

21 de julio de 2022

VISIÓN 2030 - AOSL

El pasado día 13 de Julio, los sindicatos firmantes del VI Convenio Colectivo Interempresas, CCOO y UGT-AIRE, mantuvimos con la Dirección la primera reunión de la comisión llamada Visión 2030.

Recordar que esta comisión, se enmarca dentro del cumplimiento de los acuerdos y anexos en materia de negociación colectiva, reflejando en la misma lo que siempre hemos denominado como PLAN INDUSTRIAL.

Logrando así algo que no se daba desde el I Convenio Interempresas y que CCOO y UGT-AIRE veníamos reclamando desde hacía años y en las diferentes crisis: una estrategia clara y firme que garantice las inversiones, proyectos y cargas de trabajo en los centros de Airbus, como eje vertebrador del sector en nuestro país. Siendo CCOO y UGT-AIRE actores fundamentales en estas reuniones.

Sirva lo anterior para situar el contexto de la reunión.

Para el funcionamiento y desarrollo de la VISIÓN 2030, las partes hemos acordado, la realización de reuniones monográficas por división y una última de cierre con la visión general de la compañía.

En esta primera reunión se ha comenzado con Airbus Operaciones, contando con la presencia de Ricardo Rojas, máximo responsable de la división en España. La exposición realizada contaba con varios puntos objeto de análisis, entre los cuales estaban: situación general del sector de aviación comercial, situación general de la división, situación de las plantas españolas y participación y liderazgo de España en los nuevos desarrollos y tecnologías.

La situación general del sector, en lo referente a la aviación comercial y a la recuperación del tráfico aéreo, es positiva y se están cumpliendo los plazos previstos de recuperación. En términos de porcentajes, estamos en unos ratios con respecto al 2019 de un 63% a nivel mundial, y 80% a nivel nacional, lo que arroja una media de un 70% en su conjunto. El anterior indicador se explica por la afectación de la pandemia en diferentes países y sus políticas restrictivas respecto del transporte y el tráfico aéreo en este caso. Aunque en líneas generales son datos positivos.

En la división de Airbus Comercial la situación económica en el primer trimestre es de:

EBIT Adjusted € 1,06 billones en 2022 vs € 533 millones en 2021, principalmente debido a un número de entregas superiores, así como el esfuerzo realizado en competitividad y el efecto de la contención de costes.

En lo concerniente a los principales indicadores propios de AIRBUS COMERCIAL, hasta la fecha se han entregado 297 aviones de los 720 previstos para 2022. Contando 442 pedidos nuevos (sin cuantificar el reciente acuerdo con China) y una cartera de pedidos de 7046 aviones.

Señalar que estamos por encima de BOEING en los tres indicadores.

Destacar la intención por parte de las aerolíneas de adelantar las entregas para renovar las flotas con aviones menos contaminantes y más eficientes, lo que favorece la recuperación del mercado.

En los programas concretos, señalar que los mismos, se están adaptando a las previsiones realizadas, si bien cabe destacar el crecimiento de A320.

A320 (antes del COVID rate 60) – adaptación a rate 40 (30% menos) 65 -75 hacia el 2025.

A330 y A350 (antes del COVID rate 13,5 entre ambos programas). Se tuvo que reducir un 40% la producción, recuperándose paulatinamente con un horizonte de rate 9,3 entre ambos (rate 3,3 A330 y rate 6 A350).

La guerra en Ucrania (con las consiguientes penalizaciones a compañías rusas) así como el contencioso con QATAR, ha ralentizado en parte la recuperación. Y aunque conviene ser prudentes, la situación internacional del sector y la tendencia del mercado generan buenas perspectivas para 2024 /2025.

Las plantas españolas (Getafe, Illescas y Puerto Real), a pesar de los buenos datos, continúan con un desequilibrio carga-capacidad y por ello aun aproximadamente 1200 personas de producción continúan afectadas por un Expediente de Regulación Temporal de Empleo. Por lo que las partes, nos hemos fijado como objetivo trabajar de manera conjunta para no extender más allá del 31/12/2022 la aplicación del ERTE, mediante la aplicación de medidas de flexibilidad enmarcadas en el Convenio Colectivo, el estudio de posibles medidas sociales que faciliten la adaptación carga – capacidad, movilidades entre plantas (principalmente a las FAL) o la posible internalización de paquetes de trabajo. No obstante, la recuperación ya ha posibilitado 100 nuevas contrataciones en ingeniería, con la previsión de ampliar ese número hasta final de año con 50 adicionales.

Se confirma el importante papel de liderazgo que España está teniendo y tendrá en el desarrollo de nuevas tecnologías sostenibles, como los combustibles no contaminantes, pilas de hidrógeno, etc. Recordando que el objetivo público de la compañía es avanzar hacia el avión ZERO EMISIONES en 2035.

Contando para ello con financiación por parte del gobierno de España, vía Plan tecnológico Aeronáutico (PTA) que está siendo gestionado por el CDTI, o por el recientemente aprobado PERTE del sector, además de la propia financiación de la compañía.

Principales actividades realizadas en España en este sentido:

1. Almacenamiento Hidrógeno líquido (LH2) en tanques de Fibra de Carbono (CFRP) complementario a otras naciones (Alemania, composite research center Stade). Desarrollo de tanques metálicos en Nantes y Bremen.
2. Sistemas
 - 2.1. Energía No Propulsiva Cero Emisiones - vía Pilas de Combustible de H2. Capacidades de integración de multi-sistemas.
 - 2.2. Enfriamiento de Pilas de Combustible - Ensamblaje final y pruebas funcionales de los módulos de refrigeración avanzados.
 - 2.3. Fibra Óptica - Creación de un laboratorio especializado en fibra óptica para el desarrollo de metrología óptica criogénica y no criogénico.

Respecto a la participación industrial, España seguirá manteniendo la responsabilidad sobre el fuselaje posterior y el empenaje de los actuales y futuros desarrollos de AIRBUS COMERCIAL, señalar que si se van cumpliendo los plazos e hitos previstos, el retorno industrial en el conjunto del sector en nuestro país (incluida cadena de suministro), está garantizado.

Desde CCOO y UGT-AIRE valoramos positivamente las informaciones proporcionadas por la compañía, a pesar de haber incidido en varias ocasiones, dentro de la reunión, de la necesidad de traer paquetes de trabajo para las factorías de operaciones para poder paliar definitivamente los efectos del ERTE y esperaremos a valorar en conjunto cuando tengamos la foto completa de las tres divisiones y la visión global de la compañía.

Hemos demostrado que la agilidad en la toma de decisiones, la adaptación de nuestros productos al mercado y el ingente esfuerzo realizado por el conjunto de los trabajadores y trabajadoras no solo ha permitido la estabilidad y supervivencia de la compañía, sino también que la recuperación, en la que estamos inmersos actualmente, se esté produciendo con una mayor fortaleza económica si cabe y con una credibilidad fuera de toda dudas de las aerolíneas y del sector en su conjunto.

En esta situación, el papel de los trabajadores y trabajadoras en ESPAÑA ha sido clave y ejemplar. La huella y horizonte de AIRBUS COMERCIAL en nuestro país está más que garantizada.

La negociación colectiva sigue dando pasos en la implementación de sus desarrollos como son estos procedimientos de Teletrabajo y Desconexión Digital recogidos en la disposición transitoria segunda.

Dos herramientas que mejoran considerablemente las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras de AIRBUS.

Esta norma y protocolo, consecuencia del VI Convenio Colectivo, cumplen todos los requisitos y exigencias que hicimos públicamente CCOO y UGT-AIRE y por eso lo rubricamos.



Os animamos a ejercer este nuevo derecho solicitando vuestra adhesión voluntaria al mismo conforme a las premisas recogidas en la normativa ya vigente. Además, estaremos presentes tanto en las comisiones locales de vigilancia como en la central que monitoricen el desarrollo de los acuerdos.

CCOO Y UGT-AIRE CUMPLIENDO EL CONVENIO!!!!