía una inversión de 300 millones de euros y la creación de hasta 10.000 puestos de trabajo en una provincia con las mayores tasas de desempleo. Su puesta en marcha coincidió con la marcha de la multinacional Delphi, que dejó en la calle a cerca de 2.000 personas.

En un comunicado, el consorcio Las Aletas -participado por Gobierno central y Junta de Andalucía- señaló que se iba a dar la orden para la "inmediata suspensión provisional de las obras sobre los terrenos afectados" y resaltaba su compromiso "en la búsqueda de alternativas para hacer realidad el proyecto". Así, el consorcio público entiende que la decisión judicial implica un "replanteamiento del marco jurídico del proyecto", que pasa por una argumentación más detallada de las actividades permitidas en dichos suelos de dominio público.

Por su parte, WWF aplaude la decisión del Supremo, "que permitirá salvar una de las zonas ambientalmente más castigadas de la provincia andaluza", según explicó el secretario general de la organización ecologista en España, Juan Carlos del Olmo, para quien es "incomprensible" que el Gobierno ampare "la destrucción del litoral para satisfacer intereses privados".

Fuentes informativas:

La Voz Digital (www.lavozdigital.es) y elaboración propia.



UNIÓN EUROPEA

Próxima parada: La Cabezuela

Tras décadas de proyecto y reivindicación, el Puerto de Cádiz estará conectado con el ferrocarril a través de un ramal para mercancías, que empezará a construirse de inmediato y entrará en servicio en 2012

Hay quienes recuerdan que el proyecto estaba ya esbozado a principios de los 70. Muchos saben que la reivindicación oficial data de 1998 y que es uno de los incumplimientos del Plan Estatal de Infraestructuras para el período 2000-2007. La mayoría cree que, después de tantos años, no habría salido del cajón de no ser porque se ha convertido en una infraestructura fundamental para el futuro polígono de Las Aletas. Y nadie duda de que el puerto de la Bahía de Cádiz sería hoy en día bien distinto si el ramal ferroviario de La Cabezuela se hubiese construido antes.

Este salto del papel al terreno se dio definitivamente el pasado 14 de julio de 2009 con la adjudicación del proyecto de obra a la UTE formada por las empresas Ploder Uicesa y Vialobra, y aunque habrá que esperar para valorar si desencadena una revolución portuaria y logística, las expectativas son ya bastante halagüeñas.

El ramal conectará el muelle de La Cabezuela-Puerto Real con la línea del ferrocarril Sevilla-Cádiz y dará una nueva dimensión al Puerto de la Bahía de Cádiz, que hasta ahora sólo contaba con una pequeña vía auxiliar en la capital que lleva meses inutilizada y que en los últimos años se limitó al convoy del correo canario.

Con 4,65 kilómetros de longitud, el nuevo tendido férreo nacerá a poco más de 500 metros del apeadero actual de Las Aletas (Universidad) y tendrá tres tramos. El primero discurrirá por la espalda del polígono puertorrelaño de El Trocadero y aprovechará la senda de una vieja vía que desemboca en la factoría de Delphi. El tendido se reemplazará por uno nuevo y se mantendrá, como una bifurcación, la parte final que conduce a la planta automovilística para permitir posibles usos futuros. Después avanzará en paralelo a las naves, dejando a un lado la factoría de Airbus y al otro la propia multinacional.

La segunda parte es la más compleja porque corresponde con la zona de marismas de la Isla del Trocadero. Para superar este espacio natural, se construirá un viaducto de 934 metros de largo, 37 pilas y una altura máxima que rondará los 10 metros. Esta estructura no sólo sobrevolará los esteros, sino también el nudo de carreteras de La Cabezuela que actualmente está cercado por las obras del segundo puente y del desdoblamiento de la N-443 (autovía CA-35). Aquí no acaba la dificultad de esta sección, ya que el viaducto desemboca en los astilleros de Navantia Puerto Real, junto al edificio principal de oficinas. Una parte de esta superficie, aún pendiente de definir, será expropiada a la compañía naval.



... CONTINUACIÓN

El tercer y último tramo va completamente en superficie y en paralelo al cantil del dique de Matagorda y muere a la entrada del muelle de La Cabezuela. Debido a que atraviesa un cruce interior de carreteras del polígono, es probable que se incorpore un paso a nivel para regular ambos tráfico.

Aquí termina la intervención del Ministerio de Fomento porque la integración en el propio dique ya está finalizada y ha corrido a cargo de la propia Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. Sencilla, con un coste de 4 millones y agilizada para aprovechar un fondo presupuestario, la obra comprendía 2,7 km. y se ejecutó el año pasado por las empresas Tecsa y Flota. En su desembocadura, el tendido ferroviario se subdivide en tres, según la carga prevista: graneles sólidos (cereales fundamentalmente y minerales) y graneles líquidos (aceites y productos petrolíferos). El ramal de La Cabezuela será de una única vía y se reservará exclusivamente para el transporte de mercancías. Dado que la actividad principal de esta dársena es de tipo ro-ro (graneles sólidos), el nuevo enlace ferroviario eliminará gran parte del tráfico pesado de camiones de la Bahía y descongestionará considerablemente el polígono puertorrealense.

La previsión de la comunidad portuaria es que, además, propicie un aumento del 25% del movimiento portuario, es decir, unas 700.000 toneladas más anuales (cálculos efectuados sobre el ejercicio 2007) y genere hasta 2.000 puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos. Para comprobar el alcance final de esta infraestructura todavía habrá que esperar 32 meses, que es el plazo establecido en el contrato de obra. Este largo período supone que el tren no entrará en servicio hasta, al menos, la primavera de 2012. Otra infraestructura más que apuntar para el Bicentenario.

El coste será 19,45 millones de euros, a los que hay que sumar los 4 millones ya invertidos en el tercer tramo. En total, la inversión se acerca a los 25 millones y el mayor bocado se destinará al viaducto. Traducido en pesetas, 4.500 millones, que dan una idea de la magnitud de la obra.

Terrenos del Bajo de la Cabezuela

Cuando se ponga en servicio esta infraestructura, el acceso a la capital gaditana por Puerto Real será irreconocible. Pasará de una simple carretera nacional de dos carriles y un puente a convertirse en un nudo de dos alturas compuesto por: una autovía (la CA-35), dos puentes (La Pepa y el Carranza, con siete carriles en total), un ferrocarril para el Cercanías y para el Tranvía, y, sobre todo lo anterior, dos viaductos: el del segundo puente y el ferroviario del Bajo de La Cabezuela. El scalextric está a la vuelta de la década, es cuestión de tres años y todavía hoy resulta difícil de imaginar.

Fuentes informativas:

Diario de Cádiz (www.diariodecadiz.es) y elaboración propia.



UNIÓN EUROPEA

La Junta presentará el mismo proyecto de Las Aletas y justificará su necesidad

El consejero Pizarro no da fechas para su apertura, pero aclara que el Supremo no tumba el parque sino que pide que se aclaren los motivos de su interés económico

El Gobierno regional no tiene intención, por ahora, de mover una sola coma de la redacción del proyecto de Las Aletas en Puerto Real. Al contrario, la Junta sigue adelante en los mismos términos y corregirá los defectos de forma que ha detectado el Tribunal Supremo en la tramitación del expediente administrativo que ha llevado a paralizar las obras.

El Alto Tribunal falló el pasado 19 de octubre contra la actuación que se lleva a cabo en 287 hectáreas de dominio público marítimo-terrestre por vulnerar la Ley de Costas. De esta forma, el Supremo daba la razón a la organización ecologista Adena que había interpuesto un recurso contra el nuevo parque logístico y empresarial de Las Aletas al considerar que su desarrollo rompía con la zona de marismas.

El consejero de Gobernación, Luis Pizarro, aclaró ayer en Cádiz que el proyecto de Las Aletas sigue adelante sin fisuras y destacó que la Abogacía del Estado estudia ahora los defectos de forma detectados por el Supremo, "que serán subsanados lo antes posible". Pese a todo, Pizarro no dió una fecha sobre la reanudación de las obras y, menos aún, sobre la apertura de la primera fase del Parque, prevista inicialmente para 2011.

"Es legítimo y viable"

En este sentido, el consejero aclaró que la sentencia "no tumba el proyecto". El fallo incide sobre anomalías técnicas detectadas en 287 hectáreas de las 527 que ocupa el parque. Pizarro fue especialmente cauto y dijo que nadie renuncia a la legitimidad de Las Aletas como gran centro logístico de la Bahía.

Así, detalló que la figura que seguirá imperando para seguir adelante con las obras, será la de "reserva demanial" que está contemplada por la Ley de Costas. El problema, según el Supremo, no es la Ley de Costas. En este sentido, Pizarro comentó que la sentencia se debe a que no está suficientemente justificado el proyecto para una actuación de este calado en una zona de marismas.



... CONTINUACIÓN

El consejero avanzó que toca ahora a la Abogacía del Estado resolver el entuerto exponiendo con detalle, como requiere el Supremo, los motivos que han llevado a la Administración a fijar su objetivo en Las Aletas para implantar un parque empresarial. Es decir, habrá que detallar la finalidad, justificar su actividad, concretar la fecha en la que estará vigente el parque y, sobre todo, los motivos que llevan al Estado a colocar empresas en una zona de dominio público.

Hay que señalar que la figura de la reserva, antes que la desafectación de los terrenos, permite a la Administración la utilización total o parcial de determinadas áreas del dominio público en cumplimiento de fines de su competencia o para la instalación de actividades que por su naturaleza no se pueden ubicar en otro sitio.

Pizarro aludió a los 14 años de trámites que lleva Las Aletas y al interés social y económico que supone su puesta en marcha, "por tanto, no se renuncia a este proyecto, vital para Cádiz".

*Luis Pizarro, consejero de Gobernación
de la Junta de Andalucía*



Fuentes informativas:

La Voz Digital (www.lavozdigital.es) y
elaboración propia.



La Universidad de Cádiz agregará Ingeniería Aeronáutica a su catálogo de títulos

Fuentes oficiales de la Junta de Andalucía han confirmado que la implantación de la titulación será aprobada, y probablemente se estrenará en 2011. Otra nueva carrera será Ingeniería en Diseño Industrial

La Universidad de Cádiz (UCA) se encuentra inmersa en un proceso de transformación. Aspira a ser un referente internacional en docencia, investigación e innovación, y para ello no sólo está apostando fuerte por rubricar proyectos merecedores de la distinción Campus de Excelencia Internacional, sino también por confeccionar un catálogo de títulos acorde con las directrices europeas y que satisfaga la demanda social.

Una carrera demandada -y fundamental para el desarrollo industrial en la provincia- es la de Ingeniería Aeronáutica, que engrosará el listado de títulos de la UCA. La aprobación oficial aún no se ha producido, pero fuentes oficiales de la Junta de Andalucía dan por hecho el trámite. El equipo rectoral está convencido de su implantación dado el fuerte respaldo que ha recibido este proyecto por parte del Consejo Andaluz de Universidades (CAU) y del Ejecutivo autonómico, como apunta el rector, Diego Sales. "Ingeniería Aeronáutica debe impartirse en Cádiz. Existe un alto compromiso de que así sea tanto por parte del CAU como del Gobierno andaluz. Es algo obvio. La industria aeronáutica precisa de especialistas y de una alta investigación para hacerla competitiva. En esta provincia hay necesidad de formación y de investigación en este sector. Es una prioridad para el desarrollo de la industria en esta zona", declaró tajante.

Señaló que 2011 es el año para la implantación de Aeronáutica, y Sales aclaró que la fecha está sujeta a la construcción de la nueva Escuela Superior de Ingeniería en el campus de Puerto Real. "Se podría implantar quizás en 2010, pero hasta que no esté la nueva Escuela (se estima que en julio de 2010), no estarán garantizadas todas las prestaciones para desarrollarlo, así que mejor esperar".

Y lo mismo ocurre con la carrera de Ingeniería de Diseño Industrial y Desarrollo del Producto que, "muy probablemente", ofertará la Universidad de Cádiz antes de 2012. A esas dos nuevas especialidades, el rector suma otras que han sido solicitadas y que se encuentran en fase de estudio. Son Comunicación Audiovisual y Publicidad; Ciencias de la Actividad Física y del Deporte; Nutrición y Dietética; Biotecnología; Bellas Artes; y la Ingeniería en Edificación (para implantar en Algeciras como complemento a la Ingeniería Civil).



... CONTINUACIÓN

La UCA aspira a ofrecerlas todas, aunque por el momento sólo ha recibido la confirmación oficial de que podrá impartir, a partir del próximo curso, Trabajo Social (en el campus de Jerez, y dependiendo de la demanda, se decidirá si también en el de Cádiz) y Criminología y Seguridad (en Jerez). Además hay que añadir, que ofrecerá Psicología a partir de 2011.

Estas tres carreras ya están incluidas en el catálogo de titulaciones. Ese listado también lo conforman las diez que ya han sido adaptadas al Espacio Europeo de Educación Superior. Y a ellas se suman las que se adaptarán en 2010 ó 2011, así como las que se están ofertando como segundo ciclo y se ofrecerán próximamente como títulos de grado. Ésas son: Enología; Publicidad y Relaciones Públicas; Lingüística y Lenguas Aplicadas; e Ingeniería en Organización Industrial.

El vicerrector de Planificación y Calidad, José María Rodríguez-Izquierdo, aportó información sobre el catálogo. Explicó que las siete carreras de Magisterio quedarán reducidas a dos: Maestro en Educación Infantil y Maestro en Educación Primaria. Asimismo, hizo hincapié en que las carreras de Humanidades van a ser prácticamente las mismas, "pero se ha producido un cambio sustancial en sus estructuras. El primer curso será común y se ha configurado una gama de itinerarios para facilitar dobles títulos. La oferta será más atractiva".

Con respecto a las Ingenierías, destacó que las cuatro orientaciones de la rama Industrial -Electricidad, Electrónica Industrial, Mecánica y Química- se integrarán dentro de un único grado: Ingeniería Industrial. Los dos primeros cursos serán comunes, y será ya en tercero y cuarto cuando los alumnos se centrarán en los contenidos específicos de la especialidad elegida. También se podrán realizar itinerarios combinados.

Las Ingenierías de Obras Públicas (Construcciones Cíviles, Hidrología, y Transportes y Servicios Urbanos) quedarán aglutinadas en la denominada Ingeniería Civil, aunque cada una de esas orientaciones tendrá su propio itinerario, y se podrá cursar uno o combinar dos. Otra Ingeniería, la Informática, quedará como un único título con cinco itinerarios posibles.

En cuanto a las Ingenierías Técnicas Navales, serán finalmente dos títulos: Arquitectura Naval e Ingeniería Marítima. Los dos primeros años serán comunes.

Por último, el vicerrector abordó los futuros títulos náuticos: Ingeniería Náutica, Ingeniería Marina e Ingeniería Radioelectrónica, que prácticamente tendrán los dos primeros años comunes y contarán con una importante parte práctica.

Fuentes informativas:

Diario de Jerez (www.diariodejerez.es) y elaboración propia.



UNIÓN EUROPEA

Alestis quiere tener acabada su nueva factoría de Puerto Real en marzo

La superficie construida se divide en dos partes: una para carga y producción y otra para oficinas

La Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por Eptisa y Elimco ha anunciado que prevé terminar en el primer trimestre de 2010 la construcción de la nueva factoría de Alestis Aerospace en la Bahía de Cádiz. Una vez terminada, será la planta de fabricación aeronáutica "más avanzada de Andalucía".



Estructura de una de las naves de Alestis

Según indicó la UTE en un comunicado, la nueva instalación, situada en el Parque Tecnológico Tecnobahía de Puerto Real (junto a la antigua Delphi), supondrá una inversión de casi 83 millones de euros. La planta está siendo levantada bajo el modelo "llave en mano" sobre una parcela de 49.670 metros cuadrados. La superficie construida será de 19.530 metros cuadrados divididos en dos zonas: la primera albergará las naves de producción, los almacenes y el área de carga y descarga, mientras que la segunda, con tres plantas, incluirá el área de pintura, los servicios y las oficinas.

Fuentes informativas:

Diario de Cádiz (www.diariodecadiz.es) y elaboración propia.



UNIÓN EUROPEA

El vuelo A400M da alas a la Bahía

El nuevo avión militar realiza con éxito su despegue en Sevilla y garantiza carga de trabajo a la planta de EADS de El Puerto. Airbus Military pone en el aire su joya de la corona y despeja el futuro de 290 empleos en la provincia

El pasado 11 de diciembre de 2009, en una mañana gélida en Sevilla, despegó y aterrizó con éxito el avión de transporte militar más avanzado y con la mayor hélice y el más grande del mundo. Este primer vuelo del A400M, al que asistieron el Rey y más de 3.000 personas, da un respiro en tiempos de crisis a su constructor, Airbus Military, división del consorcio EADS, pero también da alas a la industria aeronáutica andaluza en particular y a la española en general, que se consolida como referente en Europa junto a Francia y Alemania.

Este primer prototipo de un avión que servirá para transporte militar y auxilio en caso de catástrofes humanitarias, ha sido ensamblado en Sevilla, pero varias de sus piezas también se han fabricado en factorías de la provincia de Cádiz. Cuenta además con tecnología del grupo aeronáutico Hegan del País Vasco.

La planta de EADS de El Puerto, con 290 empleados, participa en la fabricación del A400M con tres de sus cuatro líneas de trabajo. Se encarga de la chapistería, así como de la elaboración de las carenas de las alas y las toberas de los motores. Esta última es una producción exclusiva de la planta portuense que ha desarrollado la tecnología en titanio para evitar que la propulsión de los motores origine fuegos externos.

El éxito de la prueba de ayer cumple el sueño de varios países europeos, entre ellos España, de contar con un gigante de gran versatilidad, proyecto amasado en los noventa y trastocado por retrasos (no se puso en marcha hasta 2003 cuando siete países se comprometieron a comprar 180 unidades), cambios en su concepción y alto coste. La inversión está estimada en 20.000 millones de euros, pero responsables de Airbus advirtieron ayer que su coste final puede ser mayor, lo que ha trazado una nebulosa sobre los tiempos de producción. La previsión actual es que en 2012 Francia adquiera el primer avión de este tipo. Este país tiene pedidos 50 aviones; Alemania, 60; España, 27; Reino Unido, 25; Turquía, 10; Bélgica, 7 y Luxemburgo, 1.

Expectación en las instalaciones de Airbus Military

Los pilotos pusieron a prueba el A400M durante 3 horas y 47 minutos, ante un centenar de periodistas extranjeros acreditados. El despegue del avión, con 127 toneladas de peso y 14 de carga, de la pista de la factoría de Airbus Military junto al aeropuerto San Pablo, se produjo a las 10:15 de la mañana y el aterrizaje a las 14:02. Aún tardaron otros tres cuartos de hora los pilotos en descender del avión junto a las gradas preparadas con multitud de invitados y autoridades; entre ellos, acompañando a Don Juan Carlos, estaba la ministra de Defensa Carme Chacón y el ministro de Industria Miguel Sebastián, el presidente de la Junta de Andalucía, José Antonio Griñán, y autoridades de Francia, Alemania y Reino Unido.



... CONTINUACIÓN

El Rey saludó efusivamente a los seis tripulantes, quienes destacaron lo fácil que había sido el vuelo y lo satisfactorio de las pruebas. La tripulación estaba formada por el piloto británico Edward Strongman y el copiloto español Ignacio Lombo, además de cuatro ingenieros franceses. Strogman destacó el diseño de la cabina con enormes posibilidades de interconexión entre todos los sistemas, los militares y los comunes. “A nuestros clientes les va a gustar tanto como a nosotros”, dijo. El español Nacho Lombo añadió que les había impresionado “la gran maniobrabilidad, que ya habíamos experimentado en el simulador”. Otros cuatro prototipos también realizarán pruebas semejantes.

La satisfacción la hicieron extensiva a todos los que han colaborado en la fabricación, los máximos responsables de Airbus Military, Domingo Ureña y Tom Enders, así como el presidente de EADS, Louis Gallois. En el montaje del A400 han intervenido 920 empleados, entre los más de mil que trabajan en Airbus Military en la factoría de San Pablo. La industria aeronáutica genera en Andalucía más de cuatro mil empleos indirectos.

El vuelo se siguió con expectación también en la planta gaditana de El Puerto, situada en el parque tecnológico Centro Bahía de Cádiz. El presidente del Comité de Empresa de la factoría, Juan Pérez Gómez, aseguró que la puesta en el aire del avión supone un espaldarazo para la planta, ya que garantiza carga de trabajo. El avión nace con una cartera de pedidos de 195 unidades y la posibilidad de conquistar el mercado americano.



A400M

Características del A400M

El A400M tiene una capacidad de carga de 37 toneladas, posee una longitud de 45,1 metros, una envergadura de 42,4 metros, y una altura de 14,5 metros. Monta cuatro motores TP400 que le permiten desarrollar una autonomía de entre 3.295 y 6.390 km. y volar lento o rápido, y puede aterrizar en todo tipo de terreno y en pista corta.

Por su tamaño se encuentra por detrás de los dos supergigantes de transporte militar, el Antonov AN225, ruso, fabricado en Ucrania, que es el de mayor tamaño del mundo, con 84 metros de longitud, y el Lockheed C5 Galaxy, estadounidense, que tiene una longitud de 75 metros.

El A400M le permite a Airbus Military competir con dos modelos similares y algo obsoletos ya, como son el Lockheed C130 (Hércules) y el Transall C-160.

Fuentes informativas:

La Voz Digital (www.lavozdigital.es) y elaboración propia.



UNIÓN EUROPEA

Podría instalarse una fábrica de pastas en Zona Franca

El delegado de Empleo confía en que fructifique la negociación

El delegado provincial de Empleo de la Junta en Cádiz, Juan Bouza, ha valorado positivamente la iniciativa en la que se está trabajando desde Zona Franca para la instalación en la capital de una fábrica de pastas y alabó al capital humano de la provincia como recurso, que "hay que intentar poner más en valor". Bouza manifestó que la provincia "tiene gran potencialidad en muchas cuestiones, como son los recursos naturales", aunque señaló el capital humano como uno de los recursos "más importantes".

En este sentido, aseguró que la provincia "tiene un capital humano muy formado" y añadió que "industrialmente, en las empresas que hay ubicadas en la zona, uno de los factores más llamativos que existe es el recurso humano, que es muy valorado fuera de la ciudad". Así, el delegado puso como ejemplo el sector de la construcción naval, del que dijo que los operarios de la provincia "están considerados como los mejores del mundo" y añadió que en el sector aeronáutico, "la tecnificación y la capacitación de los trabajadores de la Bahía está considerada como número uno".

Finalmente, Bouza manifestó que "no sólo los recursos naturales, sino también los recursos humanos, van a redundar siempre en una mejor posición en el futuro, económicamente y en cuanto a creación de riqueza y empleo".



Juan Bouza, delegado provincial de Empleo de la Junta en Cádiz

Fuentes informativas:

La Voz Digital (www.lavozdigital.es) y elaboración propia.



UNIÓN EUROPEA