

## COMITÉ INTEREMPRESAS

### REUNIÓN 19 FEBRERO CON LA PRESENCIA DEL PRESIDENTE ALBERTO GUTIERREZ

Desde el Comité Interempresas queremos informar de la reunión mantenida el pasado **19 de Febrero**, que contó, a petición de los representantes de los trabajadores y trabajadoras, **con la presencia de Alberto Gutierrez, Presidente de Airbus en España.**

Comenzó su intervención señalando que estamos en una situación totalmente desconocida por la compañía, no ya por la pandemia en sí y su impacto en todos los ámbitos de la vida, sino por el propio hecho negativo de la empresa en nuestro país. Desde que entramos en el grupo, primero EADS y después AIRBUS, **nunca antes nos habíamos enfrentado a una situación de decrecimiento.** Basta señalar que cuando entramos en el grupo contábamos con cerca de 7000 trabajadores y trabajadoras en nuestro país, llegando a más de 12000 justo antes del inicio de la crisis.

Para que todos seamos conscientes de la magnitud del problema **en la parte comercial el reajuste ha sido de media en los diferentes programas de más del 40%.**

A su juicio la certeza del análisis y del problema al que nos enfrentábamos por parte de la compañía, posibilitó la celeridad en la toma de decisiones y evitar situaciones más dramáticas.

La estrategia de la compañía se basó en enfrentarse de la mejor forma posible en torno a tres escenarios:

#### **1. Proteger la salud de los trabajadores y trabajadoras.**

En este sentido reconoce errores, si bien admite que nadie en el mundo estaba preparado para esta situación.

#### **2. Proteger la salud económica de la empresa.**

En este apartado, recuerda que cerramos el año 2019 y principios del 2020 con 15000 m € en caja, aunque hay que añadir que pagamos 3600 m€ en compliance más 1200 m€ por penalizaciones en el A400M. Gracias a nuestra posición económica y a nuestra calificación crediticia en las empresas de Rating, se pidió una línea de crédito adicional de 15000 m€.

Pero esto no evitaba la sangría y quema de efectivo, durante el primer semestre nuestros ingresos se pararon y la compañía quemaba cash a un ritmo de 6000 m € /mes. Fue clave en ese momento la contención en el gasto, restricciones en los viajes de los empleados que no fueran esenciales, en programas o diseños no estratégicos, herramientas de hibernación del empleo en los países (ERTE), etc....

#### **3. Petición de ayuda a los gobiernos.**

Si bien la dureza de la crisis se ha cebado en todos los ámbitos y sectores de la sociedad, señalar que el sector del transporte y más concretamente el aéreo ha sido de los más afectados. Los gobiernos pese a las grandes dificultades han contribuido vía ayudas directas a las aerolíneas, en programas o proyectos, adelantando pagos en el

## COMITÉ INTEREMPRESAS

tiempo, financiando I+D para evitar destrucción de empleo, etc... sin ir más lejos, para poner en contexto el esfuerzo por parte de las administraciones , señalar que España ha perdido un 11% del PIB.

Con este contexto, **respetar opiniones y comunicaciones de algunas organizaciones, pero no las comparte**, ya que considera que no ayudan a reconocer la magnitud del problema en el actual escenario.

Con respecto a la publicación del ejercicio contable de la compañía, **no comparte el análisis triunfalista mostrado en algunos ámbitos**, es cierto que el último trimestre ha permitido balancear en cierta medida los resultados iniciales del 2020, pero eso se debe a nuestra forma operativa de blindar los contratos con las compañías, de tal forma que durante todo el proceso de fabricación se van realizando pagos llegando al hito final de la entrega en el cual la compañía compradora o adquiere la aeronave ( aun sin usarla o necesitarla ) o pierde el dinero adelantado. De ahí las imágenes de aviones “aparcados “en los aeropuertos de Teruel o Ciudad Real.

**Con menos de la mitad del EBIT del año anterior, con un 35% menos de pedidos y un 40% menos de entregas, no cree que el mensaje deba ser el de “que aquí no pasa nada “.**

De cara al 2021, cree que el desarrollo del mismo está totalmente ligado a la evolución de la pandemia.

Ahora mismo **no ve demasiadas diferencias a corto en cuanto a las cadencias de producción en la parte comercial**. Señala 2024-2025 para la recuperación en el A320. Y el 2025-2026 para el A350.

En cuanto a las relaciones con el Gobierno español, reconoce que las mismas han mejorado ostensiblemente. **El acuerdo del mes de julio supuso un antes y un después**. Señala que fue un claro objetivo por parte de la actual dirección en España el “normalizar “ las relaciones con España , señalando la designación de INDRA como campeón nacional del proyecto FCAS el punto más difícil. Una vez transcurrido el tiempo y con el inicio de la pandemia, las diferentes conversaciones, trabajos conjuntos y de cooperación culminaron en el mencionado acuerdo. **Con respecto al cumplimiento de los compromisos señalados, algunos se están llevando a cabo y otros aun no, principalmente los que contemplaban compras o financiación de proyectos concretos**.

Es clave para el mantenimiento de las capacidades y tecnologías que hay en España que los grandes proyectos de cooperación europeos se lleven a cabo en los hitos y fechas marcado , como son FCAS , EURODRONE, TIGRE MKIII por poner algunos ejemplos.

Para finalizar su intervención señaló que **el reto de este año es mantener el equilibrio positivo en caja**. Y adelanta que **por segundo año consecutivo no se van a repartir dividendos a los accionistas**, decisión difícil en un empresa que cotiza en bolsa.

**Desde los representantes de los trabajadores y trabajadoras señalamos que al igual que le trasladamos al CEO de AOSL Michael Shöhlhorn no estamos de acuerdo en el análisis de la situación que exponen**. También expusimos que la visita del CEO de AH Bruno Even, había dejado incógnitas respecto de los compromisos de AIRBUS con España.

## COMITÉ INTEREMPRESAS

Si bien **como Comité Interempresas somos plenamente conscientes de la situación de dificultad existente**, creemos que **hemos realizado**, pese a posibles diferencias internas, **un ejercicio de responsabilidad y de colaboración en las cuestiones**. Por esa razón **no compartimos que en ESPAÑA no esté resuelto el reajuste de las divisiones de Defensa y Comercial** y que a nuestro modo de ver, tal y como hemos denunciado en numerosas **comunicaciones los números se han cebado especialmente con nuestro país** (teniendo mucha menos carga de trabajo en AOSL QUE OTROS PAISES DEL GRUPO). Hecho que hemos denunciado por activa y por pasiva, la excesiva dependencia del A380, sin que el grupo hiciera nada por remediarlo ni invirtiera en activos ni reindustrialización de las plantas ni reparto equitativo de las cargas de trabajo.

Con respecto a la **situación de la planta de Puerto Real** le trasladamos nuestra preocupación en base a las manifestaciones del CEO DE AOSL y así mismo le dejamos claro que **no íbamos a permitir deslocalizaciones industriales, ni destrucción de empleo ni cierres de plantas en nuestro país**.

Estamos orgullosos del esfuerzo de la administración española en un contexto muy complicado y creemos que AIRBUS debe corresponder a ese esfuerzo y compromisos.

En último lugar **denunciamos que no era razonable que casi inmersos en el mes de Marzo , aun no tuviéramos visibilidad respecto de la carga – capacidad**, más allá de impresiones , sensaciones o augurios.

Ante estos comentarios Alberto Gutierrez volvió a reiterar que cree que aún nos quedan años difíciles por delante.

No comparte que la compañía no invierta en nuestro país, y pone como ejemplo la inversión en CARPETANIA.

Con respecto a los mensajes de los CEOS de AOSL y AH, aun no estando presente en las reuniones, cree que las manifestaciones de ambos obedecen a la realidad industrial y al cumplimiento también por parte de los países, es este caso España, de los compromisos adquiridos. Pone como ejemplo nuevamente el TIGRE MKIII.

**Con los comentarios de Puerto Real, lamenta lo difícil de la situación, pero eso no evita que sea la realidad, actualmente es una planta semi-vacía** cuyo principal sentido era el A380 y la posibilidad de desplazar grandes componentes por mar. **Afirma que aún no hay tomada ninguna decisión oficial**.

Nos emplaza a que sigamos trabajando de manera conjunta en las diferentes cuestiones que seguimos teniendo encima de la mesa, como son los movimientos entre plantas; en este punto **comenta que no entendería que habiendo necesidad en unos centros (principalmente San Pablo) y falta de trabajo en otros (como Getafe, Illescas o Puerto Real) no fuésemos capaces de encontrar ese encaje**.

En cuanto **al excedente** vuelve a incidir en que aún no tenemos resuelto el problema, si bien  **cree que con medidas y acuerdos pactados podemos reducir ostensiblemente el número de las 600 actuales a en torno a 200**.

Sin más asuntos se dio por finalizada la reunión.

Seguiremos informando.