

**GUILLAUME FAURY** Consejero delegado de Airbus

## “La supervivencia de Airbus estará en entredicho si no actuamos ya”

**RAMÓN MUÑOZ, Madrid**  
Guillaume Faury (Cherburgo, Francia, 52 años) tomó las riendas de Airbus en 2019 pero no se imaginaba entonces que iba a tener que enfrentarse a la mayor crisis de la historia del consorcio aeronáutico paneuropeo por la pandemia del coronavirus. En una entrevista con EL PAÍS, realizada por cuestionario, Faury admite que la situación por la que atraviesa el fabricante es muy grave, con la producción reducida a un tercio y gran parte de las entregas de aparatos comerciales paralizadas. Por eso asegura que tomará las medidas que sean necesarias, tanto financieras como laborales, porque de no hacerlo la “supervivencia está en entredicho”.

**Pregunta.** Airbus está llevando a cabo iniciativas solidarias para luchar contra la covid-19.

**Respuesta.** Estamos haciendo todo lo posible para apoyar la lucha en primera línea contra la propagación de la pandemia, consiguiendo 10 millones de mascarillas que hemos transportado desde China a Europa. Y hemos contribuido al diseño y a la fabricación de miles de viseras y batas para el personal sanitario y de ventiladores o componentes de respiradores.

**P.** ¿Cómo será la vuelta al trabajo en Airbus? ¿Qué medidas de contingencia en materia de salud y seguridad han puesto en marcha?

**R.** En Europa podemos aplicar las lecciones que hemos aprendido en China, donde nuestros equipos tuvieron que reinventar su forma de trabajar, con mascarillas, equipos de protección y respetando el distanciamiento. Hemos limitado el número de empleados que trabajan en nuestras fábricas. Hemos desarrollado incluso un nuevo proceso de entrega que combina la transferencia electrónica de titularidad y la aceptación técnica para que los clientes puedan recibir los aviones de forma remota.

**P.** ¿Están en contacto con el Gobierno español para trasladarle su proceso para regresar al trabajo?

**R.** Alberto Gutiérrez, responsable de Airbus en España, y su equipo están en permanente contacto con distintas áreas del Gobierno español para garantizar que las medidas que hemos puesto en marcha cumplen los requisitos del real decreto y nos dirigimos a nuestros socios gubernamentales para que pongan en marcha un conjunto de medidas para poder garantizar la actividad a largo plazo. También nos hemos dirigido a nuestros clientes institucionales de los sectores de defensa y el espacio para priorizar los pagos.

**P.** ¿Han alcanzado alguna solución a su conflicto con el Gobierno por la selección de Indra como coordinador de FCAS en España?

**R.** Airbus ha estado involucrado en el FCAS desde 2017 y ha promovido la entrada de España



Guillaume Faury, consejero delegado de Airbus. / HERVÉ GOUSSE

en el programa, por lo que recibimos con sorpresa el anuncio de la selección de Indra como coordinador nacional del programa. En un programa de este tamaño, confiamos en nuestra capacidad para participar como coordinadores en ejes clave del programa en España y estamos llevando a cabo conversaciones con nuestro cliente en esta dirección.

**P.** Se habla de menos asientos, mamparas entre filas... ¿Está considerando Airbus estas ideas para sus aviones poscovid-19?

**R.** Los viajes en avión conectan y unen a las personas de todo el mundo. No hay ningún otro medio de transporte que pueda lograrlo con una eficacia similar, lo que no va a cambiar en el mundo poscovid-19. Los viajes por avión son un catalizador esencial para superar esta crisis y poner en marcha un planeta poscovid-19. Además, el avión es probablemente una de las mejores formas de viajar en un mundo poscovid-19

“El avión es una de las mejores formas de viajar en un mundo poscovid-19”

“No puedo descartar medidas adicionales”, dice de posibles despidos

porque el sistema de ventilación de las cabinas ya está diseñado para purificar el aire, que circula de arriba abajo. Durante el vuelo, el aire de la cabina se recicla cada dos o tres minutos. Nuestros aviones están equipados con los mismos filtros que se utilizan en los hospitales. Por este motivo, no son válidas todas las medidas como, por ejemplo, dejar asientos libres no resultaría técnicamente relevante.

**P.** Airbus ha anunciado ya una reducción de producción. ¿Cómo han ido las entregas? ¿Y las cancelaciones?

**R.** Estamos ajustando la cadencia media de producción mensual a 40 aviones de la familia A320, a dos de la familia A330 y a seis de la familia A350. Se trata de una reducción de aproximadamente un tercio en comparación con las cadencias medias de producción anteriores a la crisis. Tras este primer ajuste, en unos meses puede que se produzcan otros en función de cómo evolucione la situación. En el primer trimestre de 2020 realizamos un importante logro con la entrega de 122 aviones comerciales, aunque unos 60 aviones no se pudieron entregar finalmente. Las cancelaciones hasta ahora han sido limitadas. Quiéren estar bien preparados, especialmente en lo relativo a los aviones de cabina estrecha, para volver a operar una vez dejemos la crisis atrás. Para Airbus, esta situación supone una reducción drástica de las entregas, de la actividad general y del volumen de negocio. Si esta situación se prolonga durante 2020 y 2021, las consecuencias serán muy graves.

**P.** ¿Cuál es la política de Airbus en estas conversaciones? ¿Se han planteado apoyar a las aerolíneas con más problemas?

**R.** Centrándonos en el caso de España, alrededor del 80% de los turistas llegan al país en avión y el turismo es el sector con la mayor contribución a la economía española. Garantizar la viabilidad financiera de las aerolíneas es un primer paso para reconstruir el turismo español y, por tanto, la economía del país.

**P.** ¿Han considerado hacer despidos?

**R.** Aún no hemos llegado a ese punto. Nuestro negocio se basa en que las aerolíneas compren aviones nuevos, así que no se trata simplemente de que vuelva a haber tráfico aéreo. Así que ahora mismo no puedo descartar tener que tomar medidas adicionales. Necesitamos garantizar la sostenibilidad de la actividad a largo plazo.

**P.** ¿Continuarán activas todas las fábricas españolas?

**R.** Hemos iniciado conversaciones con nuestros interlocutores sociales sobre los ajustes de la plantilla en España. Implantaremos las medidas que mejor se adapten a la carga de trabajo. Actualmente, no estamos pensando en el cierre de plantas.

## Más de 1.300 trabajadores demandan a Norwegian en España

**DANI CORDERO, Barcelona**  
La paralización del tráfico aéreo por culpa del coronavirus ha añadido plomo en las alas de Norwegian, desde hace meses inmersa en una difícil situación financiera. La aerolínea deberá lidiar también con turbulencias laborales: más de 1.300 pilotos y personal de cabina de las bases de Norwegian en España han demandado a la compañía por no reconocerlos como empleados propios.

A través de los sindicatos Sepa y USO, los tripulantes de vuelo de Norwegian en España han presentado una demanda de conciliación ante el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje (SIMA), paso previo a la celebración de un juicio ordinario, acusando a Norwegian de cesión ilegal de trabajadores. El motivo de la demanda es la negativa de la matriz noruega, Norwegian Air Shuttle, a aceptar como personal orgánico a los pilotos y tripulantes que están asignados a las distintas bases de la compañía en España: Barcelona, Málaga, Alicante, Tenerife y Gran Canaria.

La denuncia se precipitó después de que el lunes la empresa notificara al personal, unos 400 pilotos y 900 tripulantes de cabina, que debían devolver uniformes y credenciales. Los representantes sindicales denuncian que Norwegian Air Shuttle intenta desvincularse de sus trabajadores para no atender a posibles indemnizaciones por despido y para ahorrarse pagar las posibles deudas a la Seguridad Social.

### Sin actividad

Norwegian transportó 8,3 millones de pasajeros en España el año pasado, pero está lejos de su mejor momento. “Ahora tenemos cero actividad en España y no sabemos cuándo podremos volver a volar ni en qué condiciones”, apunta un portavoz de la empresa. La misma fuente indica que unos 600 trabajadores de Norwegian en España, básicamente personal de mantenimiento, asistencia en tierra, administración y oficinas, están afectados por un expediente de regulación temporal de empleo (ERTE) pero que los pilotos y los tripulantes de cabina dependen de una empresa externa: “Hemos cancelado el contrato de prestación de servicios”, añade.

Esa empresa externa es Norwegian Air Resources Spain, participada por OSM y por una filial de la empresa madre, Norwegian Air Shuttle. Los sindicatos defienden que la dirección de la compañía noruega “ha desplegado un entramado de empresas para contratar a sus tripulaciones e inhibirse de sus responsabilidades como empleador”.