

Reforzar la cooperación a lo largo de la cadena de suministro para una transformación sostenible del sector aeronáutico



El sector aeronáutico y aeroespacial europeo se encuentra en un punto de inflexión decisivo. Con un tráfico aéreo que supera los niveles previos a la COVID-19, la industria se ve sometida a una presión cada vez mayor para cumplir con la doble transición ecológica y digital, sin dejar de ser competitiva, resiliente y socialmente sostenible en un contexto de competencia global, interrupciones en la cadena de suministro, altos precios de la energía e incertidumbre geopolítica.

Todos estos factores están ejerciendo presión sobre los salarios y la seguridad laboral, especialmente para los trabajadores de la cadena de suministro.

Sin embargo, existen soluciones...

El proyecto FLY-SUS «Reforzar la cooperación a lo largo de la cadena de suministro para una transformación sostenible del sector aeronáutico», financiado por la UE y liderado por industriAll Europe, responde directamente a estos retos y traza el camino hacia una transición justa y equilibrada.

Con el objetivo de garantizar la sostenibilidad de la cadena de valor aeroespacial europea, el proyecto fomenta la cooperación, la responsabilidad compartida y un diálogo social sólido entre todas las partes interesadas.

PUNTOS FUERTES

- Competencias únicas con la capacidad de crear un avión de principio a fin en su propio territorio: una larga tradición aeronáutica + un saber hacer bien conservado y transmitido
- Una base industrial sólida: grandes actores que a su vez cuentan con una multitud de subcontratistas europeos
- Saber hacer internacionalmente reconocido: la mayor parte de la producción aeronáutica civil europea se destina a la exportación, y la industria aeronáutica europea es líder mundial
- Excelentes perspectivas para los próximos años, con una cartera de pedidos completa para los próximos 10 años
- Una de solo tres industrias europeas identificadas como teniendo perspectivas positivas para los próximos años por el estudio «Ending European Naivety» (Acabar con la ingenuidad europea)

DEBILIDADES

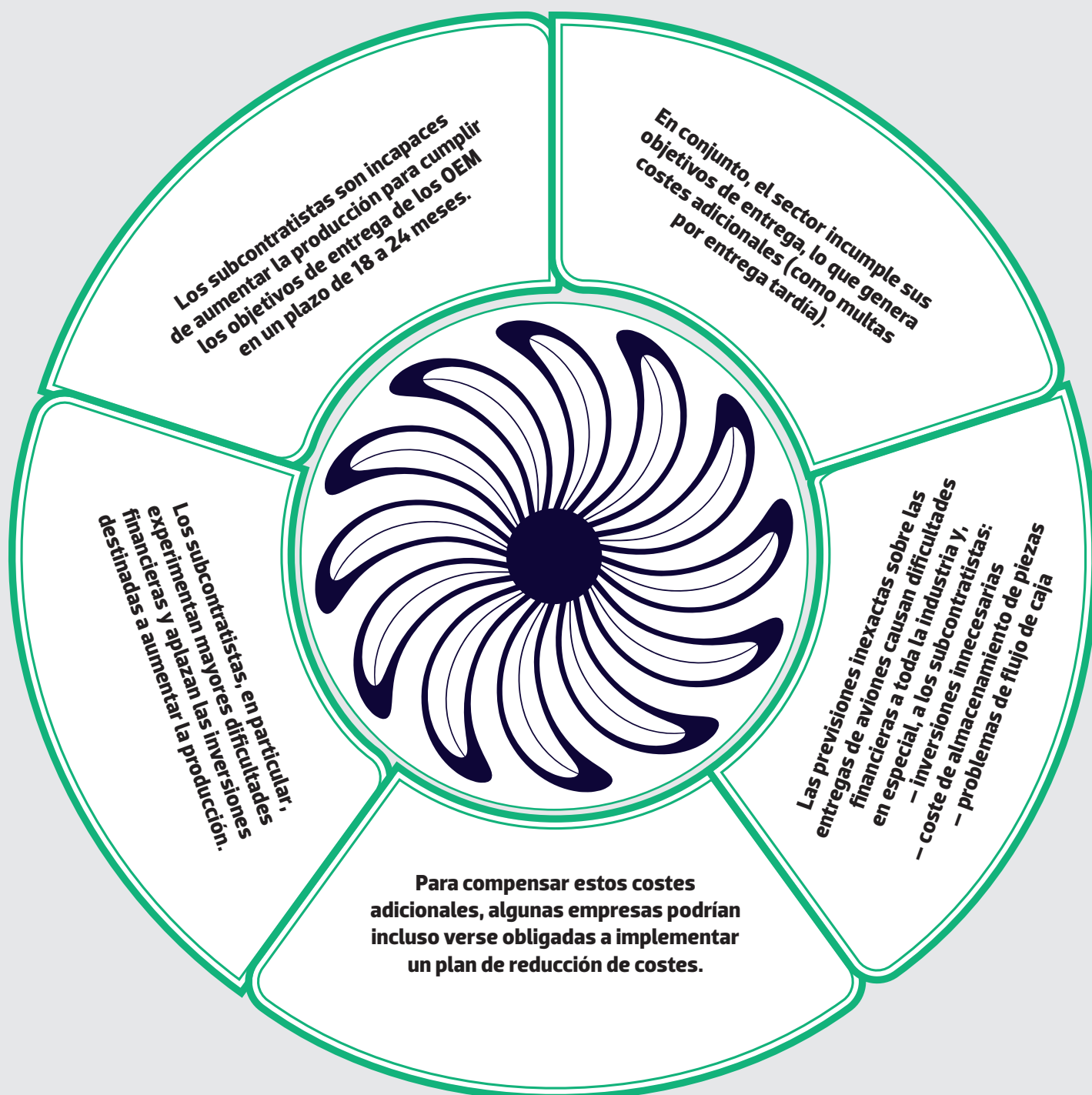
- Una brecha entre la fuerte demanda de aviones por un lado y la insuficiencia de recursos por otro
- Tensiones e inestabilidad en la cadena de subcontratación:
 - mayor riesgo de deslocalización y desbordamiento de la actividad hacia otras regiones del mundo
 - implementación de una estrategia de doble abastecimiento por parte de los principales contratistas: contar con dos proveedores de dos regiones diferentes del mundo, cuando antes había a menudo un solo proveedor europeo
 - debilitamiento de la industria aeroespacial europea (compuesta principalmente por pequeñas y medianas empresas que son invisibles en el discurso público)
- Falta de inversión = fábricas obsoletas en Europa + I+D insuficiente + coordinación insuficiente entre los actores + falta de una estrategia industrial a largo plazo
- Objetivos de remuneración de los accionistas que, en ocasiones, prevalecen sobre la inversión en personal y maquinaria e impiden el éxito a largo plazo
- Desacuerdos y malentendidos dentro de la cadena de valor aeronáutica:
 - los objetivos de entrega de aviones en suelo europeo no son compartidos por todo el tejido industrial = fragmentación de la dinámica de producción y creación de un círculo vicioso
 - los recursos financieros y humanos para trabajar en los aviones del futuro son limitados: falta de una visión común y realista sobre los aviones ecológicos, lo que reduce los posibles esfuerzos de inversión de los actores del sector

Paradójicamente, los pedidos récord no se traducen en una buena salud financiera para todos los actores del sector. Además de las recientes incertidumbres (crisis sanitaria, crisis energética, retrasos en las entregas, etc.), algunos contratistas prefieren duplicar su cadena de suministro, lo que pone a los proveedores europeos en competencia con los proveedores internacionales.

Estas situaciones generan complejidad, costes adicionales y un aumento potencial de los riesgos dentro del tejido industrial

europeo, que está luchando por estructurarse para satisfacer este alto nivel de demanda. La fragilidad actual de la base industrial aeronáutica europea está impidiendo una inversión adecuada en los aviones libres de carbono del futuro.

Debido a la deslocalización y a la falta de inversión en aviones ecológicos y libres de carbono, la industria europea podría perder su liderazgo en la producción de aviones.



RECOMENDACIONES

- 1. Actualizar una estrategia industrial europea para la aviación civil centrada en la soberanía y las cuestiones relacionadas con la Transición Justa (p. ej. Libro Blanco europeo sobre la industria aeronáutica), con la participación de los interlocutores sociales europeos como elemento clave.**
- 2. Desarrollar una nueva política de reparto de riesgos entre los contratistas principales y los subcontratistas europeos: el fabricante de equipos originales (OEM) debe asumir una mayor proporción del riesgo en comparación con la situación actual:**
 - directrices para el sector a diferentes niveles, incluido el mundial
 - los compromisos de entrega de los OEM también les deben comprometer con los proveedores
 - promover estructuras de compra centralizadas para las materias primas
 - reequilibrar los riesgos en situaciones excepcionales (energía, inflación, crisis)
 - trabajar para ampliar la duración de los contratos y compromisos entre todas las partes.
- 3. Mejorar la disponibilidad de liquidez para los proveedores aeronáuticos:**
 - introducir plazos de pago fiables por parte de los OEM
 - reducir los plazos de pago de los proveedores: crear una norma europea para la industria
 - incorporar la financiación de inversiones en los contratos de subcontratación
 - crear una política específica del Banco Europeo de Inversiones (BEI) para los subcontratistas del sector aeroespacial.
- 4. Exigir compromisos de empleo e inversión a cambio de subvenciones públicas para el sector aeroespacial:**
 - preferencia europea
 - una parte definida de la creación de valor y la producción debe realizarse en las regiones que aportan los recursos financieros correspondientes
 - incluir sistemáticamente la negociación colectiva y un número mínimo de prácticas y formación como condición para la financiación pública.
- 5. Involucrar a los subcontratistas en la I+D para los aviones del futuro, en particular reservando una cuota mínima de la financiación pública para aviones a las pymes:**
 - coordinar el sector a nivel de la UE y mejorar la coordinación entre contratistas y subcontratistas
 - los fondos públicos para investigación deberían dirigirse a más subcontratistas
 - vincular las subvenciones públicas y la I+D cofinanciada a la producción y fabricación locales.

RECOMENDACIONES

6. Fortalecer los clústeres aeronáuticos europeos intensificando la cooperación entre las distintas partes interesadas de cada región (empresas de diferentes sectores, sindicatos, universidades, etc.):

- aumentar la visibilidad del sector aeronáutico, en particular de las pymes y las empresas de tamaño mediano, en el mercado laboral local
- crear trayectorias de carrera entre los subcontratistas y los OEM con el fin de aumentar la visibilidad en el mercado laboral; desarrollar mecanismos de comisión de servicios y de reparto de puestos de trabajo entre empresas del sector
- establecer una coordinación local entre las empresas sobre cuestiones transversales (adquisición de materias primas, ciberseguridad, etc.)
- continuar y aumentar el apoyo a la ciberseguridad de los OEM para los proveedores
- compartir información con los representantes de los trabajadores de los principales contratistas en sus cadenas de suministro aeroespaciales para permitir la coordinación entre los trabajadores de la cadena de suministro y los principales contratistas (crear nuevos canales de comunicación para identificar las dificultades dentro de la cadena de suministro a través de la representación de los trabajadores).

7. Hacer que trabajar en el sector aeronáutico resulte más atractivo:

- todas las empresas deben contar con estructuras de representación de los trabajadores
- todas las empresas deben contar con convenios colectivos
- establecer mecanismos permanentes de suspensión de contrato en los distintos países europeos a los que puedan recurrir los subcontratistas en caso de crisis económica para evitar la pérdida de puestos de trabajo y competencias
- las empresas (proveedores y OEM) deben alcanzar una tasa mínima de prácticas y formaciones; si las empresas no alcanzan esa tasa, deben pagar una multa que se destinará a fondos nacionales para apoyar la formación en el sector aeronáutico
- introducir organizaciones laborales favorables a la vida familiar y apoyar iniciativas como guarderías organizadas por la empresa, escuelas locales bien equipadas, un buen transporte público
- ofrecer a los trabajadores una mayor flexibilidad en cuanto a horarios laborales, especialmente a los trabajadores de cuello azul.

8. Facilitar el acceso a soluciones de financiación económicas para la industria europea, incluida la industria aeronáutica y su cadena de suministro:

- redirigir el ahorro privado europeo hacia la industria europea
- crear opciones de financiación a bajo coste y a largo plazo para la industria europea
- crear un equivalente a la cuenta de ahorro francesa Livret A para la industria europea, incluidos los subcontratistas aeroespaciales
- aumentar la participación de los trabajadores en el capital social
- fomentar las inversiones públicas en empresas de importancia estratégica europea para el sector.