



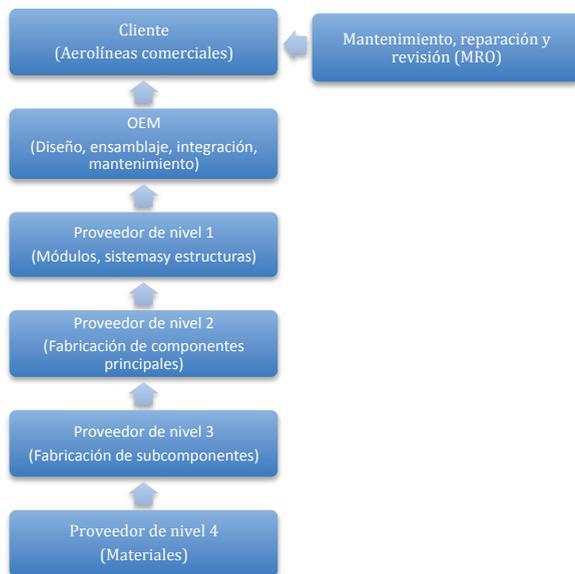
## La cadena de suministro aeronáutica

La industria aeroespacial depende de un gran número de cadenas de suministro que proporcionan la materia prima y los componentes necesarios para la fabricación y el mantenimiento de aviones y motores.

Las cadenas de suministro aeronáuticas cuentan con varios **niveles**. Los fabricantes de equipo original (OEM por sus siglas en inglés) producen aeronaves y motores para las compañías aéreas a partir de las estructuras y sistemas de los proveedores de nivel 1, que adquieren los componentes a través de los proveedores de nivel 2, que compran las piezas a los proveedores de nivel 3, que obtienen los materiales de los proveedores de nivel 4.

Además de fabricar aeronaves y motores, los OEM participan en la prestación de **servicios de mantenimiento, reparación y revisión (MRO por sus siglas en inglés)** a las compañías aéreas, que apuestan cada vez más por subcontratar estas tareas. Por ejemplo, alrededor del 80 por ciento de los motores Rolls-Royce que se venden hoy en día incluyen el programa de mantenimiento TotalCare®, y esta rama del negocio genera más ingresos que la venta de motores: un 63 por ciento de los ingresos totales de la división de motores. Como consecuencia, la prestación de servicios de mantenimiento, reparación y revisión es una parte clave de las cadenas de suministro aeronáuticas.

Los trabajadores y trabajadoras del transporte desempeñan un papel clave en estas cadenas de suministro. Cada una de estas etapas están conectadas entre sí a través de trabajadores/as del transporte que



trasladan materiales, piezas, componentes y módulos por carretera, ferrocarril, mar y aire entre empresas y ubicaciones.

### Las empresas líderes de las cadenas de suministro aeronáuticas

Las cadenas de suministro aeronáuticas reciben el nombre de **cadenas de suministro lideradas por productores**. Esto significa que las empresas líderes que ejercen influencia sobre otros integrantes de la cadena de suministro son los OEM. Estos productores gozan de tanto poder porque dominan el mercado mundial de aeronaves comerciales y motores, por lo que los proveedores no tienen otra opción que venderles a ellos. Esto permite a los OEM hacer demandas a sus proveedores que afectan a los salarios y condiciones laborales de los/as trabajadores/as de toda la cadena de suministro, incluidos/as los/as del sector del transporte.

A continuación se explica cuáles son los OEM más importantes de estas cadenas de suministro.

**La fabricación de motores aeronáuticos** está dominada por tres grandes empresas:

- **GE Aviation**, una subsidiaria de General Electric, es el fabricante de motores aeronáuticos más importante del mundo y obtuvo ingresos de 18 900 millones de dólares estadounidenses en 2011.
- **Rolls Royce** cuenta con 40 400 empleados/as en todo el mundo y tiene empresas con sede en el Reino Unido, Estados Unidos, Canadá, Alemania, Escandinavia, Singapur, la India y Brasil. Sus ingresos anuales alcanzaron los 18 900 millones de dólares en 2011.
- **Pratt and Whitney**, una subsidiaria de United Technologies Corporation, produce los motores de más del 25 por ciento de la flota mundial de aviones de pasajeros. En 2012 obtuvo ingresos de 14 000 millones de dólares.

**La fabricación de aeronaves comerciales** está controlada por un duopolio formado por las siguientes empresas:

- **Boeing** es la empresa aeroespacial más importante del mundo. Su división Boeing Commercial Airplanes generó ingresos de 49 100 millones de dólares en 2012 y dio empleo a 85 000 personas. Sus principales productos comerciales son la





gama de aviones 737, 747, 767 y 777 y el Boeing Business Jet. La empresa tiene casi 12 000 aviones comerciales en funcionamiento en todo el mundo, aproximadamente el 75 por ciento de la flota mundial. Las cadenas de suministro de Boeing son amplias y la empresa tiene contratos con 26 500 proveedores y socios en todo el mundo.

- **Airbus** presume de recibir aproximadamente la mitad de los encargos para construir aviones comerciales grandes. Airbus cuenta con 59 000 empleados/as y empresas subsidiarias de propiedad absoluta en Estados Unidos, China, Japón y Oriente Medio, además de una red de 1500 proveedores distribuidos por 30 países.

Conviene señalar que **las aerolíneas de carga**, como FedEx, UPS y DHL, utilizan por lo general flotas constituidas por aviones más antiguos que a menudo son aviones de pasajeros transformados. Como consecuencia, las cadenas de suministro de estas aeronaves no están controladas necesariamente por los OEM del modo descrito anteriormente, sino que las empresas más destacadas son las que se dedican a transformar los aviones de pasajeros en aviones de carga. Entre ellas están los fabricantes de equipo original, como Boeing y Airbus, así como empresas terceras que proporcionan servicios de mantenimiento, reparación y revisión y fabricantes de nivel 1.

#### **Tendencias actuales en las cadenas de suministro aeronáuticas**

Cada vez más, los OEM **subcontratan tareas de diseño y fabricación** a proveedores de los demás eslabones de la cadena de suministro. Esto ahorra tiempo y dinero, permite a los OEM concentrarse en su actividad principal y hace que los riesgos sean compartidos por toda la cadena de suministro. Por esto, los OEM cada vez más se consideran a sí mismos integradores en vez de fabricantes.

Aunque antiguamente solían estar repartidas por Europa y Norteamérica, **las cadenas de suministro aeronáuticas se están dispersando geográficamente**, y cada vez se subcontratan más tareas a empresas de Sudamérica, China, India, Malasia, Marruecos, Rusia, EAU y Singapur. Esto encaja con la tendencia general a la globalización de las cadenas de suministro. Sin embargo, la gran mayoría de la producción de nivel 1 y 2 sigue llevándose a cabo en Europa y Norteamérica, donde tienen su sede las empresas líderes.

**La creciente integración** de las cadenas de suministro aeronáuticas se debe también a:

- La consolidación de la propiedad entre niveles debida, por ejemplo, a que empresas de nivel 4 compren empresas de nivel 3.

- El número creciente de empresas conjuntas y asociaciones entre los OEM y otros proveedores para producir piezas de componentes y así compartir riesgos, lo que desemboca en la reducción del número de proveedores de las cadenas de suministro.

#### **¿Qué significa esto para los trabajadores y trabajadoras del transporte y sus sindicatos?**

Los/as trabajadores/as son el centro de las cadenas de suministro aeronáuticas: los mineros de las minas de titanio; los trabajadores metalúrgicos de las fundiciones; los ingenieros encargados de los servicios de mantenimiento, reparación y revisión; los pilotos, el personal de tierra y la tripulación de cabina que permiten que los aviones sigan volando; y los trabajadores y trabajadoras del transporte que trasladan materiales, piezas, componentes y módulos por carretera, ferrocarril, mar y aire entre empresas y ubicaciones. **La cooperación estratégica entre estos distintos tipos de trabajadores/as es necesaria para mejorar las condiciones laborales en las cadenas de suministro mundiales.**

Con este fin, la ITF ha establecido junto con el sindicato industrial internacional IndustriALL la **iniciativa componentes a los transportistas**. Esta iniciativa conjunta promoverá la cooperación entre los sindicatos que representan a los distintos tipos de trabajadores y trabajadoras de las cadenas de suministro aeronáuticas, así como entre los sindicatos que organizan a los/as trabajadores/as de los sectores de la aviación y el mantenimiento, reparación y revisión. Para ello, compartirá las mejores prácticas, fomentará la solidaridad, creará estrategias conjuntas para aumentar el poder de los/as trabajadores/as, analizará la fuerza sindical y recabará información sobre la evolución de las grandes corporaciones mundiales y las cadenas de suministro.

El primer paso es **desarrollar una red activa y comprometida formada por los sindicatos que representan a los diferentes tipos de trabajadores/as de las cadenas de suministro aeronáuticas.**

Los estudios realizados por la ITF indican que la afiliación sindical es bastante fuerte en los niveles 1 y 2, posiblemente por el dominio de unos pocos fabricantes especializados de gran tamaño. Sin embargo, la subcontratación y deslocalización de la producción en los niveles 3 y 4 está teniendo efectos negativos en la afiliación sindical de los eslabones iniciales de la cadena. Por ello, además de poner en contacto a los sindicatos existentes, es urgente desarrollar iniciativas de organización para paliar las lagunas en cuanto a la organización sindical.

## PROYECTOS DE ORGANIZACIÓN EN LA CADENA DE SUMINISTRO Y EL SECTOR LOGÍSTICO



SCALOP

