



7-6-2021

# Trade Union's Transition

## Enhancing Participation in Time of Crisis

Remedios Villa Colmenarejo



El sector aeronáutico ha vivido muchas crisis, por ejemplo, la del 11S que provocó muchos cambios en lo que respecta a los controles de seguridad, la guerra de Irak y el SARS de 2003 que provocaron pérdidas millonarias a las aerolíneas y luego la crisis global que llevó a la quiebra a muchas aerolíneas.

Según varios expertos, esta es sin duda la peor crisis en comparación con las mencionadas anteriormente ya que es una crisis sin precedentes que cambiará para siempre el sector aeronáutico, marcará un antes y un después en la historia.

Ha provocado el cierre de varias aerolíneas, otras se enfrentan a grandes dificultades económicas, más de la mitad de la flota mundial está estacionada, los principales fabricantes de aeronaves han tenido que adaptar su producción a la situación actual y se han producido muchos despidos en el sector.

La industria aeronáutica se encontraba en un muy buen momento antes del inicio de la crisis del COVID-19, luego con el cierre de fronteras a nivel mundial, la situación empeoró en cuestión de días y en una semana el espacio aéreo se podría decir que estaba prácticamente vacío, solo se realizaban vuelos de repatriación o de suministro de material sanitario.

Se están experimentando muchos cambios y adaptaciones como la desinfección frecuente de las aeronaves, controles sanitarios y el uso obligatorio de las mascarillas.

Todo esto con el objetivo de poder retomar la actividad garantizando la seguridad en todo momento tanto para los pasajeros como de la tripulación.

Actualmente a día 1 de mayo de 2020, mundialmente hay 3.249.585 casos confirmados, 1.024.390 recuperados y 235.023 fallecidos.

Ante esta situación, muchos países han decidido decretar el confinamiento, pero no todos de la misma manera, en algunos ha sido solo por zonas y con diferentes restricciones.



Se ha estancado el crecimiento económico mundial, podría crecer su tasa más baja desde 2009, en el peor de los casos si la pandemia es más larga y intensa, el crecimiento se puede reducir hasta 1,5%.

Otra de las consecuencias de esta crisis es la disminución de la demanda de petróleo, ya que la actividad industrial y doméstica se ha ralentizado en muchos países debido a las medidas tomadas por los gobiernos.

Además, se ha producido una batalla entre Rusia y Arabia Saudí, estos dos productores de petróleo tenían un acuerdo que consistía en coordinar la producción y venta de barriles para no competir, pero ante la actual crisis, Rusia ha decidido romper el acuerdo y como respuesta, Arabia Saudí ha decidido bajar el precio de su petróleo.

Todos estos factores han hecho que el precio del petróleo haya disminuido. A día 20 de mayo de 2020, esta es la situación actual del espacio aéreo mundial, se puede clasificar principalmente en cuatro partes, los países que tienen sus fronteras cerradas, los que requieren un certificado de salud, en los que los pasajeros deben permanecer en cuarentena al llegar y en los que se deniega la entrada a algunas nacionalidades.

A día 29 de abril de 2020, esta es la situación de los aeropuertos y las aerolíneas a nivel mundial.

Los aeropuertos con mayor número de operaciones son:

- Frankfurt-230 operaciones por día
- Heathrow-177 operaciones por día
- Schiphol-164 operaciones por día
- Oslo-152 operaciones por día
- Leipzig-150 operaciones por día

Las aerolíneas con mayor número de vuelos son:

- Widerøe-161 vuelos por día
- Turkish Airlines-109 vuelos por día
- Lufthansa-104 vuelos por día
- Qatar-83 vuelos por día



Toda esta situación está provocando que las aerolíneas se queden sin efectivo, están alcanzando los mínimos. En lo que respecta a los principales fabricantes de aeronaves que son Boeing y Airbus, este ha sido el impacto del COVID-19 en ellas:

Airbus ha reducido un tercio su producción de aeronaves respecto al ritmo de fabricación normal antes de la crisis del COVID-19. Esto se ha hecho con el objetivo de adaptarse al nuevo mercado. El consorcio aeronáutico recibió 290 pedidos y realizó 122 entregas de aviones en el primer trimestre del año, de los que 21 pedidos y 36 entregas se llevaron a cabo en marzo, a pesar de que se paralizaron las plantas de España y Francia durante cuatro días para implementar medidas de prevención ante la pandemia.

La compañía ha explicado que tiene 60 aeronaves fabricadas y pendientes de entrega, ya que los clientes prefieren retrasarlas debido a la situación actual. La nueva media de producción del es de 40 aviones A320, seis A350 y solo dos A330 al mes.

Según Airbus, ha tomado estas medidas para adaptar la producción ante la situación actual y están tomando medidas operacionales y financieras para moderar el impacto de la pandemia. En España Airbus tiene importantes sedes, en Madrid, Getafe, Cádiz y Zaragoza.

Además, han advertido a sus empleados de que en los siguientes meses habrá muchos despidos y solicitaron el respaldo del banco para expandir sus líneas de crédito comercial. Boeing ha sufrido una disminución de la demanda del 70%, durante el 2019 se entregaron 159 aviones y durante los primeros meses 2020 sólo 50. Además, en marzo de 2019 recibió 75 cancelaciones de su avión 737 MAX debido a que este modelo ha sufrido dos accidentes mortales en 2018 y principios de 2019. Ante esta situación, Boeing decidió parar la producción de los 737 MAX en diciembre de 2019.



A esta situación se le suma la crisis del coronavirus, lo cual la hace atravesar por una situación muy difícil. El impacto del COVID-19 en el transporte de carga aérea es menor que en el transporte de pasajeros, pero aun así, el impacto ha sido significativo. En marzo la demanda de carga aérea internacional disminuyó en un 15,8% en comparación con el año anterior. La razón por la cual el impacto no ha sido tan notorio es que la demanda de productos farmacéuticos, compras online y equipos médicos ha aumentado ya que el transporte de carga aérea se ha convertido en un elemento clave para luchar contra el COVID-19 ya que se encarga de garantizar que los equipos y suministros esenciales lleguen a su destino. Por ejemplo, Airbus ha transportado 2 millones de mascarillas desde China a Europa en un A330-800. La IATA está trabajando con los gobiernos para garantizar que toda la carga pueda transportarse de manera eficiente como, por ejemplo, que haya aeropuertos alternativos disponibles, asegurarse de que haya personal y instalaciones adecuadas y establecer unos estándares globales.

Una de las causas de la disminución en el transporte de carga es la cancelación de vuelos comerciales ya que alrededor del 50% de la carga se transporta en la bodega de estos.

Por lo general, las soluciones que se han ofrecido a los pasajeros han sido la proporción de bonos, cambios de fechas sin cargos o el reembolso y además, todas las aerolíneas han añadido un apartado en sus páginas webs o aplicaciones para proporcionar información sobre ello. En lo que respecta a las medidas tomadas para sobrevivir, podemos destacar la reducción de la plantilla, reducción de la capacidad, ERTE, etc.

Otra decisión clave por parte de las aerolíneas para sobrevivir, ha sido transportar carga en aviones de pasajeros y Airbus propuso una rápida reconversión del A330 y



el A350 para responder a la demanda de varias aerolíneas que no tienen apenas actividad de pasajeros. Según el comunicado de Airbus, se podrán instalar palés de carga sobre los rieles de los asientos, una vez estos hayan sido retirados. De esta manera se facilitan las operaciones de carga y descarga, los paquetes quedan mucho más sujetos durante el vuelo y hay mejores condiciones de seguridad. El objetivo de esto es aumentar provisionalmente las capacidades de carga por vía aérea para afrontar la demanda durante la crisis del COVID-19 y para intentar compensar el parón en el tráfico de pasajeros.

El 14 de marzo de 2020 el Gobierno Español decretó el estado de alarma para hacer frente a la expansión de coronavirus COVID-19. Se redacta un decreto con todos los puntos a tener en cuenta durante este periodo. El decreto limita la circulación que deberá realizarse individualmente y solo para actividades de primera necesidad, como compras de alimentos, medicamentos, etc. También se podrán desplazar para el lugar de trabajo con un justificante.

En lo que respecta al transporte de viajeros, se reducirá como mínimo a la mitad y en estos se seguirá una rutina de limpieza basada en las recomendaciones del Ministerio de Sanidad. Además, el suministro de alimentos y de productos necesarios para la salud pública quedarán garantizados. La situación actual ha afectado a todos los sectores y el del transporte no ha sido menos, tanto por tierra, por agua o por aire.

Este impacto se debe a que se han restringido los desplazamientos, solo se deben realizar si son estrictamente necesarios, por lo tanto, la población no puede realizar sus desplazamientos habituales y esto conlleva a un descenso en la demanda y un aumento de las cancelaciones.



Un descenso tan elevado en la demanda y un aumento de las cancelaciones disminuye considerablemente los ingresos y esto provoca que las empresas no puedan hacer frente a sus gastos, lo cual puede provocar a largo plazo la quiebra o la disminución de la plantilla.

Los aeropuertos de la red de AENA cerraron el mes de marzo con 8,1 millones de pasajeros, 59,3% menos que en el mismo mes en el 2019. El descenso comenzó a finales de febrero y aumentó en marzo debido a las restricciones de movilidad impuestas en el mundo. La cifra total de viajeros en marzo fue de 8.128.859, de los cuales 5.340.490 en vuelos internacionales un 59,1% menos que en marzo de 2019 y 2.747.433 en vuelos nacionales, un 59,8% menos que en 2019. Los aeropuertos en los que se han registrado mayor tráfico, durante el mes de marzo han sido:

- Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con 1.975.303(-59,7% respecto a marzo de 2019)
- Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con 1.417.647 (-64,3% respecto a marzo de 2019)
- Málaga- Costa del Sol, con 613.438 (-54,7% respecto a marzo de 2019)
- Gran Canaria, con 586.343 (-55% respecto a marzo de 2019)

Toda esta situación está teniendo un impacto económico considerable en la red de aeropuertos de Aena, en la gráfica se observan los ingresos totales, los gastos operativos y el beneficio neto en los 4 trimestres de 2019 y en el primero de 2020.

En el sector aeronáutico los costes son muy altos y los márgenes muy bajos, todo esto ha provocado que muchas aerolíneas se hayan planteado hacer ajustes temporales de plantilla para así poder dejar de hacer frente a los costes variables y solo tener que asumir los costes fijos. En lo que respecta al transporte de carga aérea, se está dando prioridad estos días a los vuelos cuya carga es material sanitario como respiradores, test, mascarillas quirúrgicas, equipos de protección individual, guantes, etc.



Todo esto destinado a la lucha contra el COVID-19 y el objetivo es que estos vuelos lleguen cuanto antes a su destino que son los hospitales públicos y privados. Según Aena, durante el mes de marzo se transportaron 66.692 toneladas, un 29,8% menos respecto al mismo mes en 2019.

Esto se debe a que una gran parte de la carga se trasladaba en vuelos comerciales y la mayoría de estos ha sido cancelado. Los aeropuertos en los que se han registrado mayor tráfico de mercancías a día 9 de abril de 2020 han sido:

- Adolfo Suárez Madrid-Barajas, 35.758 toneladas (-26,7% respecto al 2019)
- Zaragoza, 10.292 toneladas (-40,6% respecto al 2019)
- Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, 10.014 toneladas (-38,5% respecto al 2019)
- Vitoria, 5.167 toneladas (-4,5% respecto al 2019).

En total durante el mes de marzo de 2019 se transportaron 94.961.799 mercancías y en el mismo mes en 2020 66.692.336, esto supone una disminución de 28.269.463. Si comparamos el mismo mes en estos dos años, se puede observar que marzo de 2019 representa un 59% y de 2020 solo un 41%, lo cual es una disminución del 18%

Aena está reorganizando las instalaciones de sus aeropuertos para adaptarse al descenso de la actividad y a las necesidades de la emergencia sanitaria, de esta manera se reducen los costes ya que la cantidad de vuelos que se opera es mínima y por lo tanto no son necesarias todas las instalaciones de las que se dispone.

A continuación, se explican las medidas tomadas por algunos aeropuertos, los mas grandes han cerrado terminales y otros han reducido el espacio en las terminales:



- Adolfo Suárez Madrid-Barajas: Toda la operativa de las terminales T1, T2, T3 se ha agrupado en la T4.
- Josep Taradellas Barcelona-El Prat: Todas las compañías que operan en el aeropuerto trasladan su operativa a la terminal T1.
- La Palma: Se ajustan los espacios de la terminal a las necesidades operativas, cerrando algunas instalaciones.
- Girona-Costa Brava: Se opera con un control de seguridad y cinco puertas de embarque, quedando cerrada la mitad de la sala de embarque.
- Menorca: Se mantiene la configuración reducida de la temporada de invierno.
- Gran Canaria: Se reajusta la operativa y se cierra dos terceras partes del edificio terminal.

Se está trabajando en el diseño de un esquema de recuperación de tráfico, que consiste en tres fases:

- Recuperar las rutas domésticas
- Las de los países de la UE
- Las conexiones con el resto del mundo

Además, se ha puesto en marcha además el Grupo de Recuperación Operativa, el cual se encargará de establecer protocolos para garantizar la seguridad y la protección de los pasajeros. Se debe coordinar la gestión de colas, la desinfección de las terminales, el aprovisionamiento de mascarillas, guantes y geles desinfectantes, el control del aforo de tiendas y restaurantes y la distancia entre pasajeros. Además de contar con cámaras termográficas que son capaces de medir la temperatura de 30 pasajeros simultáneamente, priorizar la entrada y salida del avión por pasarelas, embarcar en grupos reducidos, establecer el uso obligatorio de mascarillas, realizar el chek-in desde casa y realizar test rápidos.



Se han propuesto varias opciones para la disposición y uso de los asientos, desinfectar la cabina, limitar el uso de los WC, etc, todo esto con el objetivo de evitar la propagación del virus durante el vuelo.

Una vez se vuelva a la normalidad, muchas aerolíneas recortaran su plantilla ya que la demanda disminuirá, por lo tanto, disminuirá el volumen de trabajo y no se necesitará la misma cantidad de trabajadores.

Por ejemplo, la IAG ha anunciado que despedirá a 12.000 trabajadores de British Airways, los cuales ahora se encuentran acogidos al programa de suspensión temporal de empleo. Ryanair también ha anunciado que despedirá a 3.000 trabajadores en Europa, que es aproximadamente el 15% de su plantilla. Esta es una medida que poco a poco irán anunciando las aerolíneas para hacer frente a esta situación.

Los trabajadores tienen derecho a participar en la empresa en las cuestiones relacionadas con la prevención de riesgos en el trabajo, mucho más en Pandemia.

En las empresas o centros de trabajo que cuenten con seis o más trabajadores, la participación de éstos se canalizará a través de sus representantes y de la representación especializada.

A los Comités de Empresa, a los Delegados de Personal y a los representantes sindicales les corresponde, en los términos que, respectivamente, les reconocen el Estatuto de los Trabajadores, la Ley de Órganos de Representación del Personal al Servicio de las Administraciones Públicas y la Ley Orgánica de Libertad Sindical, la defensa de los intereses de los trabajadores en materia de prevención de riesgos en el trabajo.



Para ello, los representantes del personal ejercerán las competencias que dichas normas establecen en materia de información, consulta y negociación, vigilancia y control y ejercicio de acciones ante las empresas y los órganos y tribunales competentes.

En las empresas que cuenten con representantes de los trabajadores, la información a que se refiere el apartado anterior se facilitará por el empresario a los trabajadores a través de dichos representantes; no obstante, deberá informarse directamente a cada trabajador de los riesgos específicos que afecten a su puesto de trabajo o función y de las medidas de protección y prevención aplicables a dichos riesgos.

El empresario deberá consultar a los trabajadores, con la debida antelación, la opción de las decisiones relativas a:

- La planificación y la organización del trabajo en la empresa y la introducción de nuevas tecnologías, en todo lo relacionado con las consecuencias que éstas pudieran tener para la seguridad y la salud de los trabajadores, derivadas de la elección de los equipos, la determinación y la adecuación de las condiciones de trabajo y el impacto de los factores ambientales en el trabajo.
- La organización y desarrollo de las actividades de protección de la salud y prevención de los riesgos profesionales en la empresa, incluida la designación de los trabajadores encargados de dichas actividades o el recurso a un servicio de prevención externo.
- La designación de los trabajadores encargados de las medidas de emergencia.
- Los procedimientos de información y documentación (arts. 18.1 y 23.1 LPRL).
- El proyecto y la organización de la formación en materia preventiva.
- Cualquier otra acción que pueda tener efectos sustanciales sobre la seguridad y la salud de los trabajadores.

En las empresas que cuenten con representantes de los trabajadores, las consultas a que se refiere el apartado anterior se llevarán a cabo con dichos representantes.