



Concentración de la plantilla de Airbus en Puerto Real, ayer. / ROMÁN RÍOS (EFE)

Los sindicatos respiran por la continuidad de la plantita aunque la empresa no la da por hecha

Airbus Puerto Real no se cierra... por ahora

JESÚS A. CAÑAS, Madrid
Después de semanas de movilizaciones, protestas y peticiones de auxilio a instituciones de todo nivel, el contundente lema de los 400 trabajadores de que Airbus Puerto Real no se cierra añadió ayer una suerte de matiz a una clausura que se daba por inminente. La reunión del Comité de Empresa Europeo con la multinacional, celebrada en la localidad francesa de Toulouse, no ha anunciado el cierre de la fábrica gaditana ni despidos, tal y como aseguró el presidente del comité de empresa puertorrealeño, Juan Manuel Trujillo. Sin embargo, la empresa ha enfrío el entusiasmo al asegurar en un comunicado que la fábrica se encuentra "en una situación crítica" que exige diálogo con trabajadores e instituciones nacionales y locales.

"La compañía no ha hecho ninguna mención al cierre o al no cierre de Puerto Real", aclaró Airbus España en una nota, después de que el comité de la planta anunciase en las mismas puertas de las instalaciones la paralización del encierro que tenían previsto realizar poco después. La mayoría de los representantes sindicales de la factoría (de CC OO y UGT) apostaron por convocar la acción tras saber que de la reunión europea no iba a salir un anuncio de clausura que, apenas unas horas antes, casi se daba por hecho. Sin embargo, la falta de definición sobre su continuidad ha llevado al sindicato CGT a desmarcarse de cualquier celebración. "Nosotros vamos adelante con la acampada que íbamos a hacer en la puerta hasta que no haya un compromiso por escrito", afirmó Juan Anto-

La empresa asegura que la fábrica se encuentra "en una situación crítica"

La CGT acampará en la puerta hasta que haya un compromiso escrito

Guerrero, miembro del comité de esta fuerza sindical.

Para Trujillo (CC OO), que la reunión en Toulouse acabe sin anuncio de clausura ya es una pequeña conquista: "Era la apuesta de nuestra estrategia en el corto plazo, evitar que se cerrase, y en eso nos hemos implicado. No hemos terminado la batalla, pero al menos seguimos en el terreno". Al optimismo se sumó el alcalde de Cádiz, José María González, Kichi, uno de los alcaldes de la bahía que ha estado al frente de las protestas y que ha definido el silencio de la compañía como "el logro del primer objetivo de la lucha". En los últimos días, más allá de las instituciones públicas, personalidades de distintos ámbitos, como el cantante Alejandro Sanz, se sumaron en redes sociales al apoyo por el mantenimiento de los empleos en Puerto Real.

Fuentes cercanas a Airbus aseguran que la multinacional no tiene intención de tomar una solución tan drástica como el cierre de un día para otro, ni de forma unilateral. Públicamente, la compañía ha asegurado que

busca una solución a corto y largo plazo que asegure "la mejor solución posible que maximice la carga de trabajo en España", algo que pretende hacer de forma "dialogada" con interlocutores sociales e instituciones nacionales y locales, ya que algo más del 4% del accionariado de la firma sigue en manos del Estado a través de la SEPI.

La planta puertorrealeña se ha visto directamente impactada por la crisis derivada de la pandemia, y mantiene a sus 400 trabajadores en un ERTE al 50%. Pero ese problema se ha sumado otro más grave que arrastra desde que la multinacional anunció en el verano de 2020 el fin de su programa de fabricación del A380, un avión superjumbo cuyos estabilizadores de cola eran realizados en Puerto Real. Desde entonces, la planta se ha ido quedando con "un 60% de su suelo productivo cerrado", como denuncia Guerrero, y pendiente de nuevas cargas de trabajo que fuesen más allá de los timones de altura del A320 (el avión más comercial de Airbus), que también se realizan en esas instalaciones.

Además de la factoría dedicada a la división civil de Puerto Real, Airbus mantiene en Cádiz otra planta dedicada a su línea militar en El Puerto de Santa María, del total de los seis centros que tiene en España. Más allá de los 700 trabajos que crean las dos instalaciones gaditanas, de su presencia dependen otros 1.000 empleados de una industria auxiliar aeronáutica azotada de forma virulenta por la desaparición de carga de trabajo y la crisis económica de la covid-19.

Un juzgado investiga al vicepresidente de la SEPI por el rescate de Plus Ultra

HUGO GUTIÉRREZ, Madrid
El juzgado de instrucción número 15 de Madrid ha abierto diligencias contra el que fuera presidente en funciones de la SEPI, Bartolomé Lora, hoy vicepresidente, y el consejo del organismo tras una denuncia de Manos Limpias por supuesta malversación en el rescate de la aerolínea Plus Ultra. "Los hechos denunciados hacen presumir la posible existencia de una infracción penal", sostiene la jueza Esperanza Collazos.

Con el auto, fechado el 8 de abril, se abren diligencias a 15 altos cargos del Gobierno. La instrucción todavía está en una fase inicial y la jueza no ha llamado por el momento a nadie a declarar en calidad de investigado o testigo. Aunque sí ha solicitado documentación para avanzar en el proceso.

Fuentes cercanas al consejo gestor del fondo de rescate que gestiona la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) respondieron ayer, tras conocerse la noticia, afirmando que están a disposición de la justicia y que han cumplido la normativa. "Plena disposición a colaborar con la justicia y, por tanto, a actuar con la máxima transparencia y rigor ante posibles requerimientos orientados a esclarecer cualquier tipo de dudas que puedan suscitarse en relación con este procedimiento", explican estas fuentes.

El proceso se inició tras la denuncia presentada por Miguel Bernad, secretario general de Manos Limpias, sindicato que ejerció la acusación popular en el caso Néos, que está siendo juzgado a su vez en la Audiencia Nacional en la causa sobre Ausbanc.

El rescate de Plus Ultra por parte de la SEPI fue por un importe de 53 millones de euros —el segundo que se le concedió a una aerolínea tras el de Air Europa—. Pero la situación entre ambas compañías del sector es muy diferente: las dudas por la situación financiera de Plus Ultra surgen porque la compa-

ña ha estado siempre en números rojos desde su fundación en 2011, aunque comenzara a operar en 2016. Desde entonces, arrastra unas pérdidas acumuladas de 10,6 millones de euros y en 2019, el último ejercicio fiscal del que ha presentado cuentas en el Registro Mercantil, tuvo un resultado negativo de 2,1 millones. Además, su tamaño de mercado es muy reducido: operó 823 vuelos en los aeropuertos españoles en 2019 y transportó a 156.139 pasajeros, lo que supone menos del 0,1% de cuota.

Tras conocerse el rescate arreciaron las críticas de otras aerolíneas y de la oposición política. El PP solicitó la creación de una comisión de investigación en el Congreso de los Diputados para poner negro sobre blanco los detalles de la operación. Una petición que basa en que la empresa no es estratégica y, además, tiene un gran peso de capital venezolano y panameño.

El entorno del consejo gestor insiste en que la operación cumplió con todos los requisitos que contempla el fondo de apoyo a la solvencia. "No se trata de una subvención a fondo perdido. Plus Ultra se ha comprometido a devolver los préstamos recibidos, que se ajustan a lo previsto en la normativa comunitaria para ayudar a las empresas españolas que están sufriendo los efectos de la covid-19", sostienen estas fuentes, que añaden que la aerolínea es una compañía estratégica para el nudo Madrid-Barajas.

Apertura de diligencias a 15 altos cargos del Gobierno

Belén Gualda es la presidenta de la SEPI. Pero el caso salpica a Bartolomé Lora, presidente en funciones en el momento del rescate de Plus Ultra. Junto a él, la jueza abre diligencias a otros 14 altos cargos que forman parte del consejo de administración del grupo. Entre ellos, las secretarías de Estado Esperanza Castelleiro (Defensa), Inés María Bardón (Hacienda), Sara Aagesen (Energía) y Ana de la Cueva Fernández (Economía).

La lista también la integran otros dirigentes con menor cargo en el consejo: Raúl Blan-

co, secretario general de Industria; los subsecretarios María Pilar Panque (Hacienda), Jesús Manuel Gómez (Transportes), Gemma del Rey (Trabajo), Luis Álvarez-Ossorio (Agricultura), Antonio José Hidalgo (Presidencia) y Amparo López (Asuntos Económicos). Los tres restantes son Juan Tejedor, director general de Patrimonio del Estado; María Isabel Valldecabres, directora del gabinete de la vicepresidenta primera, y Carlos Moreno, director del gabinete de la ministra de Hacienda.