



federació serveis a la ciutadania
sector aeri

Barcelona, 1 de desembre de 2009

Documents conferencials

INTRODUCCIÓN

1 Transcurridos cuatro años desde la constitución en Catalunya del sector aéreo, éste ha vivido una
2 transformación importantísima siendo sus máximos exponentes, a nuestro juicio, el aumento del
3 tráfico aéreo en general, el proceso de renovación y ampliación de las concesiones de handling en los
4 aeropuertos de AENA y la integración de los sectores de Agencias de Viajes y Alquiler de vehículos
5 con el Sector Aéreo de CC.OO

6
7 Durante los dos primeros años de este ciclo, los aeropuertos de Catalunya han crecido en todos los
8 aspectos, apareciendo nuevas compañías (tanto aéreas como de handling) y multiplicando cada año
9 el número de pasajeros. Como todos sabemos, en los dos últimos años, inmersos en una crisis
10 internacional de grandes proporciones, no se ha podido mantener ese ritmo de crecimiento pese a
11 que, paradójicamente, ha coincidido con la ampliación de las infraestructuras del sector.

12
13 En Octubre de 2006, participamos junto con el Sector Aéreo Estatal en la primera gran movilización
14 que se realizo en Europa contra la política empresarial en contra de los trabajadores por parte de la
15 empresa Ryanair en Girona.

16
17 El proceso de adjudicación de las licencias de operadores de handling en los aeropuertos de AENA
18 podría haber sido catastrófico para los trabajadores del sector, de no ser por la firma, en el año 2006,
19 del primer convenio estatal de handling, que incluye, de forma regulada, la subrogación entre las
20 compañías de handling, una vieja aspiración de este sindicato, que ha demostrado su efectividad (y
21 sus carencias) en el movimiento de trabajadores que desencadenó la mencionada renovación de
22 concesiones en los aeropuertos. Sólo en el aeropuerto de Barcelona, cambiaron de empresa durante
23 este proceso aproximadamente unas 1500 personas, que han mantenido sus garantías en las nuevas
24 empresas e indiscutiblemente su puesto de trabajo, pese a que algunas empresas desaparecieron
25 durante el proceso.

26
27 CC.OO hemos sido el sindicato que propusimos la creación de la UTE Groundforce-Iberia para dar
28 una salida a la situación creada por la adjudicación de las nuevas licencias de operador de handling
29 en Barcelona.

30
31 AENA merece una atención especial, ya que la ley de prevención de Riesgos Laborales, en su Art.
32 24, especifica la obligatoriedad de la empresa titular del Centro de trabajo, en este caso AENA, a
33 establecer los medios de cooperación y coordinación en cuanto a protección y prevención de riesgos
34 laborales.

35
36 En los últimos años debido a la presión ejercida por los delegados de la propia Aena, y al resto de
37 delegados que trabajan en sus instalaciones, hemos podido constituir en el aeropuerto de Barcelona
38 dos comisiones de trabajo que se van a prolongar en el tiempo:

39
40 Primera.- Comisión de seguimiento del empleo estable en la nueva terminal.

41 Segunda.- Comisión de prevención de riesgos.

42
43 En estas dos comisiones estamos ganando poder contractual con la dirección del aeropuerto en
44 Barcelona.

1 Durante estos cuatro años, hemos intentado vertebrar sindicalmente el sector. Desde la obligada
2 modestia que nos impone ser jóvenes dentro del sindicato y carecer, en algunos momentos, de
3 los medios necesarios, queremos reseñar el haber ganado las elecciones sindicales en Vueling,
4 Flightcare, Lesma Reus, Air France, TAP, Lufthansa, Trabosa, PepeCars y Alitalia, en algunas de
5 ellas con mayoría absoluta del comité.

6
7 Estamos presentes en todos los operadores de handling, y hemos obtenido representación en
8 Groundforce, Flightcare, Newco, Lesma UTE e Iberia.

9
10 En las compañías aéreas, Air France, TAP, Vueling, Spanair, Lufthansa, Alitalia y Tunisair tienen
11 delegados de CCOO en sus comités.

12
13 Evidentemente, estos logros se fundamentan en aquellas personas que han impulsado candidaturas
14 dentro de las empresas, que han trabajado por mejorar las condiciones de los trabajadores del
15 sector y que han ofrecido apoyo desinteresado al concepto sectorial, prestándose ayuda entre
16 delegados de diferentes compañías, de diferentes aeropuertos e incluso, de diferentes ámbitos.

17
18 En este documento de balance no podemos dejar de mencionar a los compañeros de AENA,
19 Vueling, Lufthansa y de Iberia que por tener las estructuras más consolidadas dentro del sector,
20 han ofrecido una ayuda inestimable en este periodo de tiempo. Mención especial merecen los
21 compañeros de Vueling que han colaborado con el Sector Aéreo para conseguir la mayoría absoluta
22 en esta empresa, participando activamente en los procesos electorales que se han producido en
23 esta empresa en las bases de Madrid y Sevilla.

24
25 El Sector Aéreo de Catalunya ha participado activamente en el proceso de fusión de las compañías
26 Vueling y Clickair, proceso que se ha producido no sin algunos pequeños problemas, pero que al
27 final ha sido un éxito total.

28 Otro hecho relevante que se ha producido en Catalunya y más en concreto en Barcelona, ha sido la
29 desaparición prácticamente de Iberia y la sustitución de su actividad en un principio por Clickair y
30 posteriormente por Vueling.

31 Hemos sido el sindicato que ha apostado por la creación de un hangar en el aeropuerto de
32 Barcelona, finalmente se está construyendo y eso ayudará a posicionar mucho mejor a este
33 aeropuerto a nivel internacional, y la inversión supone la generación de una cantidad importante
34 de puestos de trabajo.

35
36 A mediados del 2008, se fusionaron en nuestro sector, los sectores de Agencias de Viajes y el de
37 Alquiler de Vehículos.

38 Este año también se ha firmado el convenio de Agencias de Viaje, herramienta fundamental para
39 mejorar las condiciones de un colectivo tan atomizado como este.

40
41 Dentro de nuestro proyecto para los próximos cuatro años, contemplamos como una prioridad
42 fundamental, ejercer de nexo de unión y de soporte de los compañeros de las agencias de viajes y

1 de las empresas de alquiler de vehículos que se encuentran en centros de trabajo muy dispersos, dificultando la acción sindical.

4 Así pues, nuestro sector se define como el formado por la afiliación de las empresas cuya actividad principal está dedicada a las actividades de transporte aéreo de pasajeros, mercancías y correo, así como todos los operadores de Handling, Autohandling, Agencias de Viajes y Alquiler de Vehículos.

8 El verano pasado se inicio la negociación del Convenio de la Empresa Vueling, en la qué el Sector Aéreo participamos como fuerza mayoritaria por los resultados obtenidos en las elecciones sindicales. No va a ser un proceso fácil y ,más en estos momentos.

12 SITUACIÓN ACTUAL

14 Sector Aéreo

16 En Catalunya se opera de forma regular en tres Aeropuertos, El del Prat de Llobregat en Barcelona, Reus en Tarragona y Girona-Costa Brava. En Lleida, el de la Seu de Urgel y el futuro aeropuerto de l'Alguaire, se nutren principalmente de vuelos no regulares y aviación corporativa. Existen también varios Aeródromos cómo el de Sabadell, con avionetas y helicópteros, dedicados a la formación, aviación corporativa y servicios públicos.

22 Desde la aprobación del Estatuto de Autonomía, los aeropuertos de Catalunya que no son de interés general pasan a ser competencia de la Generalitat, y ya se ha aprobado la ley *“14/2009, de 22 de julio, de aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras aeroportuarias, en base al art. 140 del estatut”*.

26 En estos aeropuertos existen más de 50 empresas dedicadas al Transporte aéreo y al handling, que dan empleo a más de 5.400 trabajadores directamente, y otro número importante de trabajadores de forma indirecta, de los cuales al menos 5000, trabajan en el Aeropuerto de Barcelona, y unos 400, trabajan en el resto de Aeropuertos de Catalunya. Cabe hacer una mención especial al aeropuerto de Barcelona, que es el segundo del Estado, en número de pasajeros, mercancías, etc., y con la nueva terminal pasará a ser de los más importantes del sur de Europa.

33 El aeropuerto de Girona-Costa Brava, es el que ha tenido una evolución más espectacular ya que el Plan estratégico de AENA, elaborado en 1999, pronosticaba que en el horizonte del 2015, este aeropuerto tendría un pasaje en torno al 1.740.000, pasajeros, y debido a las compañías de bajo coste, en el 2008, ya ha sobrepasado los 5.000.000, de pasajeros.

38 El aeropuerto de Reus, también ha experimentado un aumento sustancial con las compañías de bajo coste, pero de momento no tan espectacular como el de Girona.

41 El monocultivo de Ryanair que se está produciendo en algunos aeropuertos, conlleva la desaparición de otras compañías que no pueden competir con ella, hace que se este produciendo una situación peligrosa para el empleo en estos aeropuertos. Como todos sabemos Ryanair ofrece los precios que ofrece entre

1 otras cosas porque recibe subvenciones de las diferentes administraciones. Que ocurriría por ejemplo en
2 Girona o en otros aeropuertos si las administraciones dejaran de subvencionar a Ryanair, pondrían en
3 peligro muchos puestos de trabajo en el aeropuerto, y de esto se vale Ryanair para seguir presionando
4 para seguir recibiendo subvenciones. Es la pescadilla que se muerde la cola

5
6 Estos datos, nos dan una visión de que el transporte aéreo sigue experimentando incrementos de
7 actividad pese a que la situación es cambiante y nos tenemos que adelantar, en la medida de lo posible,
8 a la mutabilidad de las estructuras empresariales.

9
10 La aparición de las compañías de bajo coste, que tal como aparecen desaparecen, sin crear tejido
11 empresarial, sin un compromiso social y basadas en el liberalismo económico puro y duro, hacen que, o
12 incrementamos la presencia sindical, aumentando nuestro poder contractual y cerrando acuerdos de
13 negociación colectiva (especialmente el II Convenio de Sector), o nos veremos presionados por
14 estructuras supra empresariales a nivel europeo o mundial, que pretenderán empeorar nuestras
15 condiciones de trabajo y salariales, o lo que es peor, la desregulación de todo el sector del Handling,
16 tcp's y pilotos.

17
18 **Agencias de viajes y alquiler de vehículos**

19
20 En los dos sectores que se incorporan en 2008, la situación es muy distinta desde el punto de vista de
21 afiliación y representación de delegados, en agencias de viajes y alquiler de vehículos.

22
23 En el sector de agencias de viajes, las nuevas tecnologías, las compañías low cost, y la crisis que
24 estamos sufriendo, están causando grandes regulaciones en el sector. Esto, unido a la gran atomización
25 del sector (exceptuando, algún gran grupo de agencias de viaje que tienen representación sindical, el
26 resto son pequeñas o medianas empresas), conlleva que hacer extensión sindical suponga una gran
27 dificultad. En muchas oficinas están los propietarios que, no quieren que haya representación de los
28 trabajadores, que reivindique sus derechos económicos y sociales.

29
30 Esperamos que la firma del convenio estatal de agencias de viaje, vigente desde el año 2008 al 2011,
31 pueda servir para revitalizar sindicalmente el sector, por lo menos en Catalunya, ya que tenemos un
32 tiempo para preparar a compañeros que puedan participar en las próximas negociaciones de convenios.

33
34 El sector de alquiler de vehículos, por el contrario, está compuesto en su mayoría por empresas
35 multinacionales y unas pocas locales. Este sector tiene que afrontar sobre todo la externalización de
36 actividades, como el mantenimiento de los vehículos, aunque tampoco es inmune a la aparición de las
37 empresas basadas en el modelo de bajo coste. Todos somos conscientes que este tipo de empresas, en
38 lo primero que "ahorra" es en las condiciones laborales de sus empleados.

39
40 En este sector no hay convenio de ámbito estatal, ni autonómico, ni provincial. Lo único que existe como
41 nexo común es un laudo del año 1996. Por lo tanto, abordar la negociación colectiva y la representación
42 en la empresa es bastante complicado, y habrá un plan de extensión específico para este sector.

43
44 El Sector Aéreo está sufriendo con especial virulencia la actual crisis, se está produciendo descensos

1 importantes tanto en el número de vuelos como en el de pasajeros. Todas las empresas se están viendo
2 afectadas en mayor o menor medida. Una de las empresas que está sufriendo más esta situación es
3 Spanair, que ya venía de una situación compleja por la pésima gestión que habían realizado los
4 anteriores gestores, esta situación se intento variar con la venta de la compañía. Se inicio este proceso y
5 se estuvo cerca de su venta a Iberia pero fracaso, SAS propietario de Spanair también en graves
6 dificultades decidió sacarse de encima Spanair y vendió la empresa a un grupo en el que mayoritaria-
7 mente ha aportado capital público. En primera instancia se produjo un proceso de reconversión con el
8 cierre prácticamente total de la actividad en Baleares y el traslado a Barcelona de alguna de esta, el
9 cierre de las bases y en este momento se encuentra en fase de negociación para la eliminación de una
10 parte importante de su flota, lo que supondrá la eliminación en torno a 400 puestos de trabajo en vuelo.

11

12 La empresa se encuentra en este momento definiendo cual será su modelo de compañía, ya que se
13 solicito a los inversores un capital para un modelo empresarial que con la crisis parece que quedara
14 aparcado durante un tiempo, ya que la pretensión en principio era que se convirtiera en una egresa que
15 dotase a Barcelona de más vuelos intercontinentales y lo que está haciendo en este momento es dotar de
16 pasajeros a los HUB,s de Lufthansa y SAS

17

18 PROPUESTAS PERIODO 2009-2013

19

20 Organización

21

22 La organización en el Sector Aéreo de Catalunya, debe partir de la realidad objetiva de la situación actual,
23 dotándose de organismos de dirección ágiles, que posibiliten el trabajo sectorial.

24

25 La Dirección Sindical del Sector, estaría formada por un responsable, a dedicación completa, apoyado
26 como mínimo por una ejecutiva de seis miembros, que podrían colaborar en función de sus horas
27 sindicales y de la dedicación que se le pueda dar al sector. De hecho toda la elaboración del Plan de
28 Trabajo del Sector será responsabilidad de esta ejecutiva, que hará todas las propuestas que luego serán
29 parte del Plan de Trabajo.

30

31 Plan de Trabajo Sectorial

32

33 Vamos a exponer las líneas de actuación básicas en nuestro sector, en espera del nombramiento de la
34 ejecutiva que, como ya hemos dicho, debe establecer el plan de trabajo.

35

36 Debemos de posibilitar la participación de la totalidad de las plantillas en la elaboración de nuestras
37 propuestas para facilitar respeto y apoyo en la negociación y asegurar la información durante los
38 procesos de negociación.

39

40 Los Aeropuertos de Catalunya, son unos centros complejos de trabajo, en los que coexisten, dentro de la
41 titularidad pública gestionada por AENA, un conjunto de más de 210 empresas que emplean alrededor de
42 8200 trabajadores y trabajadoras y son utilizados por más de 20 millones de pasajeros. Estas cifras,
43 unidas al régimen de horarios y turnos continuos que realizamos los trabajadores de este sector, hacen
44 necesaria la presencia de CCOO en dichos centros, para poder asesorar en el propio centro de trabajo.

1 Por tanto, entendemos que debemos disponer de medios suficientes para desarrollar nuestra
2 actividad, considerando la posibilidad de establecer locales sectoriales en aquellos centros de
3 trabajo donde sea posible, que faciliten el encuentro de los delegados de diferentes empresas del
4 sector, que vertebran la acción sindical y que ofrezcan un espacio de trabajo a aquellos compañeros
5 que no tienen locales sindicales en sus empresas.

6

7 También son importantes en el plan de trabajo:

8

9 a) **La formación profesional:** es básica para adaptarnos a las nuevas organizaciones del trabajo,
10 a la incorporación de nuevas tecnologías y esto será la mejor garantía de poder permanecer en
11 nuestros puestos de trabajo. Necesitamos un reconocimiento y una clasificación profesional
12 vinculada con el Sistema Nacional de las Cualificaciones para el sector Aéreo.

13

14 b) **La formación Sindical:** también es una herramienta básica para poder avanzar en la
15 consolidación de la estructura sindical. Esta formación debe ser una formación muy pegada al
16 terreno, con una vertiente básica y otra más específica.

17

18 Para finalizar, el Sector Aéreo Catalán, tiene unos objetivos a corto y medio plazo que deben provo-
19 car el despegue de nuestra organización, y que son:

20

21 1) Aumentar la afiliación como la media del Sector, y aumentar el número de Delegados

22

23 2) Aumentar nuestra presencia en el sector, con especial atención a los compañeros de Agencias
24 de Viajes y Alquiler de coches.

25

26 3) Analizar las empresas donde no tenemos presencia y hacer todos los contactos necesarios para
27 que en las próximas elecciones sindicales que se convoquen en dichas empresas, podamos como
28 mínimo presentar candidaturas y aspirar a ganar las elecciones.

29

30 4) Tener información de todos los Convenios que se están negociando en el Sector, así como del
31 Convenio Estatal de Handling y dar nuestra opinión, participando en todas las comisiones de traba-
32 jo donde sea posible. Esto nos posibilitará informar al resto de trabajadores y recoger y canalizar
33 sus opiniones.

34

35 5) Dar, desde este mismo momento, soporte y asesoramiento a todos nuestros delegados y afilia-
36 dos, con el apoyo de las uniones comárcales y de nuestra federación.

37

38 6) Colaborar con los Territorios en la extensión de las Elecciones Sindicales y la Afiliación dentro de
39 nuestro ámbito de influencia.

www.ccoo.cat/fsc