

A low-angle, front-facing view of a large commercial airplane on a runway. The aircraft is centered in the frame, with its nose and cockpit at the top. The wings extend horizontally to the left and right, each with a large engine mounted below. The landing gear is visible, with the main gear on the left and right sides and the nose gear in the center. The runway surface is visible at the bottom, with a yellow center line. The sky is blue with scattered white clouds.

ASOCIACIÓN DE LÍNEAS AÉREAS (ALA)

Seminario del proyecto VIRAL "Desafíos de las relaciones laborales en el sector del transporte aéreo tras el confinamiento: perspectiva europea y española"

Sevilla 8 abril 2022

Índice

ALA





- 1. ¿Qué es ALA?**
- 2. Prioridades de ALA**
- 3. Relaciones laborales en el transporte aéreo**
- 4. Impacto COVID-19 en el sector aéreo**
- 5. Medidas adoptadas en el ámbito laboral del sector frente al COVID-19**
- 6. Situación actual en el ámbito laboral**
- 7. Perspectivas de recuperación**

¿Quiénes somos?

ALA





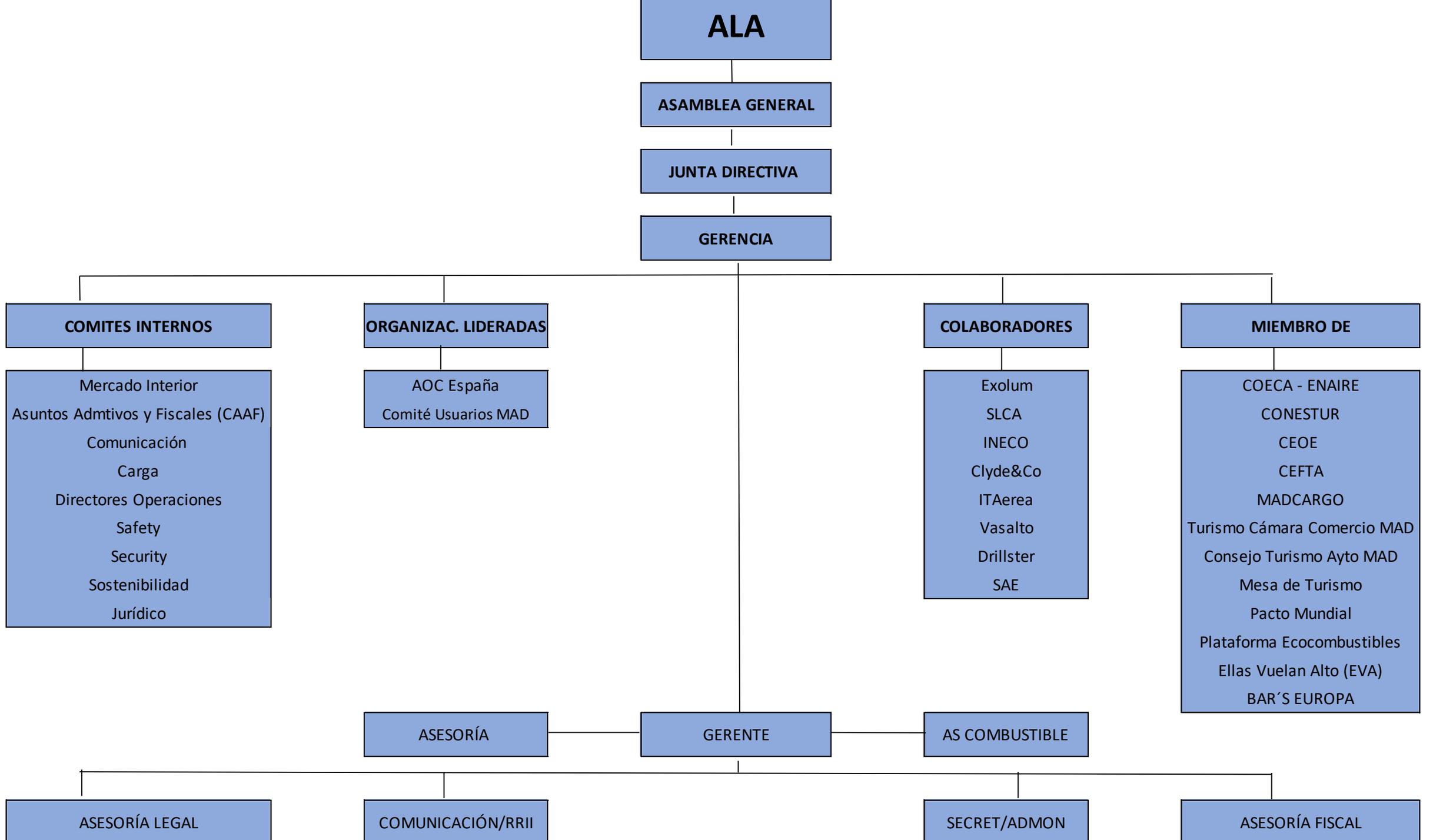
ALA es la asociación de referencia del sector aéreo en España: engloba el 85% del tráfico aéreo en España

ALA nació el 1 de octubre de 1952 e integra a la mayoría de las compañías aéreas regulares que operan en España, tanto nacionales como internacionales de todos los modelos de negocio.

Nuestro objetivo es **respaldar, defender y representar** los intereses de las compañías aéreas asociadas y trabajar para mejorar, fortalecer y hacer más eficiente, sostenible y competitivo el sector aéreo en España.







¿Cuál es nuestro
papel en el sector?

PRIORIDADES



2.- Prioridades



Defender los intereses colectivos de sus asociados ante los organismos y entidades que regulan la actividad del transporte aéreo, nacionales e internacionales.

Informar y asesorar a los asociados sobre las novedades normativas, procedimientos y demás asuntos de interés. ALA cuenta con asesorías permanentes en distintos ámbitos: Asesoría Jurídica, Económico-Financiera, Combustible y Seguridad.



Fomento de foros de discusión y de colaboración para la resolución de dudas ante nuevos procedimientos y normativas para esclarecer y determinar cómo proceder al respecto.

Dar respuesta a las necesidades de los asociados y ayudarles a lograr su desarrollo y expansión.



2.- Prioridades



Intermediación y cooperación ante distintas instituciones y entidades en defensa de los intereses del sector aéreo como el Ministerio de Transportes (Secretaría General de Transportes, DGAC), el Ministerio de Turismo, AENA, ENAIRE, AESA, CNMC, OACI, etc.

Velar por la Seguridad y la Calidad de los Servicios prestados a las Compañías Aéreas, promoviendo al mismo tiempo la eficacia necesaria para asegurar las operaciones aeroportuarias y la economía ajustada al valor de los servicios.



Participar en consultas públicas en procesos regulatorios para mejorar la normativa.

**¿Cómo son las
relaciones laborales
en el transporte
aéreo?**

ÁMBITO LABORAL





1. Regulación laboral: ¿Qué convenio colectivo se aplica en las compañías aéreas?

- ❖ Se regulan por la legislación laboral común, el Estatuto de los Trabajadores, y al no existir convenio colectivo sectorial, por los **convenios colectivos negociados en cada empresa**.
- ❖ Prevalen los **convenios colectivos de franja** dado la dimensión de muchas compañías aéreas y el perfil profesional tan específico de los grupos de trabajadores: pilotos, tripulación de cabina o mantenimiento de aeronaves.
- ❖ Hay subsectores del transporte aéreo que sí tienen convenio colectivo sectorial:
 - ❖ Handling: las empresas están representadas por ASEATA
 - ❖ Sector Transporte y Trabajos Aéreos con Helicópteros y Trabajos Aéreos: Las empresas representadas por AECA



2. Negociación colectiva: ¿Quiénes son los agentes legitimados para negociar?

La negociación de los convenios en las compañías aéreas sigue las pautas establecidas para los convenios colectivos de empresa o de franja. Por tanto, los sujetos legitimados en esta negociación son:

- ❖ La empresa o representación de la empresa. ALA, como asociación, no es sujeto legitimado para representar a la empresa.

El Comité de empresa o sección sindical más representativa en esa franja o grupo de trabajadores de un determinado perfil profesional: SEPLA, SITCPLA, STAVLA, ASETMA...

También figuran los generalistas como USO, CCOO o UGT.

- 1.- Lanzar mañana jueves la convocatoria y empezar con la ronda de llamadas
- 2.- Continuar con la ronda y culminarla (en semana santa no habrá muchos periodistas)
- 3.- Compartirnos Excel con los confirmados

3. Ejemplos de convenios colectivos de compañías aéreas:

- El ámbito funcional difiere según la aerolínea: Binter 1 convenio colectivo de empresa, mientras que Air Europa hasta 3 convenios colectivos franja atendiendo al perfil profesional específico



CC Franja:

Pilotos
TCP



CC Franja:

Pilotos
TCP
Técnicos de
mantenimiento
aeronáutico



CC Franja:

Pilotos
TCP

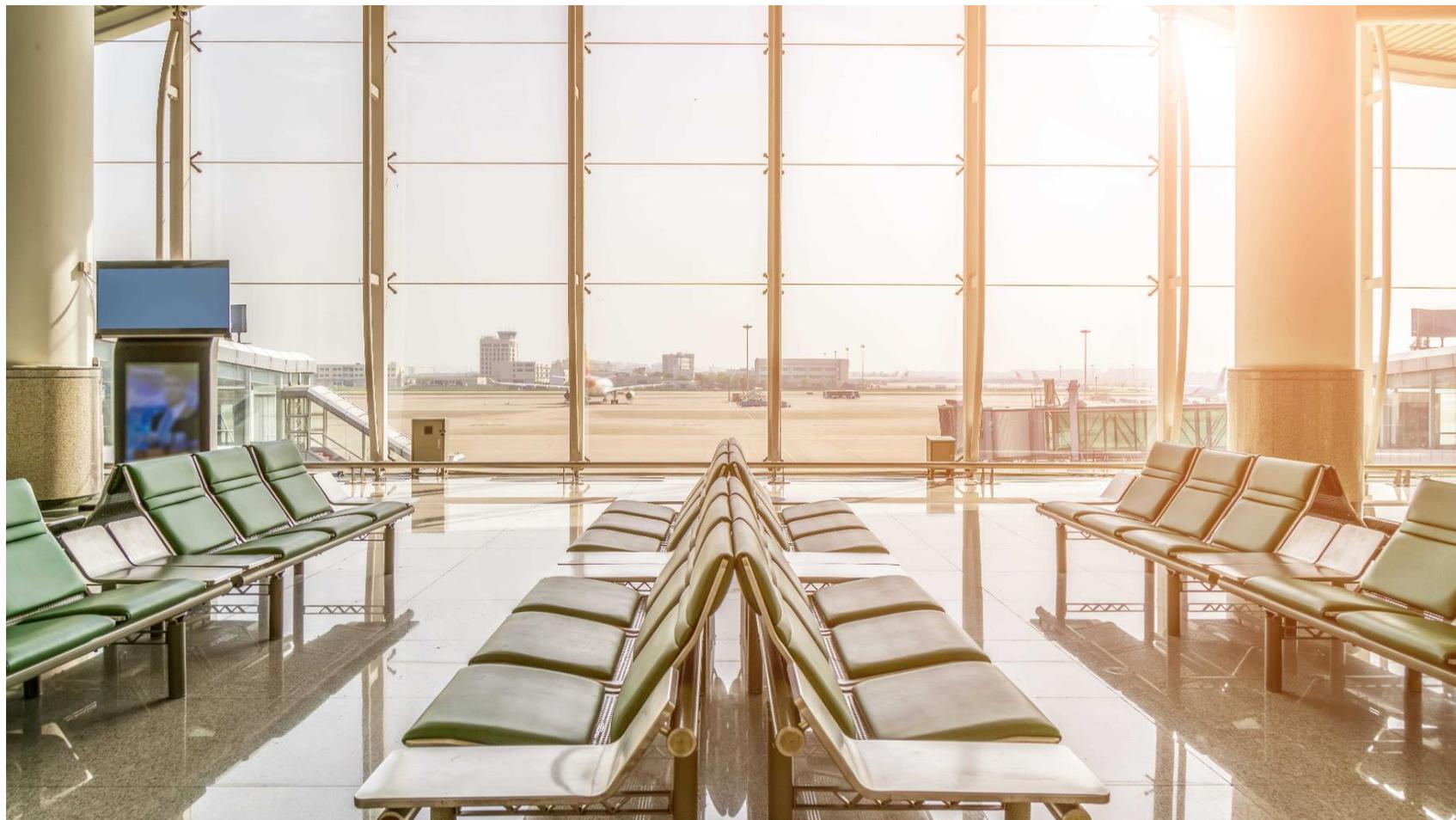


Tiene un solo convenio
de empresa que
engloba: Pilotos, TCP,
personal de Tierra

CC de empresa Binter
Technic:
mantenimiento e
Ingeniería Aeronáutica

¿Cómo ha afectado a la actividad aérea en España las restricciones a la movilidad por la pandemia?

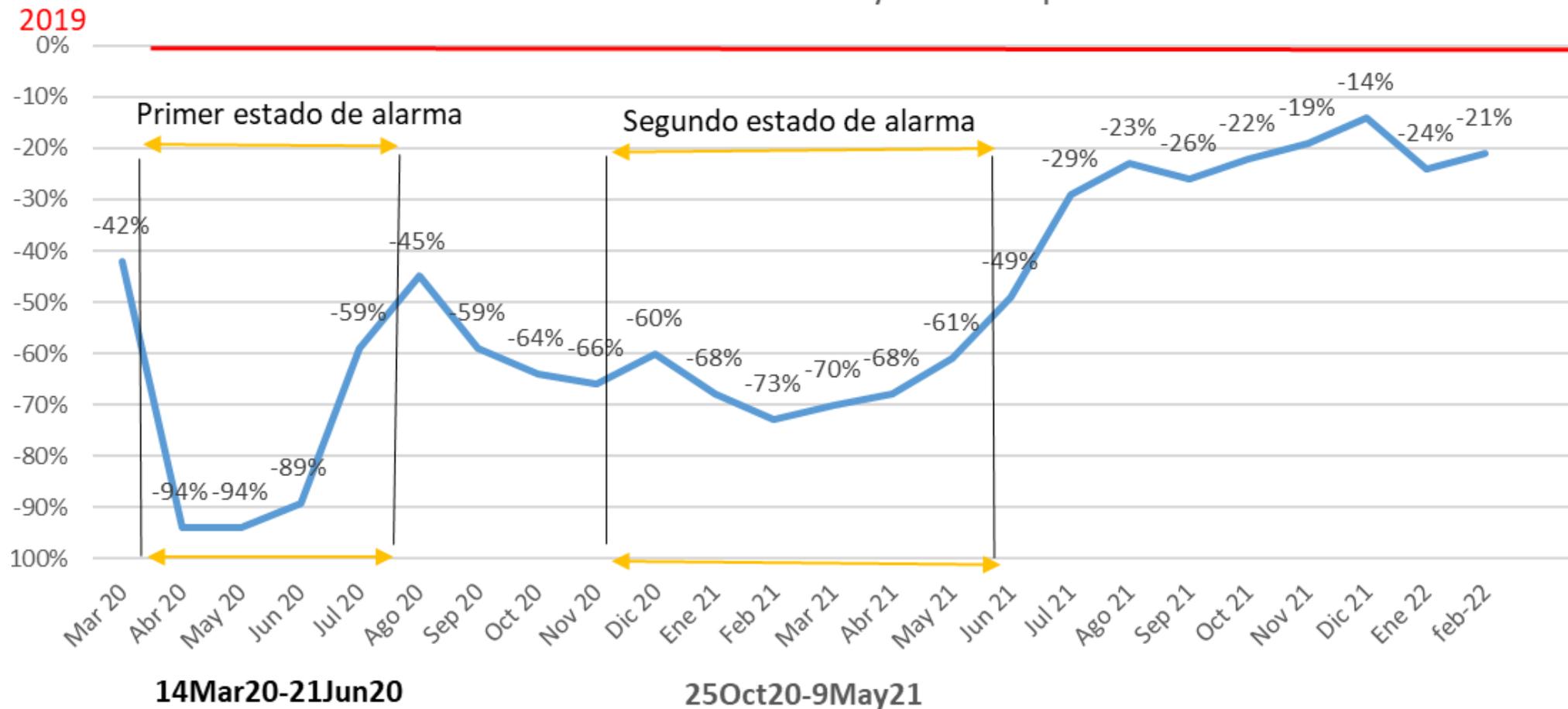
IMPACTO COVID



Las restricciones a la movilidad provocaron una caída del tráfico aéreo sin precedentes:

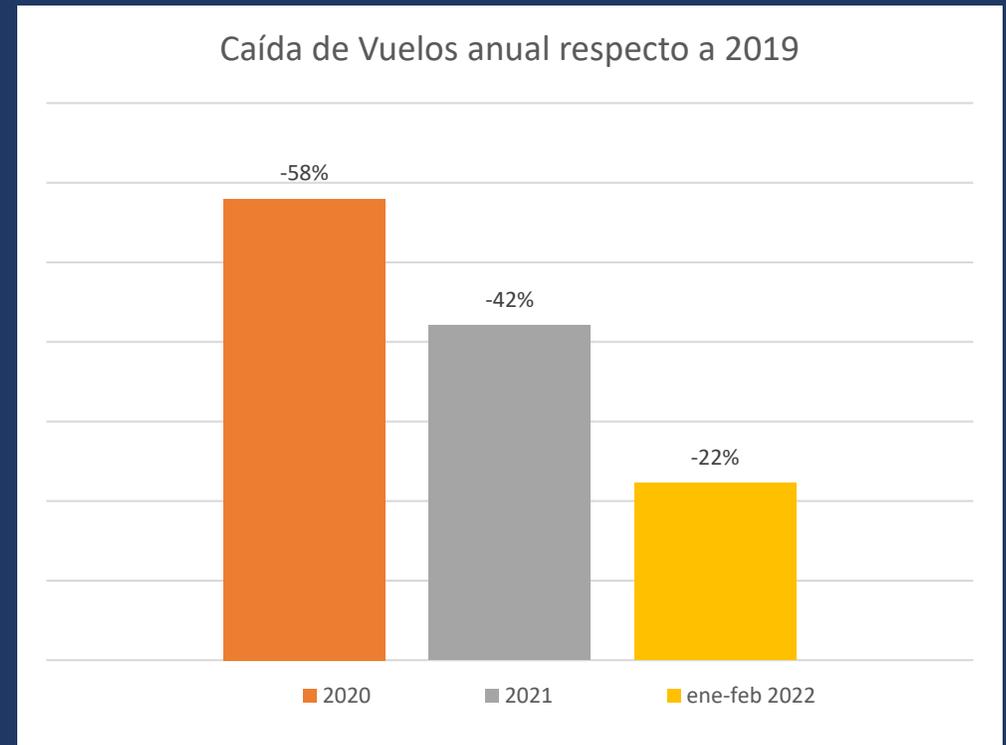
- Solo operaron el 5% de vuelos esenciales en el primer estado de alarma.
- Situación de supervivencia, teniendo que afrontar costes fijos sin ingresos.
- Dejar de volar costaba más de 7 millones al mes en aparcamiento.

Evolución de los vuelos en 2020 y 2021 respecto a 2019

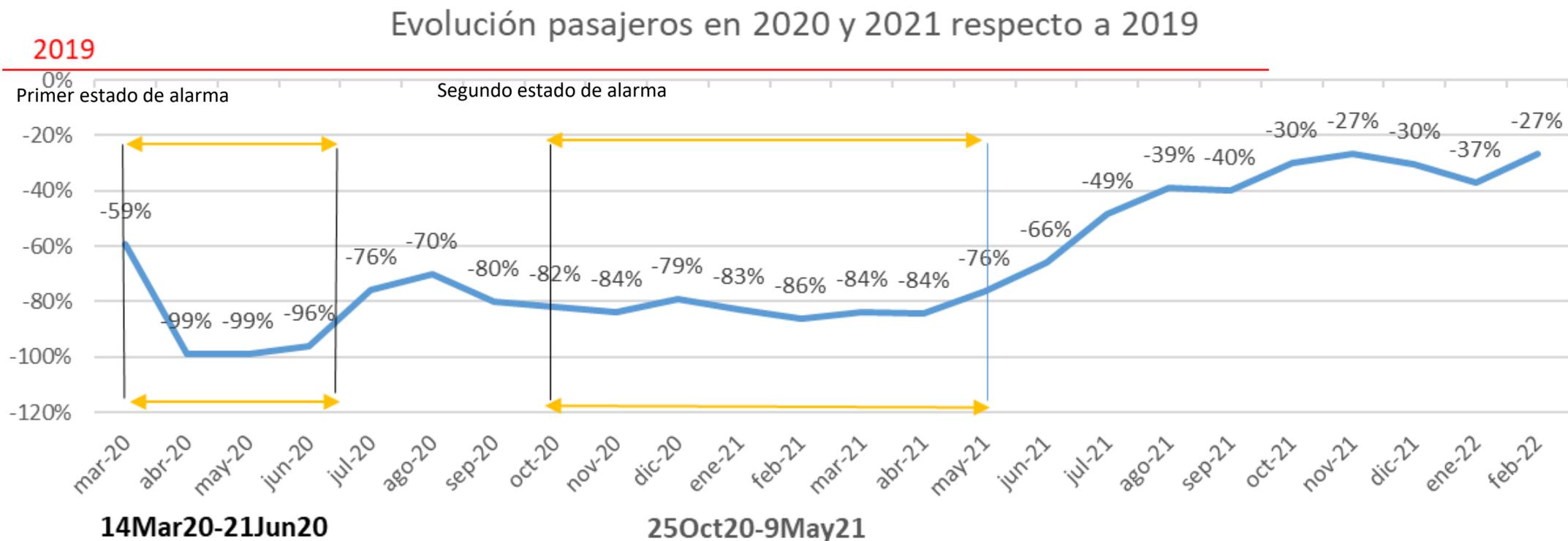




En 2020 tan sólo se operaron el 41% de los vuelos de 2019, en 2021 el 58%, iniciándose la recuperación en el segundo trimestre, que se vio truncada por Ómicron



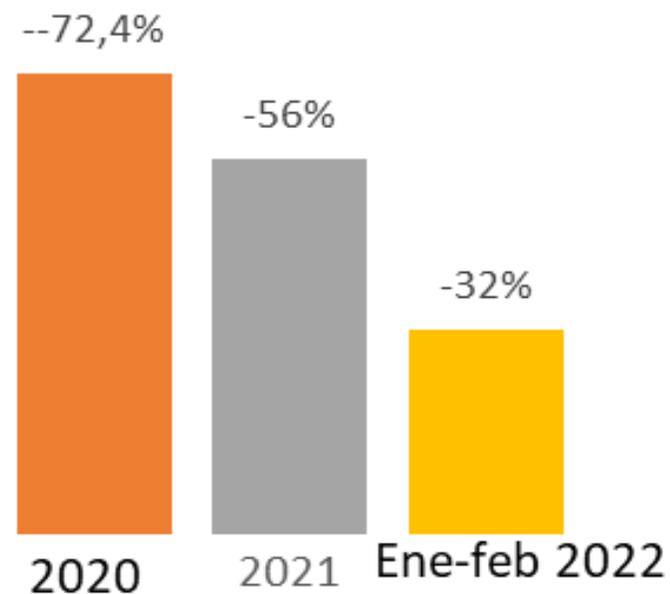
La caída de pasajeros ha sido más pronunciada que la de los vuelos, de hasta un 99% en el primer estado de alarma y de un 80% en el segundo estado de alarma.





En 2020 sólo voló el 28% de pasajeros de 2019, menos de 1 de cada 3 viajeros, mientras que en 2021 el 44% respecto al período prepandemia, 2 de cada 5 que viajaron antes del COVID

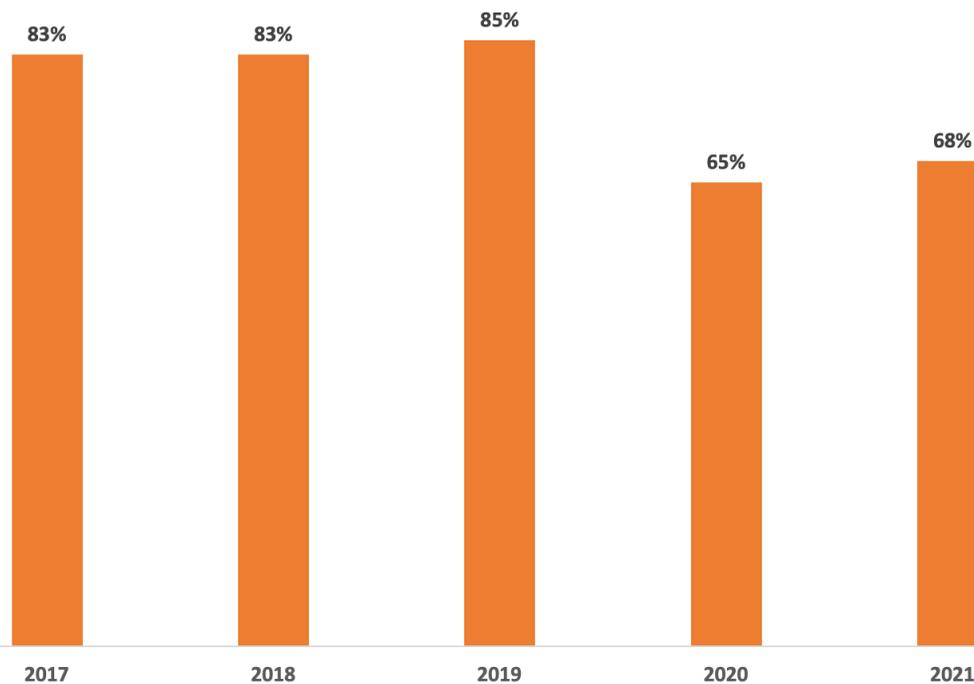
Caída pasajeros annual
vs 2019





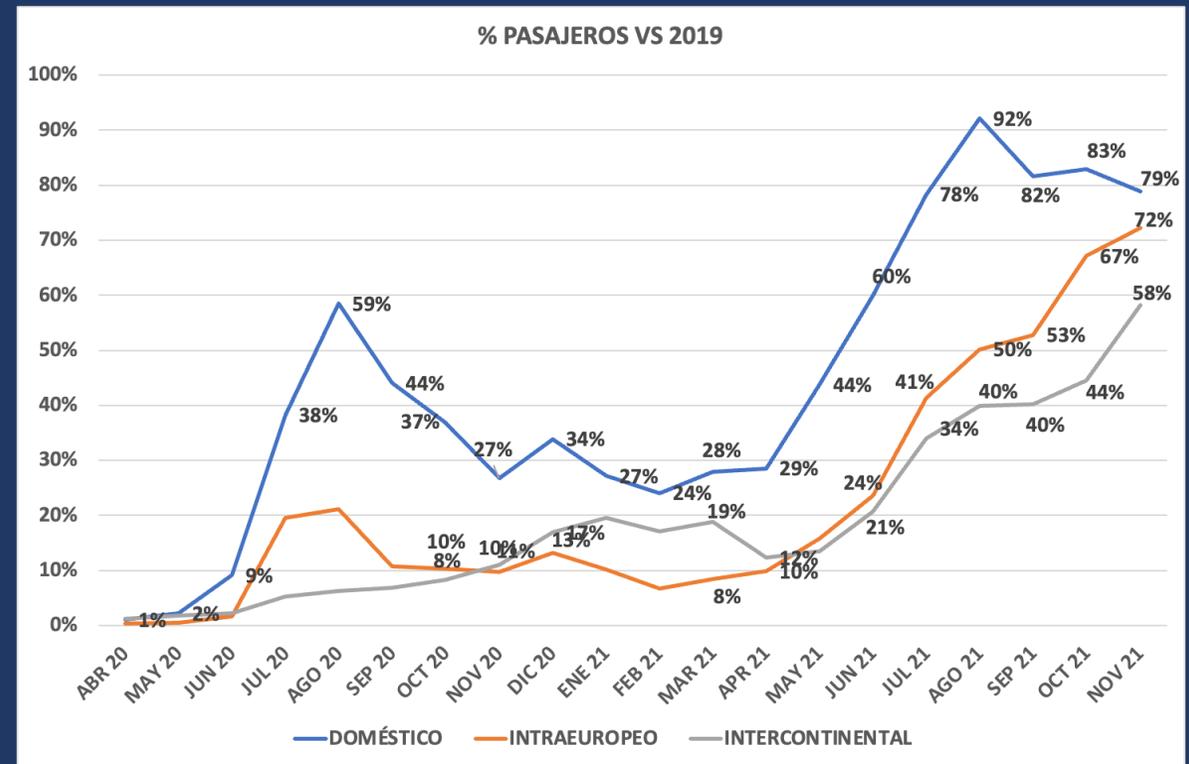
Vuelos más vacíos: caída del factor ocupación

EVOLUCIÓN FACTOR DE OCUPACIÓN EN ESPAÑA





El tráfico doméstico ha sido el principal motor de recuperación, el internacional tiene un ritmo de recuperación más lento





Impacto económico del COVID a nivel mundial: El sector aéreo seguirá en números rojos en 2022



**¿Qué medidas
adoptó el sector
aéreo en el ámbito
laboral como
consecuencia del
COVID-19?**

ÁMBITO LABORAL



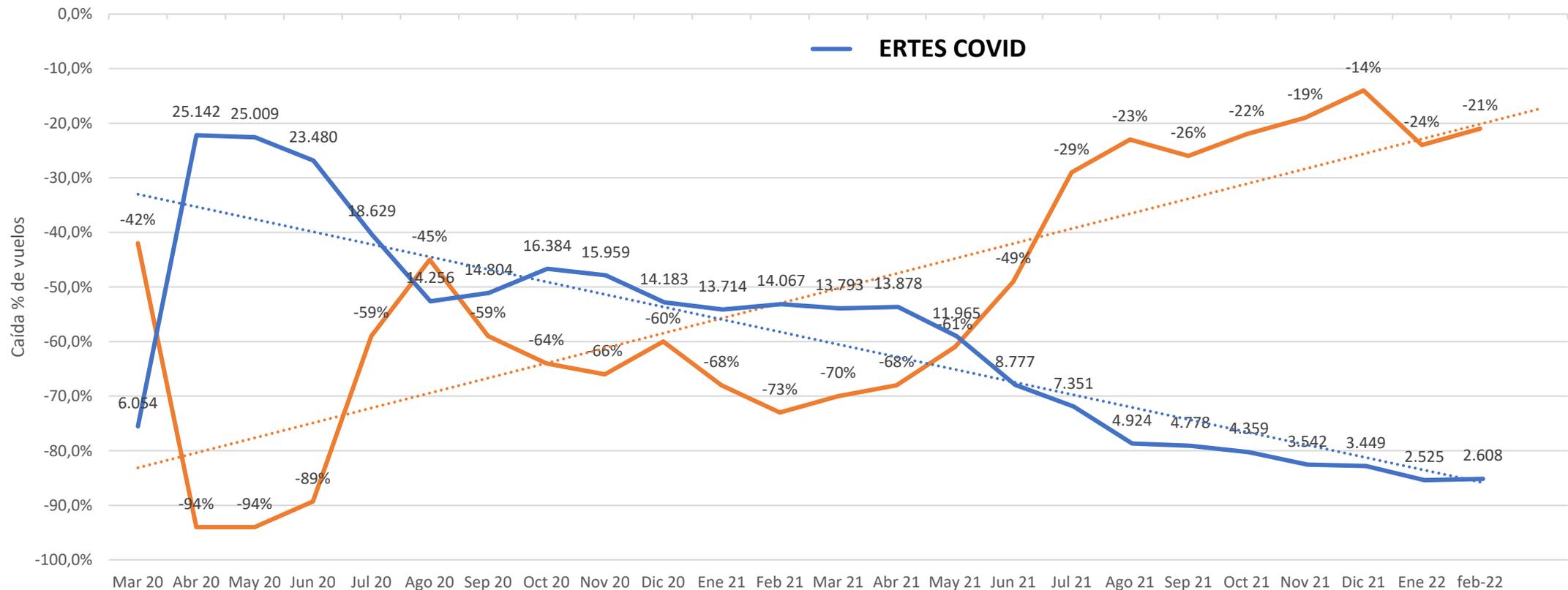


Las aerolíneas recurrieron a ERTES COVID por la acusada caída de tráfico

- ❖ La caída de la actividad aérea sin precedentes obligó a las compañías aéreas a suspender o reducir temporalmente la jornada de sus trabajadores por **causa de fuerza mayor relacionada con el COVID**.
- ❖ **Flexibilidad:** los ERTE por Fuerza Mayor vinculados al COVID fueron la herramienta que se requería en ese momento permitiendo ajustar las plantillas a la actividad aérea como **solución temporal** para mantener el empleo en el futuro y evitar medidas más drásticas.
- ❖ **Negociados** con los representantes de los trabajadores.
- ❖ Aseguraban protección a los trabajadores afectados: derecho a desempleo, proporcional al porcentaje que se deje de trabajar, aunque no tengan el tiempo mínimo cotizado para ello.
- ❖ Compromiso **mantenimiento del empleo** de los trabajadores afectados.

Los ERTES COVID, condicionados por la evolución del tráfico aéreo: a medida que se suavizan las restricciones y se recupera la actividad aérea fueron descendiendo
La cifra de trabajadores del transporte aéreo en ERTE COVID en marzo de 2022 era de menos del 2% del total de personas en este régimen: 1.517 de los 79.440 trabajadores en ERTE COVID

Evolución de los vuelos en 2020 y 2021 respecto a 2019





Algunas aerolíneas adoptaron medidas singulares adicionales

Muchas compañías aéreas asociadas a ALA han acometido una serie de acuerdos complementarios a los ERTES COVID:

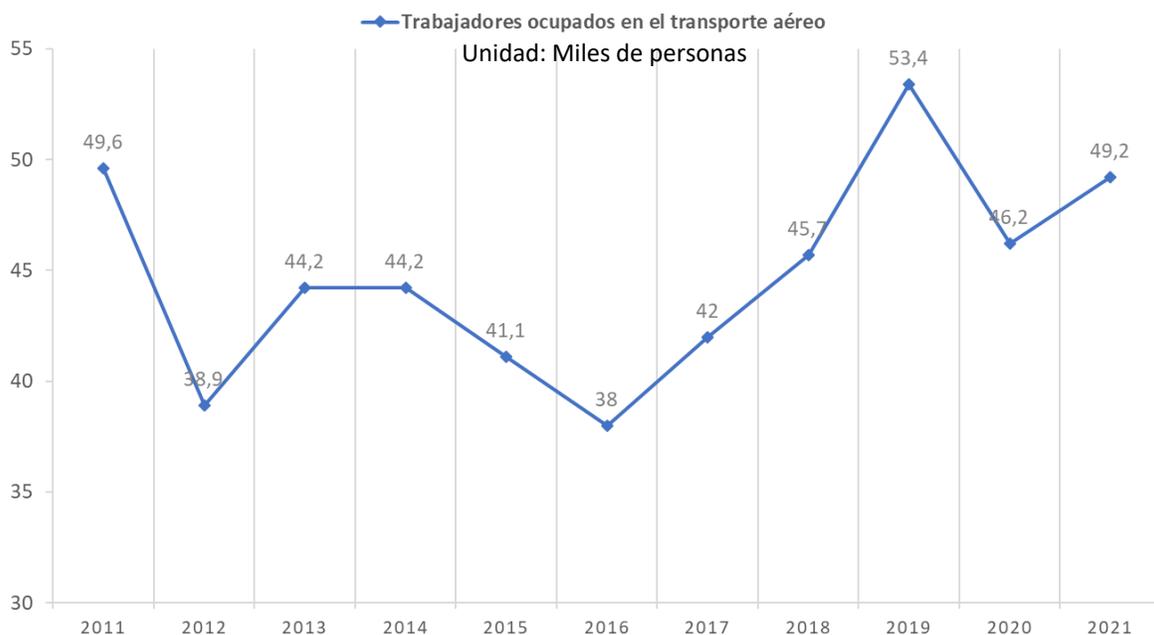
- ❖ Complementos salariales
- ❖ Reducción voluntaria de jornada
- ❖ Modificación de horarios pactada.

**Situación actual en
el ámbito laboral
del sector aéreo**

NUEVA REALIDAD



SE RECUPERA EL NÚMERO DE TRABAJADORES OCUPADOS ANTERIOR AL COVID-19



Fuente: EPA, INE

Situación laboral actual

- ❖ Finalizan los ERTES COVID a fecha de 31 de marzo. Menos del 2% de los trabajadores del transporte aéreo estaban entonces afectados por ERTE COVID: La mayoría de aerolíneas habían desafectado a sus trabajadores de este régimen a medida que se recuperaba la actividad.
- ❖ Las compañías aéreas adoptan alternativas individuales en función de su situación, pero se descarte acudir a los ERTE del Mecanismo RED.
- ❖ La ocupación laboral en el transporte aéreo alcanza niveles cercanos a los anteriores a la pandemia, aunque a cierta distancia de los niveles de 2019.
- ❖ El teletrabajo gana terreno

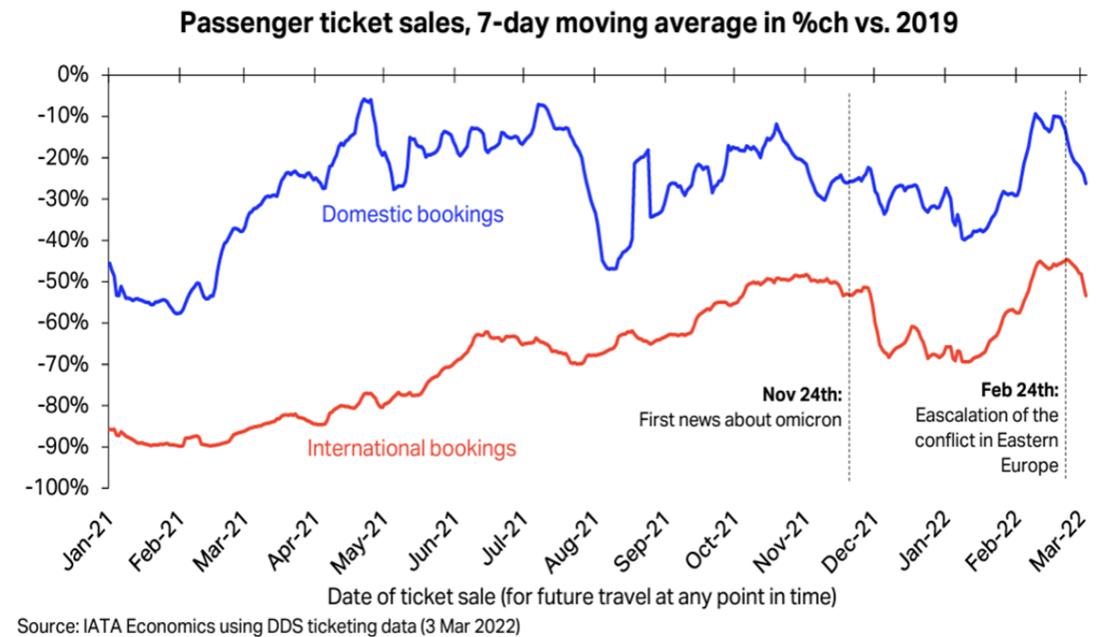
**Previsiones de
recuperación,
perspectivas y
principales retos**

PERSPECTIVAS





Dos acontecimientos recientes impactan negativamente en el tráfico aéreo: Ómicron y la guerra en Ucrania, que provoca una caída del 14% en las reservas en Europa



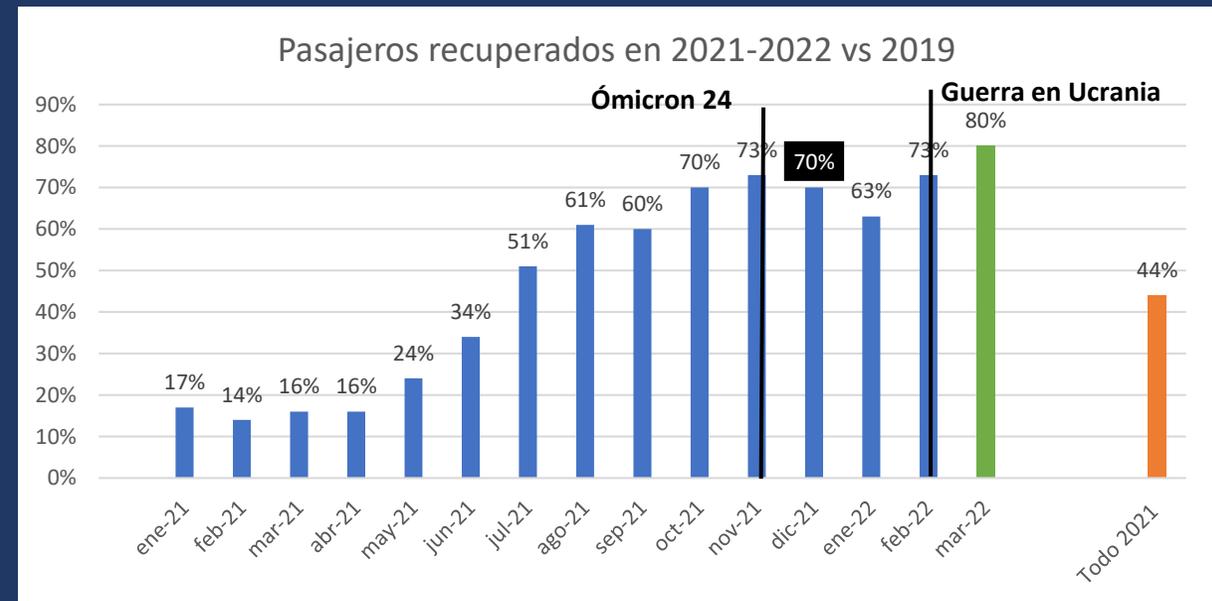


Pese a la incertidumbre este verano 2022 en España se prevé alcanzar una capacidad similar a la de 2019, con un 2% más de asientos



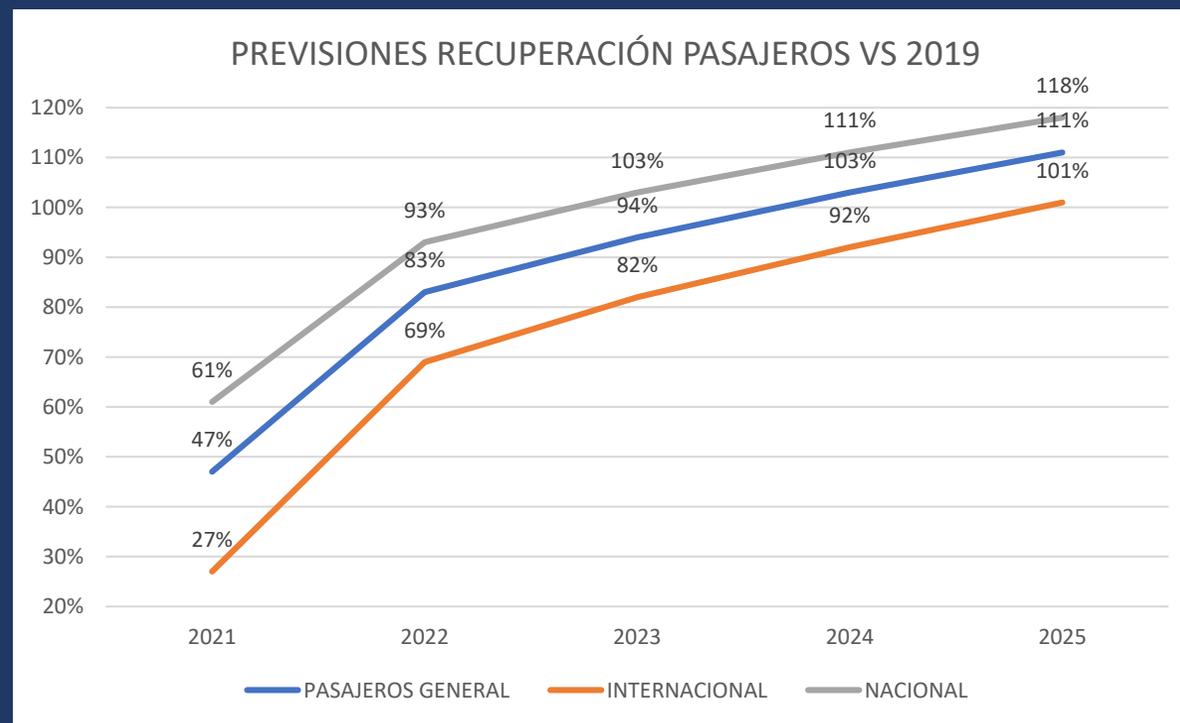


La recuperación de la demanda está siendo más lenta. Pese a la guerra en Ucrania se prevé retornar a la tendencia al alza: en marzo voló el 80% de pasajeros de 2019





A nivel mundial se espera alcanzar la recuperación de los niveles de tráfico anteriores al COVID en 2023- 2024





Balance y perspectivas: escenario incierto

- ❖ El sector aéreo espera un verano en el que se afiance la recuperación iniciada en el segundo semestre de 2021, aunque estará condicionada por la evolución de la pandemia y el conflicto armado en Ucrania, que podrían trastocar estas previsiones.
- ❖ El impacto de la guerra en Ucrania en la conectividad aérea no ha sido significativo, no así en el precio del combustible y en la confianza de los viajeros.
- ❖ Se espera una capacidad similar a la del verano de 2019, con **un 2% más de asientos programados**.
- ❖ Este temporada veraniega se prevé recuperar entre el 80% y 90% de los pasajeros que volaron en 2019. Ya en marzo se ha alcanzado el 80% de pasajeros de la prepandemia.
- ❖ Los **vuelos van más vacíos** (factor ocupación del 70% frente al 85% anterior al COVID.)



Balance y perspectivas: escenario incierto

- ❖ La recuperación está siendo desigual: el largo radio se recupera más lentamente por las restricciones, como sucede en el mercado asiático o el de Norteamérica, con un -14% en oferta de asientos respectivamente para este verano.
- ❖ Pérdida de viajes corporativos por la generalización de las videoconferencias. Se prevé perder un 18% de estos viajes, según Deloitte.
- ❖ En 2022 todavía estaremos con números rojos: 11.600 millones de dólares.
- ❖ Pese al inicio de la recuperación del tráfico aéreo no se prevé alcanzar los niveles prepandemia hasta finales de 2023 o 2024



MUCHAS GRACIAS