

ccoo airbus

PLAN INDUSTRIAL 2020



industria
airbus



Por el Futuro de la Industria
AEROESPACIAL

ccoo airbus

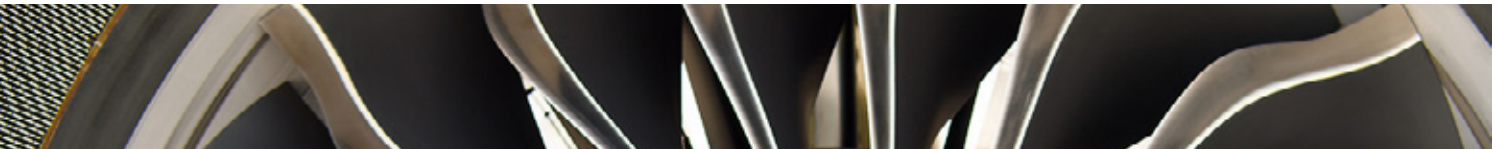
PLAN INDUSTRIAL 2020





ÍNDICE

PREÁMBULO	06
CONTEXTO	08



PLAN INDUSTRIAL



LA VIABILIDAD	12
EL MANTENIMIENTO DE LAS ACTUALES CAPACIDADES Y TECNOLOGÍAS	12
EL CRECIMIENTO, APOSTANDO POR LA DIGITALIZACIÓN E INDUSTRIALIZACIÓN DE LOS PROCESOS	13
EQUILIBRIO ENTRE LAS ACTIVIDADES Y LAS CAPACIDADES PRODUCTIVAS	13
FORTALECIMIENTO DEL TEJIDO INDUSTRIAL EN SU CONJUNTO	13

FACTORÍAS



ALBACETE	16
BARAJAS	16
CBC	17
PUERTO REAL	17
GETAFE	17
SAN PABLO	17
ILLESCAS	17
TABLADA	17

PRODUCTOS



AVIONES COMERCIALES	20
ESPACIO	22
AVIONES MILITARES	23
SERVICIOS	26
HELICÓPTEROS	27

INDUSTRIA 4.0	30
MEDIO AMBIENTE	32

CONCLUSIONES	33
---------------------	-----------





PREÁMBULO

Este documento nace con el objetivo de compartir la visión de futuro y la estrategia de **CCOO** para el sector aeroespacial en nuestro país y, más concretamente, para determinar la dimensión que debe tener AIRBUS España y el papel que debe jugar dentro de la compañía.

En un primer análisis observamos que, una vez agotado el periodo que dio lugar a la creación del grupo hace veinte años, la multinacional entra en un nuevo ciclo económico.

Haciendo un poco de memoria, España tomó la **decisión de adherirse** al acuerdo alcanzado por DaimlerChrysler, Lagardère y SOGEPa, con el conjunto de actividades que comprendía la antigua CASA. El 2 de diciembre de 1999 se firmó en Madrid el acuerdo de **integración de CASA-DASA Y** Aerospatiale Matra en EADS (European Aeronautic Defence & Space Company).

El **gobierno español**, a través de la **SEPI**, se hizo con el **5,58%** de las acciones, convirtiéndose en uno de los socios fundadores, junto con Reino Unido, Alemania y Francia. Paralelamente, la SEPI rubricó un **acuerdo con las confederaciones de CCOO y UGT** que garantizaba la participación, control y seguimiento sindical en el proceso de integración. La inversión inicial acordada garantizaba tanto competencias como mantenimiento de capaci-

“Desde la perspectiva actual, y ante estos datos, podemos afirmar con rotundidad el acierto de la decisión de integrarnos en EADS, después AIRBUS”



dades, además de retorno industrial en las plantas españolas.

Dentro de este hito, la participación en los programas A380, A400M y EUROFIGHTER 2000 permitieron a España **alcanzar cifras de retorno industrial cercanas al 14%**, muy por encima del compromiso inicial contemplado en el acuerdo. Nuestros costes salariales, sensiblemente inferiores a los de los demás países iniciales del grupo, así como la industria auxiliar española, ayudaron al crecimiento del sector aeroespacial en nuestro país. Para contextualizar este periodo de éxito, sirvan como ejemplo los datos de plantilla en España: en el momento de la integración era, aproximadamente, de 7000 trabajadores y trabajadoras, y **veinte años después, es de 13000**.

Todas estas cifras estaban avaladas por una serie de compromisos entre el Estado español y la compañía, tales como:

- 01** Inversiones de, al menos, 60000 millones de las antiguas pesetas.
- 02** Participación de, al menos, un 10% en el A380.
- 03** Reconocimiento del liderazgo español en el programa A400M (con la línea de montaje final en nuestro país).
- 04** Transferencias de hasta 100 millones de €/año en carga complementaria.
- 05** Responsabilidad en la venta de los aviones militares de transporte.

06 Participación en los aviones de combate de quinta generación y otras actividades diversas (aeroestructuras, misiles, entrenadores, helicópteros, etc.).

07 Y, lo más importante de todo, participación y control sindical de los acuerdos, y presencia de estos en los órganos de representación supranacional

Ante estos datos, podemos afirmar con rotundidad el acierto de la decisión de integrarnos en EADS, después AIRBUS. Pero estos compromisos deben ser mantenidos, renovados o suscritos de nuevo desde la perspectiva actual.

El conjunto del **sector y la industria auxiliar** no han sido ajenos a este crecimiento, con una cifra cercana a los 108000 trabajadores y trabajadoras, con unas 436 empresas registradas en más de 670 centros productivos repartidos en clusters, áreas industriales y polígonos tecnológicos. Actualmente, la actividad en el sector aeroespacial en nuestro país se reparte en estructuras y aeronaves (71%), sistemas (11%), motores (10%) y espacio (8%).

Ahora bien, en estos momentos nos encontramos en un contexto industrial y sociopolítico radicalmente distinto, lo cual, unido a la ralentización, finalización o cancelación de los programas insignia de la compañía y a los efectos de la pandemia por covid-19, hace **necesario un análisis realista y sosegado para reactualizar nuestro futuro en la multinacional**.

CONTEXTO

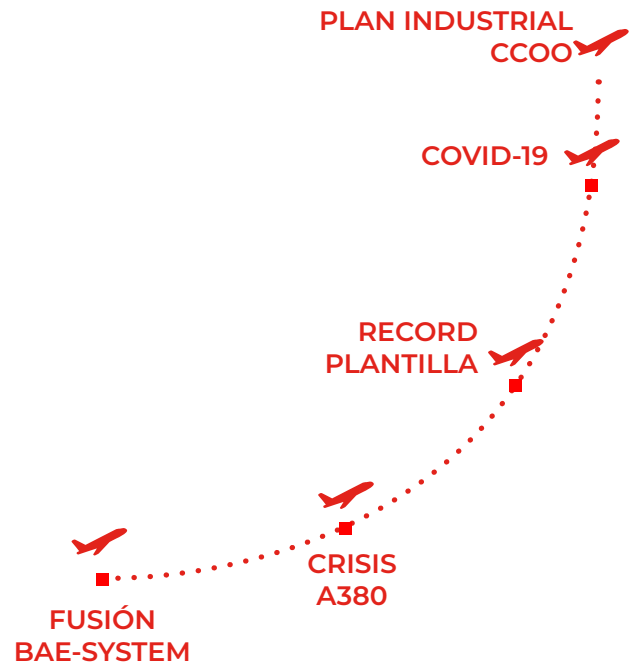
En estos últimos veinte años, la compañía ha sufrido cambios significativos. Uno de ellos es que el porcentaje de acciones inicial de los países fundadores se ha visto reducido a un 10,88% en los casos de Francia y Alemania, y a un 4,20% en el de España. Este cambio se produce principalmente por dos factores:

01 El veto del gobierno alemán a la fusión con BAE-SYSTEM. Dentro del plan estratégico de la compañía "HORIZONTE 2020", la fusión con una de las principales empresas de armamento a nivel mundial era vital para poder equilibrar las finanzas y el presupuesto de la compañía, claramente dependientes de la parte comercial en una proporción de 70/30.

02 Tras la primera gran crisis del A380, la paralización del programa tuvo un impacto muy negativo en el valor bursátil de las acciones. En aquellos momentos, su valor era el más bajo desde que la compañía cotizaba en bolsa.

Estos dos factores motivaron la decisión de que los países perdieran peso dentro de la compañía, con el argumento de que así se recuperaría autonomía y credibilidad ante los inversores.

Apoiada en esta decisión, AIRBUS ha ido trasladando, de forma paulatina, la imagen de que ya no es una empresa politizada y dominada por los intereses de determinados gobiernos. Una imagen de cara al exterior, pero, sobre todo, de cara al interior. El **perfil actual** de la compañía es el de una **multinacional fundamentalmen-**



te privada, que solo busca la máxima eficiencia y rentabilidad de sus productos, y la satisfacción de sus clientes. Gracias a ello, en los momentos previos a la crisis de la covid-19, las acciones de AIRBUS se encontraban en su valor más alto, lo que demuestra que la compañía ha adquirido músculo financiero.

En el inicio de la pandemia, la compañía había realizado un **cierre positivo del ejercicio 2019**, y esto, unido a la rapidez en la toma de decisión por parte del Comité Ejecutivo de pedir una línea de crédito extraordinaria para afrontar la situación económica, ha permitido la supervivencia de la empresa, mientras que



nuestros competidores más directos han tenido que solicitar ayudas externas.

En **CCOO** consideramos que determinadas injerencias son claramente perjudiciales para los intereses de la compañía, y, por ende, de sus trabajadores y trabajadoras. Ahora bien, **apostamos** claramente por una dualidad en la idiosincrasia de la empresa que permita, por una parte, **seguir siendo viables industrial y económicamente**, y por otra, no perder el **ADN de la antigua Construcciones Aeronáuticas**. Y es por eso por lo que siempre demandamos una mayor implicación del gobierno español y de la Unión Europea en la toma de decisiones de la multinacional.

La crisis sanitaria, social, humanitaria y económica provocada por la covid-19 ha puesto a prueba las relaciones internacionales, la cooperación y la solidaridad entre países. Evidentemente, son los diferentes estados los que en primer término deben dar soporte al sector aeroespacial e inyectar las ayudas necesarias. Las inversiones y la apuesta por los productos AIRBUS por parte de los países fundadores del grupo tienen una repercusión directamente proporcional, no solo en la carga de trabajo y el retorno industrial, sino también en algo tan importante como la participación en la compañía y la capacidad de intervenir en los ámbitos de representatividad de la misma por parte de los gobiernos. Tenemos ahora buenos ejemplos de ello en los acuerdos alcanzados por el gobierno francés con la empresa AIR FRANCE y por el gobierno alemán con LUFTHANSA.

Pero no podemos engañarnos; o la Unión Europea actúa con **solidaridad**, propiciando la **cooperación e igualdad entre países**, o será el principio del fin de la propia Unión, ya que su utilidad

como elemento de cohesión entre los países miembros y sus ciudadanos y ciudadanas quedará gravemente cuestionada.

Por otra parte, es imprescindible reforzar la posición española en AIRBUS, y para ello, las diferentes administraciones con alcance en el sector aeroespacial (ministerios de Industria, Defensa, Hacienda -vía SEPI-, Ciencia e Innovación...) deben tomar conciencia del enorme peso específico que tiene este sector en el conjunto del tejido productivo, social y económico del país, tanto por su aportación al PIB como por el volumen y la calidad del empleo que genera. Por eso, **CCOO** demandamos que se catalogue al sector aeroespacial como sector estratégico en España, como ya ocurre en Francia o en Alemania. Esta designación implica que, al margen del grupo político que gobierne el país, de la situación económica que se atravesase o de un posible contexto de bloqueo como que el que se dio en España a finales del pasado año, la financiación y la inversión en la industria aeroespacial pueda seguir produciéndose con normalidad.

CCOO hemos denunciado públicamente -aunque no siempre con la repercusión deseable- la pérdida de peso específico de España y del gobierno español en las decisiones de la compañía, cosa que no ha sucedido con los gobiernos alemán y francés. Claro ejemplo de esta circunstancia son las designaciones de los miembros del Consejo de Administración en los últimos años: tanto el gobierno de Alemania como el de Francia mantienen la potestad de nombrar dos consejeros cada uno, pero España, no. La decisión de nombrar al actual miembro del Consejo en representación de SEPI-Es-

pañña en contra de la opinión del propio gobierno español es, cuando menos, polémica.

Esta decisión, de forma aislada, podría interpretarse como falta de sintonía entre la Dirección de la multinacional y el gobierno de España. Pero si la unimos a que la presencia de trabajadores y trabajadoras españoles en los órganos de Dirección y puestos de responsabilidad es cada vez más exigua, no lo podemos ver más que como una estrategia de la multinacional de cara a presionar al estado español.

Esta estrategia tiene su vertiente en la negociación colectiva en España. Estamos arrancando la negociación del futuro **VI Convenio Colectivo Interempresas** y se empiezan a percibir cada vez más injerencias franco-alemanas, con la pérdida de autonomía que ello supone en la toma de decisiones por parte de los interlocutores españoles.

El éxito de los anteriores convenios colectivos Interempresas, desde el primero hasta el quinto, está en que no se ha dejado de avanzar en la mejora y la consolidación de derechos y condiciones de trabajo. Esta cuestión, positiva a todas luces, ha tenido un efecto directo en la disminución de la diferencia en costes salariales que antes manteníamos con franceses y alemanes. Ahora, en la negociación del VI, es el momento de apostar por modelos valientes y atrevidos de procesos industriales donde la conciliación, el mantenimiento del empleo, el cuidado del medio ambiente unido a la calidad y satisfacción en los procesos deben ser el eje vertebrador de las conversaciones.

Y hay otro factor importante que también está repercutiendo, en mayor o menor medida, en la asignación de paquetes de trabajo en Europa, en general, y en España en particular: la apuesta de la compañía por el crecimiento paulatino de las plantas de EEUU y China. Esto obedece al planteamiento evidente de favorecer la relación de AIRBUS con ambos países, que actualmente son las dos grandes potencias económicas mundiales y

que copan gran parte de los mercados comercial y de defensa. En esta línea, la tensa relación comercial entre ambas potencias es una de las mayores dificultades de estrategia geopolítica a las que la compañía está haciendo frente.

Por otra parte, dos elementos que van adquiriendo cada vez más peso y que también habrá que tener en cuenta en el futuro inmediato son, por un lado, la digitalización y la **Industria 4.0**, y por otro, la situación medioambiental y el irrefutable cambio climático. Toda industria que quiera denominarse tecnológica a la vez que ecológica tiene que adaptarse a los cambios que estos factores van a producir, y España, como ya hemos hecho en otras ocasiones, tenemos que ser pioneros en liderar ambos procesos y asumir el papel de motor del cambio.

Ahora bien, todo contexto anterior a la crisis por covid-19 se ha visto modificado por la llegada de la pandemia. Todo el mundo ha asumido que habrá un antes y un después de la alarma sanitaria. El sector aeroespacial, lógicamente, no es ajeno a ello. Es más, está siendo un sector muy castigado por la crisis. No hay precedentes en el tiempo de una repercusión como la actual, ni comparando con situaciones anteriores que pudieran parecer similares, como el atentado de las torres gemelas del 2001, el SARS del 2005 o la crisis financiera del 2008. En esta ocasión, se han aglutinado todos los elementos más perjudiciales de las anteriores en materia de seguridad, salud y economía.

Por ello, es imprescindible realizar una reactualización de la compañía, sus principales programas y elementos industriales basada en la nueva realidad pos-covid-19, para **conseguir la recuperación del sector en el tiempo.**



PLAN INDUSTRIAL

En esta realidad llena de incertidumbres que hemos desarrollado en el apartado anterior, señalamos ahora las principales cuestiones ante las que debemos situarnos para garantizar el futuro.

oooooooooooooooooooo

LA VIABILIDAD

Para conseguirla, es indispensable asegurar la participación estable de la empresa en los sectores aeroespaciales y de defensa en Europa, tanto en el presente como a futuro. Para que así sea, es imprescindible una apuesta decidida por la calidad del producto, la calidad del empleo y desarrollos tecnológicos que nos permitan posicionarnos en el mercado nacional e internacional, en las mejores condiciones. Esto solo es posible mediante compromiso y fuertes inversiones en innovación y formación. La dotación de las mismas debe hacerse en función del valor general de la Corporación, su viabilidad en el tiempo y la aportación al valor total de la compañía.

oooooooooooooooooooo

EL MANTENIMIENTO DE LAS ACTUALES CAPACIDADES Y TECNOLOGÍAS

Mediante el refuerzo de las áreas de excelencia donde somos claramente líderes: en el diseño, fabricación y certificación de una aeronave hasta su puesta en vuelo, es decir, en el ciclo completo de un avión; en el mercado de aviones de transporte militar; en fibra de carbono; en materiales compuestos. Es necesario conocer con exactitud el papel de la empresa a nivel global y cuáles son sus apuestas y estrategias para que, desde España, tengamos capacidad de intervención tras hacer un análisis de las debilidades y fortalezas de nuestras actividades y productos.



oooooooooooooooooooo

Y EL CRECIMIENTO, APOSTANDO POR LA DIGITALIZACIÓN E INDUSTRIALIZACIÓN DE LOS PROCESOS

Nuestras actuales capacidades tecnológicas deben adaptarse a las nuevas realidades industriales, apostando por modelos (ya implantados firmemente en la economía, y Japón es un ejemplo de ello), donde la industrialización 4.0, lejos de destruir empleo, favorece la creación del mismo en términos globales, y además con puestos de trabajo de mayor cualificación y más valor añadido.



oooooooooooooooooooo

EQUILIBRIO ENTRE LAS ACTIVIDADES Y LAS CAPACIDADES PRODUCTIVAS

Evitar la clara dependencia actual de la industria militar y equilibrar su peso respecto a la industria civil, actualmente un 70/30, aproximadamente. En el desarrollo del propio Plan Industrial, hay que trabajar hacia el horizonte 50/50.



oooooooooooooooooooo

FORTALECIMIENTO DEL TEJIDO INDUSTRIAL EN SU CONJUNTO

El papel de la industria auxiliar ha sido, y debe seguir siendo, clave en el robustecimiento y sostenibilidad del sector. La inversión en la industria matriz debe ir acompañada de inversiones en el conjunto del tejido industrial aeronáutico. En el pasado fueron los anticipos reintegrables, financiados a través del Ministerio de Industria, los que permitieron la inversión y el desarrollo en el sector.

La configuración y potenciación de un gran suministrador de primer nivel en nuestro país, con participación de la Administración, debe ser uno de los principales objetivos en el corto o medio plazo.





Para realizar un análisis lo más cercano posible a la realidad actual, tenemos que considerar la capacidad, la infraestructura y las actividades de cada una de las plantas.



oooooooooooooooo

ALBACETE

La factoría de Airbus Helicopters de Albacete inició su actividad en 2017 como parte de la entonces llamada Eurocopter. En la actualidad, es la única fábrica de helicópteros de ciclo completo en España. Situada en el Parque Aeronáutico y Logístico de Albacete, su huella industrial incluye la Unidad de entrega de fuselajes, líneas de montaje final y MRO. La producción de su Unidad de entrega de estructuras es la única fuente de los fuselajes delanteros del NH90 y los fuselajes traseros completamente equipados de los H130, H135, H145, H160 y H175, bajo el enfoque MCA. La planta incluye también las líneas de montaje final de los programas nacionales NH90 y Tigre, junto con actividades de MRO para el Ministerio de Defensa español y para helicópteros civiles, bajo Parte 145. La planta de Albacete cuenta con su propia plataforma aeroportuaria: un helipuerto de uso restringido que permite realizar operaciones de vuelo vinculadas a producción y a MRO, de forma autónoma. Con una FATO de más de 300 metros es, desde su legalización en 2019, el helipuerto civil más grande de España.

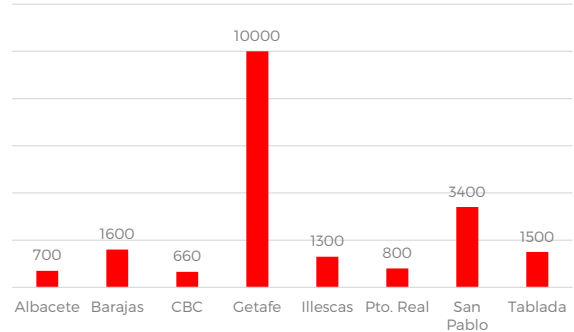
oooooooooooooooo

BARAJAS

El centro de Barajas, concentra diversas actividades de las áreas Financiera, RRHH, Information Management, Marketing y Ventas de Defence and Space, además de actividades de Space Systems. El centro de Barajas es líder del sector espacial español y Centro de Excelencia europeo en materiales compuestos, donde construye sistemas, instrumentos y subsistemas espaciales para satélites (PAZ, INGENIO, CHEOPS, MTC...) y lanzadores (ARIANE 5, VEGA...). Todas estas actividades se distribuyen en 50.000 m² de varios edificios de oficinas y un edificio industrial que alberga

oooooooooooooooo

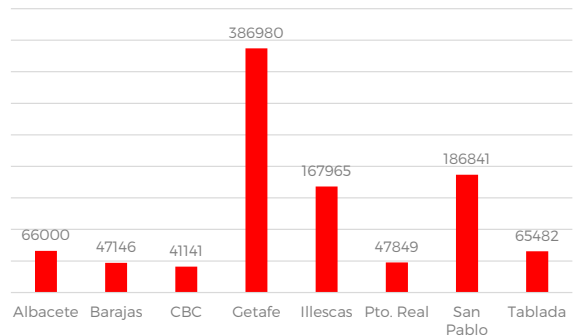
PLANTILLA CENTROS DE TRABAJO AIRBUS ESPAÑA



oooooooooooooooo

SUPERFICIE CENTROS DE TRABAJO AIRBUS ESPAÑA

m²



instalaciones especializadas para las actividades de fabricación e integración de sistemas espaciales, y que requiere de actividades específicas y equipos especializados por parte del equipo de FMRE, en lo que respecta a instalaciones y servicios.



oooooooooooooooo

CBC

El Centro Bahía de Cádiz (CBC) se encuentra ubicado en la localidad de El Puerto de Santa María. Cuenta con las siguientes tecnologías: metálicas (incluyendo conformado superplástico y soldadura por difusión), montaje automático de alta cadencia, y Materiales Compuestos, abarcando las distintas familias de Airbus, Eurofighter, Light & Medium y otras colaboraciones. Es referente a nivel mundial en la fabricación de grandes componentes y desarrollo tecnológico de fibra de carbono.

oooooooooooooooo

GETAFE

La factoría de Getafe se sitúa a 12 Km al sur de Madrid y es una de las sedes históricas de Airbus; los primeros edificios datan de 1924 y ha tenido un papel importante en la industria aeronáutica española formando parte de los proyectos más relevantes, desde el Breguet XIX en el comienzo hasta el A350 o Eurofighter. En la actualidad, tienen presencia en ella las tres divisiones de Airbus: Comercial (amplia gama de productos para A320, A330, A350, etc.), Defence and Space (Eurofighter, A400M, etc.) y Helicopters.

oooooooooooooooo

ILLESCAS

La planta de Illescas se creó en 1989 y ha crecido desde entonces para convertirse en un Centro de Excelencia de grandes elementos de fibra de carbono. Aquí se fabrican los covers del HTP de casi todos los programas. Además, se fabrican las secciones de fuselaje trasero para el A380 y para el A350XWB; para este último se fabrican ambas caras del Wing Lower Cover. El Eurofighter Wing Cover es igualmente parte de su gama.

oooooooooooooooo

PUERTO REAL

La planta de Airbus en Puerto Real forma parte de la red de centros de producción de aviones civiles. El montaje final y las pruebas de funcionamiento del estabilizador horizontal del A380 se efectúan directamente en Puerto Real. La planta también produce los cajones laterales para el A350 XWB y el A330, además de los timones de altura del programa de single aisle. Las instalaciones de Puerto Real están consideradas Centro de Excelencia en el montaje automatizado de superficies móviles.

oooooooooooooooo

SAN PABLO

En las instalaciones de San Pablo, situadas al este de Sevilla, junto al aeropuerto, Airbus Defence and Space alberga la Línea de Montaje Final del A400M, la de Light Transport Aircraft (C295 y CN235), el Centro de Servicios MRO, el Centro de Ensayos en Vuelo, el Centro de Entregas y el Centro Internacional de Instrucción de Tripulaciones y Técnicos de Mantenimiento.

oooooooooooooooo

TABLADA

Desde 1940, Tablada es un referente en la fabricación aeronáutica en España. Situada en Sevilla, a lo largo de estos 75 años de historia, la factoría ha albergado un gran número de programas diferentes. Tablada es hoy una factoría experta en la construcción de aviones en términos de PreFAL y aerestructuras.





***Una vez
analizadas las
factorías, toca
el turno a la
definición de las
distintas áreas
y competencias
industriales.***



AVIONES COMERCIALES



A320
A330
A350

En este segmento es donde tenemos que realizar el mayor esfuerzo de atracción de carga de trabajo. Cuando CASA se incorporó al grupo aportó a la compañía, fundamentalmente, todas las actividades de defensa y de industria militar. Esta aportación, en determinadas situaciones positivas o épocas de bonanza económica, genera mucho valor añadido y, por lo tanto, mucho trabajo. Pero en situaciones de crisis se hace necesario un mejor equilibrio de las actividades.

Para ello, es fundamental la participación española en el diseño y fabricación de los nuevos programas a desarrollar, así como en el reparto concreto de las cargas de trabajo que supongan estos programas. Y hablamos especialmente de los modelos monopa-sillo, es decir, la **futura versión del A320**, donde se concentra el mayor crecimiento de la compañía y el mayor número de pedidos. La valoración que actualmente realizan los mercados sobre el sector aeronáutico es de un crecimiento anual del tráfico aéreo



del 4,4%, con una previsión de más de 35000 aviones nuevos en los próximos 20 años, principalmente de los modelos citados.

Tras la fusión con Bombardier, el **modelo A220** ha pasado a ser otro de los programas con mayor futuro de crecimiento. AIRBUS España podemos ser, perfectamente, un elemento fundamental de fabricación y producción en este segmento por sus similitudes con su “hermano mayor”, donde somos una clara referencia en los fuselajes.

En el presente, tenemos que seguir siendo líderes en la fabricación de componentes, donde nos hemos especializado fundamentalmente en fuselajes de cola (diferentes HTP, SECC. 19, SECC. 19.1, etc.).

Y con la nueva carga de trabajo (mamparo de presurización) y el ensamblaje completo de los HTP totalmente equipados y montados, tenemos que funcionar como una PRE-FAL.

A320

+35000 aviones nuevos en los próximos 20 años



ESPACIO



ARIANNE 5
ARIANNE 6

En este sector, la competencia se está haciendo cada vez más fuerte, con la llegada de compañías apoyadas políticamente por países fuera de la Unión Europea. Estas compañías están poniendo en el mercado lanzadores, satélites de baja órbita y otros productos, con precios a la baja. Pese a ello, o precisamente por ello, tenemos que seguir siendo los líderes en este sector, en el mercado nacional y europeo, como lo somos hasta ahora. Porque el mantenimiento de las capacidades, tecnologías y liderazgo en esta división son elementos claves para el desarrollo de la economía y del país.

Queda claro, pues, que tenemos que liderar la transición entre el **ARIANNE 5** y el **nuevo ARIANNE 6**, que debe ser, claramente, el lanzador de referencia en el mercado europeo.

Por otra parte, nuestra colaboración con la Agencia Espacial Europea debe seguir siendo una constante. Para ello, el gobierno y las instituciones deben seguir apostando por una financiación suficiente en este terreno. En la cumbre ministerial de la Unión Europea, celebrada en noviembre de 2019 en Sevilla, el compromiso de las administraciones refuerza la continuidad de esas inversiones.



AVIONES MILITARES

A400M
A330 MRTT
EUROFIGHTER
C295



La participación significativa y el liderazgo de AIRBUS España en el programa militar **FCAS** es clave. Un programa que consolidará las actividades y competencias del sector para los próximos 25 años. La designación previa de INDRA como coordinador nacional del proyecto en nuestro país no debe ir detrimento de un acuerdo de cooperación con AIRBUS, que incluya la cogestión de los pilares básicos que contempla el programa. El éxito de todos nuestros productos a lo largo de la historia (primero como CASA, después como EADS y finalmente como AIRBUS) avalan el indiscutible liderazgo de nuestra compañía en España.

Nuestra participación en el programa **EUROMALE** debe ser acorde a la inversión realizada. En el inicio del desarrollo del programa, España participaba en el mismo con un 23%, con actividades que comprendían fuselaje y empenaje, integración del motor, comunicaciones, encriptado y algunos sistemas, entre otras.

En fecha reciente, el Ejército del Aire y el Ministerio de Defensa han autorizado la compra de 24 aviones PC-21 de la empresa suiza PILATUS. El contrato fue formalizado por dicha empresa y la DGAM (Dirección General de Armamento y Material). Estos aviones sustituyen, en principio, la función que venían realizando los CASA C-101 como avión de entrenamiento inicial para los pilotos del EA. Pero todavía está pendiente la sustitución del modelo Northrop F-5A/B Freedom Fighter. Y aquí es donde debemos concentrar los esfuerzos para que AIRBUS España lidere un proyecto conjunto con



■ CN235 MPA SAR Spanish Air Force

el sector aeroespacial nacional, ofreciendo una alternativa viable, sólida, que genere competencias y valor añadido, y que ponga de manifiesto nuestra capacidad en el diseño, la fabricación y la puesta en vuelo de un producto íntegramente español.

El caza **EUROFIGHTER TYPHOON** ha sido y sigue siendo el buque insignia de la compañía en su segmento, desde su creación en 1983, hasta su vuelo inaugural en marzo de 1994. Con casi 30 años de vida, desde su nacimiento en el diseño hasta su puesta en vuelo por los distintos países que disponen de este caza, este modelo ha sido, es y seguirá siendo uno de nuestros mejores embajadores. Los primeros países que lo adquirieron son los que conformaron el consorcio (Reino Unido, Alemania, Italia y España). Hoy en día, países como Austria, Kuwait, Qatar, Omán o Arabia Saudí tienen contratos en firme y algunos disponen ya del aparato.

Las campañas de exportación en las que participa el **EUROFIGHTER TYPHOON** tienen todavía muchas posibilidades de ganar contratos, aportando una carga de trabajo importante para los países del grupo, incluido España.

Este programa podría vivir una segunda juventud. Sin ir más lejos, en nuestro propio país, la flota de F-18 destinada en Gando está finalizando su vida útil y tendrá que ser sustituida inminentemente. Lo mismo

ocurre en Alemania con la flota de Tornados. El **EUROFIGHTER TYPHOON** es, sin lugar a dudas, la mejor opción técnica, operativa e industrial.

Los modelos **CN-235 y C-295**, que concentran las actividades de Light and Medium, han sido dos programas con éxito desde su nacimiento, líderes en el sector y en su segmento. Además de las ventas a las Fuerzas Armadas españolas, se ha exportado a Polonia, Canadá, México, Egipto, Brasil o Portugal, entre otros. Actualmente siguen abiertas muchas campañas, y la más significativa es la de INDIA, tanto por el volumen de negocio como por el empleo que generará. La culminación de este contrato no puede paralizarnos en la autocomplacencia. La apuesta clave de futuro debe ser la culminación de un nuevo modelo de avión de transporte ligero/medio, en un horizonte cercano.

Derivados o **versiones militarizadas del A320**. La posible demanda de este producto, tanto en el mercado europeo (Francia, Alemania o España), como en el mundial, hacen de este proyecto una apuesta muy interesante de cara al futuro a corto o medio plazo. Es pública y notoria la apuesta que **CCOO** hemos realizado para que la localización de una nueva FAL de este modelo sea la factoría de San Pablo. Las capacidades de la planta, tanto humanas como tecnológicas,



■ A400M

unidas a su ubicación en el aeropuerto de Sevilla y a la cercanía del soporte de la industria auxiliar hacen de este enclave el lugar perfecto.

El **A400M** sigue siendo una de nuestras principales referencias, siendo un programa estrella en su sector y teniendo unas características y capacidad únicas. Hay que recordar que este programa nació con una visión y vocación de cooperación internacional, para la sustitución principalmente de los antiguos C-130, y que tras diferentes problemas fue capaz de ver la luz y mantener una cadencia regular de entregas a los países compradores del modelo.

El futuro de este programa es clave para la industria aeroespacial española en su conjunto. Que la FAL (final assembly line) esté ubicada en Sevilla es clave para las capacidades y potenciación tecnológica e industrial de nuestro país.

Hay que recordar y poner de manifiesto que las capacidades de este avión le hacen único, su mayor capacidad de carga así como de radio de alcance no tienen competencia en el mercado. Dentro de la gran variedad de posibilidades técnicas, ofrece mayor capacidad de transporte tanto de carga como de tropas, evacuación médica, repostaje aéreo, vigilancia electrónica, entre otras...

Las dificultades para finalizar campañas de exportación al margen de los clientes iniciales han radicado en el alto precio final del avión, y las

fuertes penalizaciones que ha tenido que sufrir la empresa por la demora en la entrega. Dos problemas ligados a la gran variedad de posibilidades que ofrece y la complejidad de los sistemas.

Hay que confiar y apostar, porque una vez reajustado el ritmo de producción y entregas, y la cada vez mejor respuesta del avión para nuestros clientes (la crisis por la COVID -19 ha demostrado la importancia vital y estratégica de que los países dispongan de este modelo), vivamos un período en el que se culminen las campañas de exportación en las que estamos inmersos.

Mantenimiento, consolidación y potenciales mejoras del **A330 MRTT**. Seguimos siendo indiscutibles líderes en este modelo, con el que ganamos prácticamente todos los concursos y licitaciones en que lo presentamos, lo que nos proporciona una carga de trabajo estable y sostenible en el tiempo. Y a ello hay que sumar la consistencia y el músculo económico que este programa aporta a la compañía. Este es, seguramente, el más claro ejemplo del liderazgo, la capacidad y el éxito de los desarrollos con ADN español. La clave del futuro de este programa pasa por continuar con las campañas de exportación, en las cuales nuestros clientes son nuestros mejores embajadores, y sigue con la entrada del producto en EEUU. Para ello, parece indispensable la unión con Lockheed Martin, dada la defensa que hace el mercado estadounidense de su producto nacional.

SERVICIOS



En la actividad de **MRO**, donde somos líderes indiscutibles en el mercado nacional y referentes en el mundial, debemos potenciar todo el trabajo histórico que venimos realizando hasta la fecha. Debemos también apostar por crecer en este segmento donde poseemos una amplia experiencia contrastada, habilitaciones de todo nuestro personal y las instalaciones e infraestructuras que hacen viable, desde el punto de vista económico, dicho crecimiento. Buena muestra de esa posibilidad es el reconocimiento como centros de excelencia de todas nuestras plantas que realizan labores de servicio y mantenimiento.

Ese crecimiento podría empezar por dejar de centrarnos exclusivamente en el mercado nacional, en la revisión y mantenimiento de los modelos del Ejército del Aire que actualmente realizamos, tanto en nuestras instalaciones como en las propias del EA.



HELICÓPTEROS



La viabilidad y estabilización de esta área pasa fundamentalmente por la consolidación del proyecto NOW.

01 **MCA** (Ensamblaje de componentes principales). Esta actividad consiste en el equipado de todos los modelos de Tail Boom (puros de cola) de la familia de helicópteros de AIRBUS (H125, H130, H135, H145, H160, H175 y H225). Actualmente, ya están realizadas las transferencias a España desde Francia y Alemania. También realizamos la Pre-FAL del NH90, conocida como Matting (unión de la parte central o cabina con el fuselaje central y el fuselaje trasero).

02 **NH90**, transferencia del fuselaje central en 3 fases:

- .1^a** Recientemente se ha transferido, y ya se fabrica en Albacete, la primera fase del equipado del fuselaje central del NH90. Estaciones de la 10 a la 14.
- .2^a** En abril de 2020 se lanzó la puesta en marcha de las estaciones 7 y 8 (trabajos previos al equipado).
- .3^a** A principios de 2021 se transferirá la última fase, correspondiente a las estaciones 1 a 6, que corresponden a la fase del montaje estructural.

03 **HUB** (Centro Logístico). Para todas las actividades Logísticas de AH en Europa. Actualmente, está confirmado que se instalará en España. Queda por definir la fecha de implantación y su ubicación en Albacete o en Almansa, aunque el compromiso por parte de la Compañía es instalarlo en el Polígono Logístico y Aeronáutico de Albacete.

04 **NSC** (Centro Nacional de Soporte). Es el centro de mantenimiento de los helicópteros del Gobierno español, de acuerdo con las distintas maestranzas, para realizar este servicio. Todavía no tenemos las revisiones de 600 horas de la flota de NH90, porque estos aparatos no las han acumulado aún. Cuando proceda, estas revisiones se realizarán en Albacete, y el trabajo será cumplimentado en un 60% por Airbus Helicopters y un 40% por el ejército. Por último, las revisiones de 400 horas del modelo Tigre, que actualmente se realizan en Almagro, deberán pasar a realizarse en Albacete.



05 En cuanto a **Ingeniería**, la responsabilidad del diseño de los MCA debe recaer en nuestro centro, puesto que somos los únicos responsables de este producto.

06 Finalmente, la consolidación firme de la planta de Albacete pasaría, entre otras cosas, por conseguir los contratos relativos a los retrofit del modelo Tigre y de los NH90 del Ejército español.



VENTAJAS ADICIONALES DE LA ESPECIALIZACIÓN DE LOS CENTROS



Mayor percepción de la responsabilidad, la autoría, los conocimientos técnicos

Reparto claro del trabajo para el programa futuro.

La responsabilidad de los costes es más clara.

Competencias focalizadas en los centros.

Combinado con la especialización del diseño



Ecosistema integrado: diseño estándar e industrialización.

Mejor y más claro trabajo en red.

La relación entre el cliente y el proveedor a nivel interno es más rigurosa.



Centros más estables

Mejor equilibrio de la carga de trabajo entre programas (los centros dependen menos de un programa, por lo que se evitará tener que trasladar a los efectivos de un centro a otro).

La arquitectura y la superficie de los centros más estables (menos traslados entre edificios).

El futuro de los centros de ALB y PLB asegurado.

Oportunidad de optimizar la cadena de suministro (reducción de proveedores, simplificación del soporte a los proveedores).



Mayor integración de la empresa

Gestionar la armonización de procesos y herramientas de la empresa.

Armonización de los criterios de la calidad percibida.

Las mejores prácticas podrán intercambiarse mejor entre programas (una mejora podrá aplicarse a todos los programas).

Mejor uso de la inversión de la empresa.

Por último, en la reciente crisis, todos nuestros productos han sido abanderados de la ayuda internacional, la cooperación y la solidaridad a nivel mundial. Como se ha podido ver en los medios de comunicación, nuestros modelos han realizado todo tipo de misiones de ayuda humanitaria, reforzando en buena medida la imagen de que nuestra actividad es un sector esencial en situaciones de emergencia como la vivida.



oooooooooooooooo

INDUSTRIA 4.0

La industria 4.0 es un concepto que incorpora la introducción de tecnologías digitales en la actividad manufacturera, permitiendo modificar productos y procesos, y cambiando los modos de negocio tradicionales, dando lugar a la llamada cuarta revolución industrial. Supone la aplicación de la digitalización de los procesos y los productos mediante la creciente integración de las infraestructuras TIC en los flujos de datos, en las tecnologías de producción y en la forma y contenido del empleo, extendiéndose a lo largo de la extensa cadena de valor de las distintas actividades económicas.

Tanto en España como en AIRBUS, el margen de implementación es muy amplio, por lo que esta debe ser una apuesta ambiciosa, decidida y de futuro, que pasa por la formación de los trabajadores y trabajadoras, y la participación sindical en el proceso. El margen para mejorar la competitividad y la productividad en España se vincula, indudablemente, con una apuesta valiente y decidida por esta industria. En contra de lo que pudiera parecer, introducir robots, máquinas y digitalización en los procesos de producción ha demostrado que, no solo no destruye empleo, sino que lo aumenta y lo consolida, generando, además, puestos de trabajo de un alto valor añadido.



La crisis financiera mundial provocó una subida extremada del desempleo en todos los países de la OCDE. Sin embargo, la mayoría de las economías de ese grupo de países han recuperado actualmente niveles de desempleo parecidos o inferiores a los del inicio de la crisis. Por ejemplo, en Japón, la tasa de desempleo es actualmente del 3,38%; en Corea del Sur, 3,64%; y en EEUU, del 5,29% (tras haber alcanzado un pico del 9,62% en 2010).

Sin embargo, algunos países de la eurozona mantienen tasas de desempleo superiores al 10%. Dentro de este grupo se encuentran España, Grecia o Italia, entre otros. Por tanto, si las naciones más fuertemente industrializadas y ampliamente robotizadas consiguieron recuperar niveles de empleo anteriores a la pasada crisis financiera, las causas de nuestro desempleo debemos buscarla en factores coyunturales, y no en la tecnología.

Por tanto, esa es la senda por la que debemos avanzar, localizando áreas o factorías donde podamos introducir modelos pioneros de industrialización que nos permitan destacarnos, tanto dentro del grupo AIRBUS, como ante nuestros competidores.

“las causas de nuestro desempleo debemos buscarlas en factores coyunturales, y no en la tecnología.”



oooooooooooooooooooo

MEDIOAMBIENTE

En este ámbito, tenemos que avanzar en modelos energéticos que sean sostenibles. El proyecto «Factoría Verde» de AIRBUS Puerto Real es el camino que debe llevarnos a la reducción de emisiones contaminantes a prácticamente cero, y además de forma compatible con la viabilidad de los centros. En el corto y el medio plazo, debemos implementar medidas similares en el resto de las factorías, orientadas al mismo objetivo.

La industria aeroespacial debe ser plenamente consciente de este problema de dimensión mundial y ser valiente y decidida, no solo con iniciativas orientadas a la reducción de gases y productos contaminantes. En un sector como el aeroespacial, cuyos productos tienen un ciclo de vida de 40 años aproximadamente, tanto la industria matriz como la industria auxiliar deben ser capaces de cumplir holgadamente con los actuales requisitos medioambientales y anticiparse a los futuros. Una de estas iniciativas sería apostar por medidas relacionadas con reducciones de jornada en el sector.

Tanto AIRBUS España como el Estado deben involucrarse en el desarrollo de proyectos como los siguientes:



- 01 Avión eléctrico.** Desarrollo de modelos eléctricos de alta densidad de energía que proporcionen una forma limpia y eficiente de propulsar las aeronaves. El gran desafío de estos modelos es su autonomía.
- 02 Pilas de combustible.** Se trata de aviones que se cargan con hidrógeno y vuelan gracias a la electricidad producida por las pilas de combustible. Si a esta tecnología se añade el concepto de células solares, se obtienen sistemas mixtos de los que se han probado con éxito varios prototipos.
- 03 Aviones personales.** Son modelos no contaminantes cuyo desarrollo está en proceso en la actualidad.
- 04 Energía solar.** Se trata de desarrollar aeronaves que sean capaces de generar la energía que necesitan mediante la captación de la misma a través de células solares.



CONCLUSIONES

Con la publicación de este documento pretendemos abrir un espacio de diálogo con el resto de las fuerzas sindicales representadas en la empresa, utilizándolo como base para la interlocución con todas ellas y abriéndolo a nuevas ideas y aportaciones que se pongan en común.

Podría ser un documento mucho más exhaustivo, aportar mucha más documentación o más datos de cifras macroeconómicas ampliadas en multitud de aspectos. Pero se volvería demasiado extenso y perdería su finalidad práctica como guía ágil, sencilla y rápida en lo esencial: compartir la visión de futuro y la estrategia de **CCOO** para el sector aeroespacial en nuestro país, concretados en un Plan Industrial.

Sí recordaremos que una empresa que tiene en este país un volumen de empleo de -aproximadamente- 13000 trabajadores y trabajadoras, con diversificación de actividades, con amplio valor añadido y competitiva desde todos los puntos de vista, merece la apuesta decidida de nuestras instituciones por la continuidad y el crecimiento de la misma.

El sector aeroespacial debe reconocerse, a nivel gubernamental, como sector indiscutiblemente estratégico para el país, por su volumen de empleo (más 100000 empleos directos en el conjunto del Estado), la calidad del mismo y por su aportación al PIB y a la economía del país en general. Pero, además, un sector estratégico no solo en

economía, sino también en tecnología, desarrollo e innovación en España.

Por todo lo que contiene este documento, en el menor espacio de tiempo debe abrirse una mesa interministerial, que cuente con expertos de AIRBUS, del Estado español, y con los agentes sociales, que culmine con un acuerdo de sostenibilidad y crecimiento de las actividades en AIRBUS España, en el conjunto del sector y en todo el país.

Dicho acuerdo debe recoger:

- 01** La participación de España en los futuros proyectos de AIRBUS, expresada en porcentajes, cargas de trabajo y competencias.
- 02** El equilibrado de los mercados civil y militar.
- 03** El mantenimiento de las capacidades y tecnologías en España, recuperando áreas de negocio, influencia, gestión y toma de decisiones.
- 04** La designación, por parte del Estado español, del miembro del Consejo de Dirección de la compañía, en función del accionariado actual.
- 05** La presencia de trabajadores y trabajadoras españoles en puestos de decisión y responsabilidad en el staff de la multinacional.
- 06** La visión de un plan/acuerdo a veinte años vista, semejante al firmado en el momento de la entrada de España en el grupo, revisable periódicamente.

ccoo airbus

PLAN INDUSTRIAL 2020



industria
airbus