

## En las entrañas del Aeropuerto

La pandemia ha acelerado el crecimiento de una instalación modelo encabezada por Tarmac

Dos operarios de Tarmac Aragón trabajan en un A380, el avión de pasajeros más grande del mundo. Actualmente hay nueve aeronaves de este modelo estacionadas en el Aeropuerto de Teruel. Javier Escriche

HOY NOTICIA PÁGINAS 2 A 9

# 10.000 millones y 130 medidas para frenar la sangría demográfica

La Comisión para el Reto Demográfico presenta su plan, que contempla diez líneas de actuación

Teruel será la Capital de la Economía Social 2021 para visibilizar este modelo frente a la despoblación

TERUEL PÁGINA 14 Y 15

# Tarmac Aragón redobla sus esfuerzos frente a una pandemia que deja a los aviones en tierra

La disminución del tráfico aéreo mundial impulsa su actividad y pasa de preservar 78 a 113 aparatos

Alicia Royo  
Teruel

El tráfico aéreo mundial de pasajeros se redujo un 65,9% en 2020 en comparación con el año anterior debido al impacto de la pandemia de coronavirus SARS-CoV-2, según el informe de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). La aviación europea cerró el pasado ejercicio con 6,1 millones de vuelos menos y más de la mitad de los aviones en tierra (4.118 de 8.048 de todos los fuselajes). Esta situación ha tenido un impacto directo en la actividad de estacionamiento y mantenimiento que Tarmac Aragón desarrolla en las instalaciones que ocupa en régimen de concesión en el Aeropuerto de Teruel y la demanda de aerolíneas y arrendadoras ha superado su capacidad. En el último año, el número de aviones que preserva ha pasado de 78 a 113 y en los próximos días ocupará con una veintena más el nuevo espacio pavimentado en la campa de estacionamiento de larga estancia, que recibió el pasado 22 de febrero. En paralelo al aumento del número de aparatos preservados, la plantilla ha pasado de 115 a 174 personas en doce meses.

Tarmac Aragón había registrado un crecimiento sostenido desde su instalación en la plataforma aeroportuaria turolense en 2013. Pero las restricciones impuestas a la movilidad de las personas a causa de la pandemia de covid-19, que han provocado una reducción sin precedentes del número de vuelos operados y, por lo tanto, un notable incremento de los aviones que tienen que permanecer en tierra, ha intensificado "sin duda" su progresión, aseveró el director general de la planta, Pedro Sáez.

De este modo, aunque la pandemia les ha obligado a hacer "el mayor de los esfuerzos", Sáez está convencido de que, sin ella, también se habría observado ese "crecimiento sostenido de la actividad". "Hace dos años y medio, en Teruel teníamos estacionados 54 aviones y un año y medio después, 78. Pero como consecuencia, sin duda, de los requerimientos de la pandemia, hemos seguido creciendo y necesitando más instalaciones y centros de trabajo", dijo. Por eso, en 2020 sumaron la planta de Paris-Vatry a las otras tres en las que ya operaba el grupo, localizadas en Tarbes, Teruel y Toulouse-Francazal.

En el momento en que el Gobierno de España decretó el estado de alarma el 14 de marzo de 2020, el mantenimiento aeronáutico fue considerada una actividad esencial dado que es imprescindible para garantizar la aeronavegabilidad. "Esta es una industria extraordinariamente regulada, en la que está escrito cuándo, quién y cómo tiene que hacer cada operación, y además hay que dejar evidencias escritas para poder comprobarlo en cualquier auditoría", argumentó Sáez. "Estos requerimientos tan estrictos hicieron que el mantenimiento aeronáutico se considerara actividad esencial porque sin ella los aviones no pueden operar", aclaró.

Esta es la causa de que Tarmac Aragón haya podido trabajar de manera continua todo este tiempo, aunque durante determinados periodos tuvo que hacerlo "de forma limitada" para poder cumplir con los requerimientos sanitarios para frenar la propagación de la covid-19, "aunque eso fue sobre todo al principio, durante los primeros meses tras la declaración del estado de alarma", puntualizó. La paralización de las actividades no esenciales entre el 30 de marzo y el 9 de abril sí que detuvo los trabajos de desmantelamiento que también lleva a cabo la empresa en el Aeropuerto de Teruel.

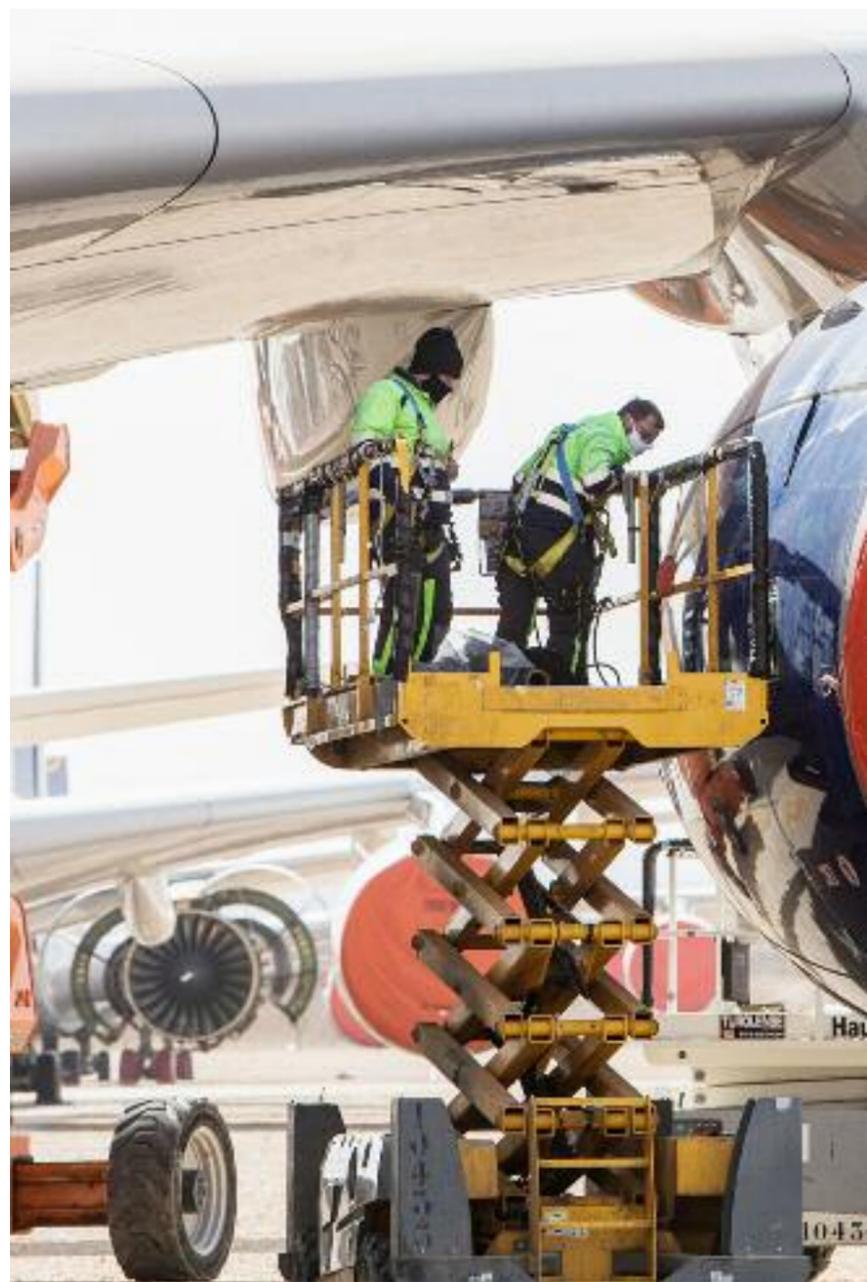
De hecho, no fue hasta el 4 de abril, tres semanas después de la declaración del estado de alarma, cuando Tarmac Aragón recibió en las instalaciones de Teruel las primeras siete aeronaves para su estacionamiento y mantenimiento en condiciones de vuelo, cinco jumbos B747 y dos B777. Para entonces, la empresa ya había optimizado los espacios ante la previsión de que llegaran aparatos debido a la drástica reducción del tráfico aéreo de pasajeros, cifrada entonces en un 90% para Europa. Sin embargo, las restricciones de vuelo y los cambios en las condiciones de aparcamiento en los aeropuertos convencionales retrasaron su aterrizaje.

Antes del inicio de la pandemia, la campa de estacionamiento operada por Tarmac Aragón estaba ocupada por 78 aviones, y actualmente hay 35 más, hasta los 113. "Sin duda, la disminución del tráfico aéreo mundial ha influido en el número de aviones que tenemos estacionados", afirmó Sáez. Entre los aparatos que ocupan ahora la campa hay nue-

ve Jumbos A747 y una docena de A380, el avión de pasajeros más grande del mundo, y se espera la llegada de nueve más, además de dos A350 a los que se sumaran seis.

"Esta pandemia, que está siendo un desastre a nivel mundial, está afectando a la salud de las personas, pero también de las empresas dado que muchas de ellas se están viendo en grandes dificultades para mantener su actividad", explicó. "Ante la falta de actividad, las aerolíneas y las arrendatarias de aviones (*lessors*, en inglés), han tenido que buscar dónde estacionar sus aviones. "Pero esto no es como dejar un coche aparcado, que quitas las llaves y te vas. Esta operativa requiere de la intervención de empresas especializadas, porque las aeronaves requieren mucha labor de mantenimiento mientras están estacionadas", argumentó.

Tarmac Aragón se ha "esforzado" por ofrecer este servicio de acuerdo a las necesidades que tienen ahora mismo todas las empresas aeronáuticas, bien sean operadores (líneas aeronáuticas) o *lessors*, los dueños de los aviones, los que compran a los fabricantes los aparatos que luego alquilan a las líneas aéreas mediante diversos tipos de contrato (financiero, operativo, por un periodo de tiempo...). La empresa preserva en Teruel aparatos de ambos.



Operarios de Tarmac Aragón, en la campa con un A380. Javier Escribiche

Las llegadas han ido acompañadas de alguna manera a la evolución de la pandemia y por eso, aunque primero hubo un retraso, después han ido llegando de forma continuada hasta completar la campa de estacionamiento. La conclusión de la tercera fase de pavimentación de este espacio, del que dispone Tarmac desde el pasado 24 de febrero, va a permitir la entrada de veinte aviones más. "El espacio ya está comprometido y los aparatos llegarán en los próximos días o semanas", explicó Sáez.

Los aviones han llegado a Caudé desde países de todos los continentes, aunque los contratos de confidencialidad impiden a Tarmac revelar su origen así como su propiedad. El hecho de que esta sea una industria globalizada tiene sus ventajas, según Sáez, dado que les permite captar clientes de todo el mundo. Pero también supone un reto, porque entran en competencia con centros de mantenimiento ubicado en cualquier lugar. No obstante, tan solo en Asia y América se pueden encontrar campos de es-



Los trabajadores de Tarmac Aragón preparan un A330 en el hangar para su vuelta al servicio. J. E.

## LAS CONSECUENCIAS DE LA PANDEMIA



El director general de Tarmac Aragón, Pedro Sáez. J. E.

tacionamiento tan grandes como la de Teruel.

A pesar de ello, “la compañía tiene la ventaja de contar con clientes satisfechos con nuestros servicios y un grado de fidelización muy grande. Por eso recurren a Tarmac Aerosave, que cuenta con cuatro plantas, ubicadas en Tarbes, Teruel, Toulouse y París-Vatry”, esta última incorporada en 2020, indicó Sáez.

La pavimentación de la cuarta y última fase, que se encuentra ahora en licitación, ya fue solicitada por Tarmac Aragón antes del inicio de la pandemia. El director general de la planta agradeció la atención prestada desde el Consorcio a su necesidad de disponer de mayores espacios e instalaciones. En este sentido, destacó la aprobación el pasado 10 de febrero por parte del Consejo de Gobierno de la Declaración de Interés Autonómico e Interés General, que servirán para impulsar y reducir los plazos de tramitación de los procedimientos administrativos del Proyecto de Interés General de Aragón (PIGA) para la ampliación, que prevé aumentar en 195 hectáreas la superficie disponible hacia la parte sur del actual Aeropuerto de Teruel. El objetivo es crear 240 nuevas plazas para el estacionamiento de aeronaves y crear nuevos suelos para facilitar la implantación de empresas que continúen dinamizando la plataforma aeroportuaria, según el Gobierno de Aragón.

De igual forma, Pedro Sáez reiteró el interés por operar el hangar doble con capacidad para

dos A380 que está construyendo la UTE constituida por Acsa Obras e Infraestructuras y Construcciones Mariano López Navarro. El Consorcio adjudicó el contrato en julio de 2020 por 16,9 millones de euros y un plazo de ejecución de 20 meses. “De todas las infraestructuras previstas, estamos interesados sobre todo en las campas y en este hangar porque eso permitirá ofrecer más servicio a nuestros clientes. Sin duda, es nuestra vocación e interés operarlo”, afirmó Sáez.

#### Aumento de la plantilla

El aumento de la actividad llevó parejo un incremento de la plantilla, que pasó de 125 personas antes de la pandemia a las 174 actuales. El director general de Tarmac Aragón comentó al respecto que no han tenido problemas para encontrar a personal cualificado. La puesta en marcha del Grado Superior de Mantenimiento Aeromecánico de Aviones con Motor de Turbina en el IES Segundo de Chomón de Teruel ha servido para cubrir la demanda de la empresa, que aporta profesorado al centro educativo y ofrece prácticas al alumnado. “Muchos se van incorporando y nuestro objetivo es que esos alumnos que se forman en el Chomón vengan aquí a trabajar”.

Sáez admitió que, para determinados puestos, necesitan contar con gente con determinada cualificación y una experiencia contrastada, que han llegado de fuera pero que, en algunos casos, también son turolenses. Y añadió que la plantilla seguirá creciendo

conforme aumente la actividad de la compañía.

Tarmac Aragón también ha llevado a cabo en 2020 el desmantelamiento de 20 aviones, siete más que el año anterior. Este incremento no responde a un aumento de la demanda a causa de la pandemia, como en el caso del estacionamiento, sino “a la mejora de los procedimientos de Tarmac Aragón”. Según el director general, tenían muchos aviones pendientes de reciclado y, esta mejora de los procedimientos, aumentó su eficiencia.

Preguntado por las previsiones de recuperación del tráfico aéreo y, por ende, un posible descenso de la demanda de estacionamiento, Pedro Sáez admitió que “ahora mismo no hay unas previsiones claras”. “Es muy complicado porque no se sabe cómo va a ir el proceso de vacunación y tampoco se sabe con certeza su efectividad”, argumentó.

En cualquier caso, manejan una horquilla amplia de tiempo. “Las previsiones más optimistas apuntan que el mercado se habrá recuperado a principios de 2021, mientras que las menos lo sitúan a finales de 2023. Honestamente, no sabemos cómo va a ser. Pensamos que puede situarse en esa horquilla dependiendo de la bondad de la vacuna y de la reacción de la industria de transporte aéreo a esas mejoras sanitarias”, explicó.

Por tanto, el sector aeronáutico no es ajeno a la incertidumbre que reina en el resto. “Hay un periodo de dos años para que se produzca esta reactivación económica, no solo del transporte aéreo”, apuntó.

#### Protocolos covid

Tarmac Aragón ha tomado “todas las medidas posibles” para evitar que se produjeran contagios de la covid-19 en sus instalaciones. De hecho, Pedro Sáez di-

jo que ha sido “su prioridad máxima” en este tiempo de pandemia.

Para ello, se han cambiado los turnos de trabajo y se ha implantado la jornada continua para evitar el uso de los comedores, se han distribuido geles hidroalcohólicos por todos los espacios, además del uso obligatorio de la mascarilla y el mantenimiento de la distancia de seguridad. En todos los departamentos, se ha dado formación específica al respecto. “Estas medidas son de estricto cumplimiento en todo el centro de trabajo”, aseveró.

La adopción de estas medidas interfirió “claramente” en la actividad desarrollada, “que bajó mucho, sobre todo al principio”. “Una vez que se decretó el estado de alarma en marzo de 2020, se atendió exclusivamente las actividades estrictamente necesarias para el mantenimiento de preservación y se abandonaron los trabajos de reciclado y los mantenimiento que no fueran de urgente necesidad o prioridad”.

En primer término, también se implantó el teletrabajo siempre que fue posible. Posteriormente, se habilitó un mayor espacio de oficinas para guardar las distancias y se colocaron mamparas de plástico separadoras entre los puestos, por lo que ahora toda la plantilla se encuentra en el centro de trabajo. “Hemos tomado todas las medidas posibles para mitigar el impacto de la pandemia y todas las recomendaciones de sanidad se han seguido estrictamente”, insistió el director general de Tarmac Aragón.



*La plantilla de Tarmac Aragón ha pasado de 115 a 174 personas en un año y seguirá creciendo al ritmo de la actividad*



*La prioridad de la empresa en este tiempo de pandemia ha sido evitar los contagios en sus instalaciones*



Pedro Sáez Director general de Tarmac Aragón

# “Tarmac Aerosave se enorgullece de ser el motor de crecimiento del Aeropuerto”

El presidente, Patrick Lecker, se muestra “muy optimista” sobre el futuro de la planta turolense

A. R. M.  
Teruel

El presidente de Tarmac Aerosave, Patrick Lecker, aseguró que se sienten “orgullosos” de haberse convertido en el principal motor de crecimiento del Aeropuerto de Teruel y de su contribución al desarrollo económico de la ciudad y su entorno. Además, se mostró “muy optimista” de cara al futuro dadas sus previsiones de crecimiento en consonancia con la ampliación de las instalaciones proyectada por el Consorcio, del que forman parte el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento.

Tarmac Aerosave –participada por Airbus, Safran y Suez Environment– fue fundada en 2007 en Tarbes y opera también desde 2013 en Teruel, desde 2017 en Toulouse-Francazal y desde 2020 en Paris-Vatry. La capacidad total de almacenamiento de las cuatro plantas asciende a 280 aviones.

La compañía ha experimentado un crecimiento constante desde su creación, lo que le ha permitido “cerrar el círculo”, esto es, abarcar una “oferta total a lo largo de todo el ciclo de vida de la aeronave: almacenamiento, mantenimiento, transición, desmantelamiento y reciclaje”, explicó el presidente. Además, disfrutan “de la confianza de cientos de clientes de todo el mundo, que nos expresan regularmente su satisfacción con la calidad de nuestros servicios, nuestra flexibilidad y nuestra excepcional atención”.

La planta de Tarmac Aragón, ubicada en el Aeropuerto de Teruel, es actualmente la más grande del grupo dado que puede acoger 130 aparatos tras la recepción el lunes 22 de febrero de la tercera fase de la campaña pavimentada de estacionamiento de larga estancia. Esto la convierte en “una parte muy importante y estratégica de nuestra oferta global”, indicó Lecker. Recordó que en estos momentos mantienen estacionados en estas instalaciones 113 aparatos.

Por este motivo, afirmó que Tarmac “se enorgullece de ser el motor de crecimiento del Aeropuerto de Teruel y de contribuir significativamente al desarrollo económico de la ciudad, en el que participamos activamente con el incremento del empleo local”. En este sentido, Lecker apuntó que la planta ha generado hasta el momento 174 empleos directos, además de los indirectos derivados de los contratos con proveedores y empresas de apoyo, entre otros.

Lecker hizo hincapié en que Tarmac es el principal operador del Aeropuerto de Teruel, ya que todos los aviones comerciales que llegan al mismo son almacenados, mantenidos o reciclados por la compañía. Desde que co-



El presidente de Tarmac Aerosave, Patrick Lecker

**Tarmac Aragón ha recibido desde 2013 en Teruel 380 aviones, ha vuelto a entregar 220 y ha reciclado 50**

menzó su andadura en esta plataforma aeroportuaria, Tarmac Aragón ha recibido 380 aviones, ha vuelto a entregar 220 y ha reciclado 50.

Tarmac Aerosave recibió el 2 de julio de 2020 su avión número 1.000 desde que se creó la empresa en 2007, un B737-800 que aterrizó en Toulouse-Francazal

El presidente de Tarmac Aerosave aseguró además que son “muy optimistas de cara al futu-

ro”. Su propósito es mantener su perfil de crecimiento y mantener la estrecha colaboración con el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Teruel en el marco del Consorcio “para ampliar las instalaciones aeroportuarias de acuerdo con los avances previstos por la compañía”. De esta forma, añadió, “aumentará nuestra aportación a la prosperidad de Teruel y a la satisfacción de nuestros clientes”.

Además de la “satisfacción” que supone para él y para toda la empresa “que Tarmac contribuya tan ampliamente al desarrollo económico y social de Teruel y de la comarca”, Lecker indicó que la actividad que desarrollan también “atrae la atención de los medios de comunicación de todo el mundo, que promocionan directamente la ciudad a nivel nacional e internacional”.

**El grupo se propone mantener su colaboración con el Consorcio para que su crecimiento sea acorde al de las instalaciones**

El ingeniero Patrick Lecker también quiso destacar la colaboración con los centros aragoneses que imparten Formación Profesional de Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves para que el alumnado pueda completar su formación en las instalaciones de Tarmac y adquirir experiencia bajo la supervisión de técnicos expertos, a la vez que se familiarizan con la que será su futura carrera profesional.

## ALMACENAMIENTO

### Una actividad básica de las operaciones aéreas

Tarmac Aerosave considera que, aunque el almacenamiento es una actividad básica de las operaciones aéreas, es ahora cuando el público ha descubierto esta operativa que los medios bautizaron como “confinamiento de aviones”.

La empresa señala que el almacenamiento difiere del mantenimiento rutinario e incluso del estacionamiento. Es posible que un operador (compañía aérea) o un propietario de aviones necesite mantener su aeronave en tierra por razones comerciales (estacionalidad), técnicas (ajustes en cabina, pintura) o administrativas (venta del avión, cambio de pabellón). Durante este periodo, que puede oscilar entre unas pocas semanas y varios meses, el avión debe mantenerse en condiciones de vuelo para que pueda reanudar el servicio en cualquier momento.

Por tanto, para almacenar un avión es necesario contar con homologaciones de mantenimiento. Este dependerá del tiempo que el avión haya estado fuera de servicio y del tipo de aparato.

Hasta 3 meses de estacionamiento se denomina aparcamiento activo (Flight Ready Conditions). Cuando un avión ha permanecido inmovilizado menos de 3 meses, se tarda menos de una semana en ponerlo en servicio y tenerlo listo para el despegue. Después de los 3 meses, el avión pasa al almacenamiento, es decir, al estacionamiento a largo plazo.

Siempre que llega un avión se le realizan operaciones de protección de los componentes más importantes (estanqueidad de motores, trenes, sondas, etcétera), se vacían los líquidos y se le asigna una plaza en un aparcamiento adaptado a su tonELAJE. A partir de ese momento, el avión recibe visitas diarias, semanales y mensuales.

Tarmac Aerosave cuenta con las autorizaciones pertinentes para realizar visitas durante toda la vida útil del avión.

# Tarmac implanta la jornada continua para evitar el uso del comedor

El trabajo en equipo es habitual, por lo que se han extremado las protecciones

A. R. M.  
Teruel

El principal cambio en la organización laboral para la plantilla de Tarmac Aragón motivado por la pandemia ha sido la implantación de la jornada continua con el propósito de suprimir el comedor, además de la adaptación a las medidas higiénicas sanitarias establecidas para evitar la propagación del coronavirus. Antes, la jornada estaba establecida de 08:00 a 17:00 horas con un descanso de una hora para comer, mientras que ahora termina una hora antes, a las 16:00. La medida ha tenido una buena acogida, pero además ha aumentado la productividad, según confirmaron varios directores de equipo.

El director de Operaciones y Programas, Jesús Monteserín, se incorporó a la plantilla de Tarmac en febrero de 2020, justo antes del inicio de la pandemia, y asegura que la gente está muy contenta con el nuevo horario y que la producción ha mejorado mucho, por lo que cree que esta medida se mantendrá cuando se recupere la normalidad. "A todos nos cuesta trabajar después de comer y la jornada continua permite mejorar la conciliación de la vida familiar y familiar", explica.

En un primer momento, adelantaron la hora de entrada a las 07:00 horas pero la falta de iluminación en el Aeropuerto dificultaba el trabajo. "Para mí fue mejor volver a empezar a las ocho porque no me gusta madrugar", asegura.

A pesar de haber suprimido la hora de comer, Monteserín asegura que "aquí el almuerzo es sagrado", por lo que han habilitado un gran espacio en el hangar pequeño para que los trabajadores y trabajadoras lo puedan hacer con distancia de seguridad.

Este ingeniero aeronáutico procede de un pequeño pueblo de León y decidió mudarse desde Madrid hasta Teruel "porque estaba hasta las narices de la gran ciudad". Por eso, se ha instalado en Torremocha del Jiloca y está "encantado", sobre todo porque ya se ha podido comer el primer huevo de dos yemas de sus propias gallinas, bromea. "Teruel se parece bastante a León en el carácter de la gente y en el clima, y yo estoy encantado", insiste.

Por otro lado, apunta que hay pocos lugares como Teruel donde se puede compaginar la vida en un entorno rural con el desarrollo profesional en la industria aeronáutica dado que los aeropuertos suelen estar ubicados en grandes ciudades.

El traslado le ha permitido además mantener el trabajo. "Tuve mucha suerte de venirme antes de que empezara la pandemia porque mis compañeros de Madrid o no tienen trabajo o están en un ERTE", asegura. Después de trabajar en AESA, Monteserín lo hizo para compañías de mantenimiento en línea a terceros y en muchos países, incluido Haití.

También el jefe de Producción, Miguel Monleón, un valenciano con raíces familiares en La Puebla de Valverde, eligió instalarse en Teruel después de recorrer medio mundo por su trabajo.

Monleón cursó el Grado Superior de Mantenimiento Aeromecánico de Aviones con Motor de Turbina en Cheste y ha trabajado en lugares como Buenos Aires o Kuala Lumpur y, desde diciembre de 2019, en Tarmac Aragón, donde además su mujer es la jefa de Ingeniería. "Queríamos un cambio de vida y una estabilidad profesional", argumenta. Además, le atrae el trabajo de mantenimiento.

El director de Operaciones y Programas, Jesús Monteserín, asegura que el mantenimiento en base que se realiza en Teruel es muy diferente del mantenimiento en línea, "y mucho menos estresante, porque no tienes que tratar con un piloto ni acudir a un avión lleno de pasajeros a bordo, y también porque las averías de un avión en vuelo son muy diferentes", enumera.

En el otro lado de la balanza sitúa el intenso trabajo al que se han visto obligados como consecuencia de la llegada de tantas aeronaves. "Cuando me vine, había 78 aviones en la campa y se suponía que yo iba a vivir muy tranquilo y sin mucho trabajo, pero en este tiempo han llegado 35 más y la plantilla también se ha ampliado", comenta.

Como director de Operaciones y Programas, él gestiona todas las operaciones de todos los departamentos, cada uno de los cuales cuenta con su propio director de proyectos. "Mi labor es coordinar todas las actividades para que los aviones puedan devolverse en el tiempo acordado y también las de mantenimiento que necesitan los que permanecen", explica.

En su opinión, el Aeropuerto de Teruel ofrece grandes oportunidades de trabajo para la juventud turolense. En ese sentido, refiere que las últimas cinco personas del Grado Superior de Mantenimiento Aeromecánico de Aviones con Motor de Turbina del IES Segundo de Chomón que han hecho las prácticas en Tarmac Ara-



Varios trabajadores de Tarmac Aragón revisan las operaciones de mantenimiento de los aparatos. Javier Escribá



Revisión de la cabina de un A330 en el hangar de mantenimiento de Tarmac Aragón. J. E.



Muniesa camina debajo de un avión preparado para volver a volar. J. E.

gón han pasado a tener un contrato laboral con la empresa.

"Apostamos por la gente de Teruel, pero lo cierto es que recibimos solicitudes de España e incluso de fuera de personas que quieren venir a trabajar y vivir aquí. Esperamos que esto se mantenga después de la pandemia y luego sigan aquí", dice.

También Monleón considera que Teruel puede ser un magnífico lugar para el desarrollo profesional de gente de todo el mundo y se congratula de que la actividad generada por la empresa repercute en el crecimiento económico de la ciudad por el uso de hoteles, restaurantes, servicios de taxi, alquiler de vivienda,...

El turolense Alejandro Muniesa, que también estudió el Grado Superior de Mantenimiento Aeromecánico de Aviones con Motor de Turbina en el IES Miralbueno de Zaragoza, lleva seis años en Tarmac Aragón y actualmente es el jefe de Return to Service. Ese es el equipo que se encarga de preparar los aviones para la vuelta al servicio, "para que puedan operar con seguridad" después de un periodo de almacenamiento.

Asegura que cuando se incorporó a la empresa había muy pocos turolenses en la plantilla y que ahora son "un montón". "Tenemos a mucha gente de Teruel y de su entorno y pienso que eso es algo muy bueno", afirma. Esto, unido a la difusión dada por los medios de comunicación, ha servido para que la ciudadanía conozca la actividad que se lleva a cabo en el Aeropuerto.

Respeto a los cambios que ha traído la pandemia, explica que la adaptación ha sido "complicada, porque todos los trabajadores se hacen en equipo, aquí nadie trabaja solo", pero que las labores que realizan son las mismas.



Plano en el que pueden verse las actuales instalaciones del Aeropuerto de Teruel y el área ubicada en la zona sur (a la izquierda) en la que se llevará a cabo la ampliación. Gobierno de Aragón

# Una inversión de 45,5 millones permitirá sumar 195 hectáreas en diez años

El plan de ampliación del Aeropuerto contempla habilitar 240 nuevas plazas de aparcamiento

A. R. M.  
Teruel

El Gobierno de Aragón ha iniciado los trámites para aumentar en 195 hectáreas hacia la parte sur la superficie disponible en las instalaciones que ahora ocupa el Aeropuerto de Teruel, sobre el antiguo aeródromo de Caudé, para lo que invertirá 45,58 millones de euros en los próximos diez años. El objetivo es crear 240 nuevas plazas para el estacionamiento de aeronaves y habilitar suelos para facilitar la implantación de empresas que continúen dinamizando la plataforma aeroportuaria, dándole mayor impulso y proyección.

El Consejo de Gobierno aprobó el pasado 11 de febrero la Declaración de Inversión de Interés Autónomo y de Interés General de Aragón del proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Teruel, que servirán para impulsar y reducir los plazos de tramitación de los procedimientos administrativos del Proyecto de Interés General de Aragón (PIGA). Las inversiones de interés autónomo son declaradas de este modo por tener una especial relevancia para el desarrollo económico, social y territorial de Aragón.



Las tres naves logísticas construidas recientemente en la plataforma aeroportuaria turolense. Javier Escriche

Las 195 hectáreas se suman a las 350 ahora existentes, de las cuales 120 se destinan actualmente a campo de estacionamiento y espacios para hangares y naves logísticas. La nueva cam-

pa de estacionamiento, pendiente del proyecto definitivo, tendrá una superficie de 170 hectáreas.

La ampliación se sitúa en el término municipal de Teruel y está conformada por un rectángulo

de terreno ubicado entre las actuales instalaciones aeronáuticas, la carretera de acceso al mismo y la A-1512. Permitirá disponer de una calle de rodadura que una la ampliación de la cam-

estacionamiento de larga estancia propuesta con la zona de plataforma, pudiendo prolongarse hasta la pista de vuelo.

Tras el paso dado el 11 de febrero y con la memoria descriptiva realizada, se iniciará la licitación de la asistencia técnica y redacción del proyecto definitivo. Tras esta tramitación, que culminará con la aprobación del PIGA, se podrán iniciar las obras de ampliación, que está previsto que se desarrollen en tres fases a lo largo de la próxima década.

Esta Declaración de Interés General se incluye dentro de los instrumentos recogidos en la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón (LOTA). Uno de ellos, la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón cuenta con varios objetivos a los que responde este proyecto: promover la implantación de actividades económicas para generar empleo de calidad, generando también mejor calidad de vida en el medio urbano y medio rural; compatibilidad medioambiental y viabilidad económica y cohesión social. Además, este proyecto responde también a los objetivos de la Directriz Especial de Ordenación Territorial de Política Demográfica y contra la Despoblación, aprobada en 2017.

## LOS DATOS

195

## HECTÁREAS

sumará el Aeropuerto de Teruel a las 350 existentes según el plan de ampliación, que se desarrollará en tres fases en los próximos diez años

240

## NUEVAS PLAZAS

de aparcamiento se crearán con la ampliación de la campa. Actualmente, pueden estacionarse unas 150, en función de su radio

La apuesta por este modelo de negocio, impulsada en 2006 y puesta en funcionamiento en 2012, sigue vigente ya que la principal actividad, vinculada al mantenimiento de aeronaves, tiene un carácter internacional y las condiciones climáticas de Teruel y la descongestión aérea que ofrece hacen que sea un espacio ideal para el desarrollo de estas labores y aquellas que se puedan llegar a implantar vinculadas con la aeronáutica.

Los servicios aeroportuarios que se contemplan en este tipo de uso, y que tendrán cabida en la ampliación del Aeropuerto de Teruel, incluyen el mantenimiento, desmantelamiento y reciclado de aeronaves; la fabricación, ensamblaje y producción de piezas para actividades aeronáuticas y espaciales; actividades de I+D+I relacionadas con la aeronáutica; actividades administrativas, comerciales y formativas relacionadas con este campo; equipamientos docentes, tales como aulas, simuladores y residencia de estudiantes o zonas formativas; espacios temporales disponibles para rodajes, uso recreativo, deportivos y culturales; y cualquier uso logístico o complementario que se incluyan dentro de las actividades aeroportuarias y aeroespaciales.

Para poner en servicio la ampliación será necesaria la expropiación de los terrenos, parcelas de uso agrícola propiedad de particulares; la ejecución del vallado perimetral; tareas de nivelación y compactación del terreno (10 millones de euros); el encauzamiento de la rambla de Molaes y el barranco Hondo; la ejecución de la red de drenaje y del sistema para recoger los residuos y conducirlos hasta las plantas de separación de grasas e hidrocarburos; la pavimentación de la campa de estacionamiento (15 millones de euros); la instalación de elementos auxiliares en la campa; la construcción de hangares y naves (con una partida de 10 millones de euros); y la reposición de los caminos agrícolas afectados.

## Plan Director 2020-2030

En paralelo a la tramitación del PIGA, se está desarrollando el Plan Director 2020-2030. Este Plan incluye un análisis de la situación y las necesidades futuras y establece un Plan Estratégico

# “La pandemia ha demostrado el acierto en el enfoque del negocio”

## El presidente del Consorcio, José Luis Soro, ensalza la alianza con Tarmac

A. R. M.  
Teruel

El presidente del Consorcio del Aeropuerto de Teruel y consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón, José Luis Soro, recordó que la decisión de ampliar las instalaciones de la plataforma aeroportuaria estaba tomada de antemano pero que “la pandemia ha demostrado el acierto en el enfoque del negocio”, convertido en el mayor centro de estacionamiento y de mantenimiento, reparación y revisión (MRO) de grandes aeronaves de Europa.

Soro calificó la progresión de la actividad en el Aeropuerto de Teruel desde su puesta en marcha hace ocho años como “un auténtico éxito” y puntualizó que este “no ha sido casual”. “Ha habido una serie de factores. El principal fue la audacia de quienes decidieron que fuera lo que ahora es, un aeropuerto industrial especializado en MRO. De otra forma, se hubiera fracasado y se hubieran enterrado millones de euros de dinero público. Esta decisión en el enfoque del aeropuerto permite tener unos cimientos muy sólidos”, argumentó.

El presidente del Consorcio señaló que otra de las claves de su desarrollo ha sido la gestión realizada por el director general, Alejandro Ibrahim, así como “el espíritu de colaboración absoluto entre el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Teruel”. “Esto debería ser lo habitual, pero no lo es. Cuando dos administraciones de signo político diferente consiguen tra-



El presidente del Consorcio del Aeropuerto de Teruel, José Luis Soro. J. E.

bajar juntos con el máximo consenso y complicidad, es un elemento muy positivo”, comentó al respecto.

A partir de ahí, el Aeropuerto de Teruel “lleva ocho años de crecimiento exponencial, pero nos equivocáramos si pensáramos que ya hemos llegado al punto álgido porque todavía puede crecer muchísimo”. Fruto de este convencimiento son los proyectos de ampliación ahora en marcha, así como los

previstos para la próxima década. “Igual que cuando comenzamos, ahora somos incapaces de imaginar lo que será el Aeropuerto dentro de ocho años”, sentenció.

Soro explicó que la plataforma aeroportuaria se encuentra ahora en una segunda fase de crecimiento, con una inversión de 25 millones de euros para la ampliación de la plataforma y la campa de estacionamiento y la construcción de los hangares

doble y de pintura y de varias naves logísticas como principales acciones.

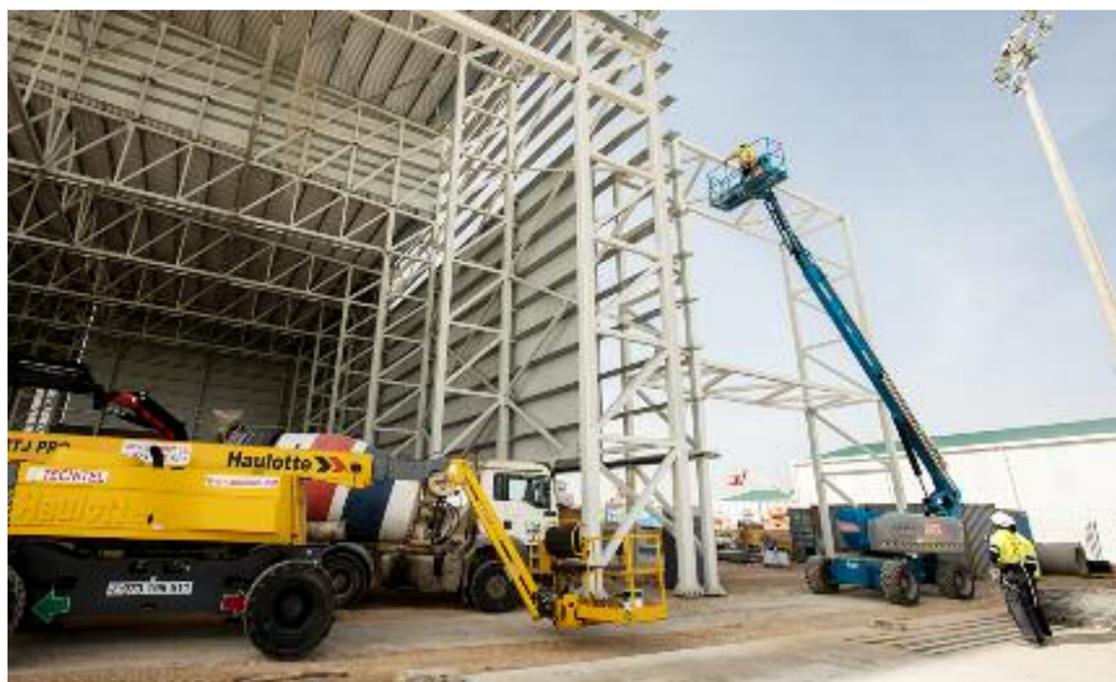
Aunque en un primer momento, los procedimientos de licitación fueron suspendidos por la paralización de los procesos administrativos a causa de la pandemia, la adjudicación no se demoró y se pudieron cumplir los plazos de ejecución de las obras previstas.

La construcción del hangar doble posibilitará el incremento de la actividad mientras que la del hangar de pintura abrirá nuevas líneas de negocio. Sin embargo, este nuevo impulso “se ha quedado pequeño” y por este motivo el Gobierno de Aragón invertirá otros 45,58 millones de euros en los próximos diez años para ampliar las instalaciones en 195 hectáreas la superficie disponible hacia la parte sur.

## Tarmac como aliado

Además de demostrar el acierto en el enfoque industrial del aeropuerto, la pandemia ha puesto también de manifiesto “el enorme potencial que tiene Tarmac”. “No es solo nuestro socio, nuestro aliado y nuestro compañero de viaje, sino la clave para el crecimiento de la plataforma como nodo de la industria aeronáutica”, aseguró el presidente del Consorcio.

José Luis Soro hizo hincapié en que la empresa “ofrece justo lo que muchas compañías necesitan a causa de la pandemia”, esto es, “estacionar aviones a un precio competitivo y con una atención continua y especializada a cargo de un grupo que brinda calidad y liderazgo”.



Trabajos de construcción del nuevo hangar de pintura. J. E.

2020-2023 con el que se están impulsando obras por valor de 25 millones de euros (sin IVA).

Las nuevas infraestructuras, que servirán para consolidar el

crecimiento del Aeropuerto de Teruel, son el hangar de pintura, el hangar para dos A380, tres naves logísticas, la segunda fase de ampliación de la plataforma de

estacionamiento y la tercera de la campa, estas tres últimas ya concluidas.

Además, está abierto el proceso de licitación de la cuarta y últi-

ma fase de pavimentación de la campa de estacionamiento de larga estancia que opera Tarmac Aragón.

El Plan Director 2020-2030 contempla otro tipo de desarrollo de negocios que podrán asentarse, como el servicio de aerotaxis con capacidad de hasta 19 pasajeros, que ya pueden operar en el Aeropuerto de Teruel, o el desarrollo del transporte de mercancías.

En estos momentos, el Aeropuerto de Teruel genera 250 puestos de trabajo directos, muchos de ellos de alta cualificación en materia aeroespacial.

La ejecución de la ampliación conllevará una importante generación de empleo que se estima en unos 200 empleos directos, a los que hay que añadir los puestos de trabajo indirectos y los inducidos.

“Tras la ampliación del Aeropuerto de Teruel, y contando con el aumento de la actividad económica, se volverá a aumentar de manera exponencial los puestos de trabajo”, explicaron desde el Gobierno de Aragón.

# Las peticiones de estacionamiento se han incrementado un 50% en el último año

El Aeropuerto de Teruel aumenta sus ingresos un 28,6% merced a su carácter industrial

A. R. M.  
Teruel

Las peticiones de estacionamiento en el Aeropuerto de Teruel se han incrementado un 50% desde el inicio de la pandemia como consecuencia de la necesidad de las aerolíneas y arrendadoras de dejar sus flotas en tierra ante el drástico descenso del tráfico aéreo mundial. Aunque la ampliación de las instalaciones estaba prevista de antemano, esta situación ha servido para certificar la necesidad de llevarla a cabo.

Los ingresos de explotación del Aeropuerto de Teruel se incrementaron el año pasado un 28,6% respecto a 2019 merced a su carácter industrial dado que los de AENA, el mayor gestor aeroportuario del mundo, se redujeron un 50% al contar con un 72,4% menos de pasajeros.

Y es que el tráfico mundial de pasajeros se redujo en 2020 un 65,9% en comparación con 2019, la disminución más pronunciada de la demanda de viajes en la historia de la aviación debido al impacto de la pandemia de coronavirus, según el informe de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Solo las aerolíneas europeas experimentaron una reducción interanual del tráfico del 73,7%.

Las compañías aéreas de todo el mundo están retrasando la renovación y ampliación de sus flotas para frenar la salida de caja y porque no los necesitan al operar con menos de la mitad de su capacidad. Y es que, desde que se vieron obligados a dejar en tierra el 90% de sus aviones por el bloqueo de la movilidad, gran parte de los aparatos no han vuelto a levantar el vuelo y algunos no lo volverán a hacer. De hecho, la flota operativa a 31 de diciembre de 2020 era un 24,8% inferior a la de un año antes, según los datos publicados por *Air Finance Journal*.

Las aerolíneas se han encontrado en el último año con un gran problema: dónde estacionar sus aviones y cómo gestionar su mantenimiento. Y es que el parón requiere de un complejo, y a la vez costoso, plan de mantenimiento que debe ser llevado a cabo por empresas certificadas. Al coste que supone el personal que se ocupa de estas tareas hay que sumar las tarifas de los aeropuertos.

El Aeropuerto de Teruel es la plataforma de estacionamiento, mantenimiento y reciclaje (MRO) de aeronaves más grande de Europa, actividad que lleva a cabo en sus instalaciones y en régimen de concesión la empresa Tarmac Aragón y la demanda recibida ha superado su capacidad de almacenamiento.

“Al tráfico aéreo internacional le está costando arrancar, por lo que hay mucha necesidad de es-



El director general del Aeropuerto de Teruel, Alejandro Ibrahim. J. E.

tacionar aviones”, corroboró el director general del Aeropuerto de Teruel, Alejandro Ibrahim.

Por eso, los ingresos de explotación del Aeropuerto de Teruel crecieron un 28,6% el año pasado en comparación con 2019. Por el contrario, los ingresos de AENA –que gestiona 46 aeropuertos y dos helipuertos en España y participa en la de 23 en otros países (el londinense de Luton, seis en Brasil, doce en México, dos en Colombia y dos en Jamaica)– cayeron un 50% por el desplome del tráfico de pasajeros.

## Cambios

El Aeropuerto de Teruel ha registrado desde el inicio de la pandemia 134 operaciones de aeronaves de gran tamaño, 94 llegadas y 40 salidas. El número de operaciones de aviación general se ha visto reducido por el periodo de cierre del tráfico aéreo en las primeras semanas pero, sobre todo, por la escasa actividad de las escuelas de vuelo, aunque el cierre de la delegación de la británica Flying Time Aviation se produjo a principios de 2020, antes de que comenzara la pandemia y a causa del *brexit*.

Respecto a los cambios en la forma de trabajar en el Aeropuerto de Teruel por el impacto de la pandemia, Alejandro Ibrahim explicó que ahora apenas hay visitas o reuniones presenciales, lo

“*Los protocolos de recepción de los pilotos son sencillos porque nunca llegan más de cuatro o seis personas*”

que ha acelerado las comunicaciones a través de internet.

Por otro lado, explicó que, aunque al principio los pilotos que aterrizaban para dejar los aviones estacionados a cargo de Tarmac utilizaban después un vehículo para desplazarse por carretera a los aeropuertos de Madrid o Barcelona, ahora suelen hacerlo en avionetas.

Estos pilotos no tienen la obligación de guardar cuarentena a su llegada, aunque sus compañías les hacen pruebas de coronavirus antes de viajar. En las instalaciones aeroportuarias turolenses utilizan mascarilla y mantienen la distancia de seguridad. “Además, aquí no hay problemas de aglomeraciones, no somos Barajas”, bromeó Ibrahim.

“Los protocolos de recepción son sencillos. Nunca llegan más de cuatro o seis personas, así que es fácil de gestionar”, añadió el director general.

Ibrahim señaló que la recuperación del tráfico aéreo dependerá de las posibilidades de moverse, que podrían aumentar conforme lo haga el ritmo de vacunación y se ralenticen los contagios. No obstante, apuntó que no se espera una recuperación del mismo hasta 2024 o incluso hasta 2026, en el peor de los casos.

El Aeropuerto de Teruel tratará de hacer frente a las necesidades de las aerolíneas en este escenario. Aunque el crecimiento de la actividad ha sido constante desde su puesta en marcha, la pandemia lo ha acelerado y las peticiones de estacionamiento se han incrementado un 50%.

De esta manera, la tercera y cuarta fase de pavimentación de la campa de estacionamiento de larga estancia que opera Tarmac Aragón (la última, en proceso de licitación) se han concatenado en el tiempo.

Ibrahim recordó que en estos momentos se está ejecutando el Plan Estratégico 2020-2023, que forma parte del Plan Director 2020-2030, que contempla una inversión de 45,58 millones de euros en diez años para ampliar en 195 hectáreas la superficie disponible y crear 200 nuevas plazas para el estacionamiento de aeronaves.

De las obras previstas en el Plan Estratégico por un valor superior a los 25 millones de euros, Ibrahim recordó que ya está en

funcionamiento la planta fotovoltaica para autoabastecimiento y construidas las tres naves logísticas, que podrían ocuparse en breve puesto que ya han recibido solicitudes. También ha terminado la segunda fase de pavimentación de la plataforma de estacionamiento (delante de los hangares) y la tercera de la campa de estacionamiento de larga estancia.

El hangar de pintura, continuó, terminará de levantarse en tres meses, mientras que para el hangar doble habrá que esperar todavía 15. También a finales de este mes estará redactado el proyecto para la construcción de otra nave logística para materiales aeronáuticos de 2.000 metros cuadrados, cuya obra se licitará en mayo y contará con cinco meses de ejecución. En paralelo, el departamento de Educación del Gobierno de Aragón construirá un hangar de formación.

La suspensión de los plazos administrativos al inicio de la pandemia llegó en la fase de presentación de ofertas, por lo que no tuvo una aficción directa en la ejecución de las obras. Tampoco estas se han tenido que parar como consecuencia del coronavirus dado que solo se han dado casos aislados de contagio en las constructoras. “Los trabajos se realizan al aire libre y contamos con grandes distancias”, recordó el director general.

# La plataforma aeroportuaria, un "modelo" para el desarrollo industrial de la provincia

Patronal y sindicatos alientan a la administración para que facilite la instalación de empresas

A. R. M.  
Teruel

La patronal y los sindicatos coinciden en señalar que el Aeropuerto de Teruel es "un modelo" del desarrollo industrial que el territorio necesita para generar empleo estable y de calidad que consiga asentar población. El responsable del área laboral y miembro ejecutivo de CEOE Teruel, Paco Ibáñez, señala que la provincia dispone de suelo y se encuentra ubicada en una posición estratégica, cercana a varios polos de desarrollo "en su mayoría masificados y con problemas de espacio". La secretaria general de CCOO en Teruel, Pilar Buj, destaca que la plataforma aeroportuaria y las empresas que operan en la misma, como Tarmac Aragón, son "un ejemplo" de lo que supone para el desarrollo económico "una actividad empresarial industrial bien gestionada".

En opinión de Ibáñez, en un momento en que cada provincia quería contar con su propio aeropuerto, "fue un acierto" enfocar el de Teruel hacia la actividad industrial. Esto ha permitido, continua, atraer a empresas tecnológicas punteras, que realizan una gran inversión en I+D+i, que la han convertido en "una plataforma aeroportuaria puntera en Europa".

La inversión pública realizada en este caso "ha tenido un importante retorno económico para Teruel" dada la creación de empleo y el consiguiente asentamiento de población. Por eso, considera que el Aeropuerto de Teruel puede ser un "modelo" para el desarrollo de otras actividades industriales. "Tenemos suelo y nos encontramos bien situados en el territorio, próximos a polos de desarrollo masificados y con problemas de espacio. Pero necesitamos que nos den herramientas para avanzar por ese camino", apunta.

Pilar Buj, entre tanto, argumenta que Tarmac Aragón es "el ejemplo de las empresas cuya instalación en la provincia debería estar potenciándose". Según la secretaria general de CCOO en Teruel, este es, junto con el propio Aeropuerto en el que opera en régimen de concesión, "el más claro ejemplo de lo que supone una actividad empresarial bien llevada". "Demuestra que la inversión, tanto pública como privada, puede ser rentable y potenciar la actividad económica en el territorio", dice.

Buj sostiene que tanto el Gobierno central como el autonómico deberían de generar más oportunidades como esta, "pero no lo están haciendo", afirma. Añade que "se han incumplido las promesas sobre la llegada de empresas industriales, necesarias para sustentar el sector servicios y fundamentalmente la hostelería".



Varios operarios trabajan en un Airbus 330 en el hangar operado por Tarmac Aragón en el Aeropuerto de Teruel. J. E.



**Paco Ibáñez**  
CEOE Teruel

*"Tenemos suelo y nos encontramos bien situados, próximos a polos de desarrollo masificados y con problemas de espacio"*

El desarrollo económico y la reindustrialización del territorio requieren también de unas comunicaciones sin las carencias que ahora presentan, según Ibáñez. "Ahora mismo, es muy difícil hasta hacer teletrabajo desde buena parte del medio rural y mucho más difícil atraer empresas a esos lugares. Incluso algunas punteras ya instaladas se plantean irse porque de esta manera no pueden trabajar con sus clientes. Dependen de esas comunicaciones y ahora son un desastre", argumenta.

Sobre este asunto, Buj aclara que la pandemia ha puesto en evidencia la importancia del teletrabajo para la economía. Por eso, considera prioritaria la instalación urgente de banda ancha simétrica como una de las principales herramientas para generar empleo, diversificar la economía y crear empleo estable y de calidad para poner freno a la despo-

blación. Añade que además abre nuevas vías para el desarrollo profesional de las personas en el medio rural.

## Evolución empresarial

Paco Ibáñez señala que la evolución de algunos de los principales indicadores económicos desde el inicio de la pandemia ha sido "muy negativa" para la provincia de Teruel. La afiliación a la Seguridad Social, por ejemplo, ha descendido un 2,57% respecto a febrero de 2020, por encima de la media aragonesa (2,35%) y española (2,08%), mientras que el paro se ha incrementado en ese mismo periodo un 40,18% y solo dos territorios, las Islas Baleares y Huesca, presentan un crecimiento porcentual más elevado. Además, la constitución de sociedades mercantiles descendió un 10,93% el año pasado.

La patronal ha observado que han comenzado a descender el número de empresas en ERTE y consideran que muchas de ellas no van a poder retomar la actividad y que en los próximos meses se incrementarán los cierres.

Para evitarlo, CEOE-Cepyme-CEAT Teruel solicita ayudas directas que permitan, al menos, conservar las empresas existentes. Y reiteran la necesidad de contar con una fiscalidad diferenciada por la baja densidad de población, "una discriminación positiva para que puedan competir en igualdad de condiciones, porque de otro modo prefieren



**Pilar Buj**  
CCOO Teruel

*"El Gobierno autonómico tiene que trabajar por generar sector industrial en Teruel y no solo en Huesca y Zaragoza"*

quedarse en la gran ciudad". "Necesitamos incentivos que ayuden a que las empresas turolenses puedan ser competitivas", sentencia Ibáñez.

"Las empresas están atravesando momentos muy difíciles y necesitamos de una vez por todas que lleguen las ayudas. La Administración debe poner en marcha planes de apoyo para que el tejido empresarial pueda subsistir porque, si lo poco que hay lo dejamos perder, esto va a ser un desierto. Una empresa son también sus trabajadores, que asientan población y generan vida y riqueza en el territorio", argumenta.

La situación generada por la pandemia ha dejado clara la dependencia de la provincia del sector servicios, especialmente del turismo procedente de la Comunidad Valenciana, que es la que más viajeros aporta, comenta también Ibáñez.

Por eso, según Buj, es prioritario diversificar la economía para no basarla únicamente en esos ámbitos. "Pero para ello, el Gobierno autonómico tiene que cumplir sus promesas y trabajar por generar un sector industrial en la provincia de Teruel y no solo en las de Huesca y Zaragoza", asevera.

## Seguridad laboral

La secretaria general de CCOO en Teruel, Pilar Buj, asegura que, aunque las empresas no han tenido excesivas dificultades para implantar las medidas de seguridad para evitar la propagación del coronavirus, sí que han podido "descuidar" otras.

"Las medidas de seguridad y de salud laboral no se pueden relajar o dejar de implantar. Todas son necesarias porque sino los accidentes laborales aumentan y no se puede poner en riesgo la vida de ningún trabajador o trabajadora. No podemos retroceder. Las empresas deben tomárselo muy en serio por el bien de todos", sostiene.

Admite que, aunque el inicio de la pandemia hubo algunas dificultades por la falta de equipos de protección y los continuos cambios en la normativa aplicable a cada sector económico, la adaptación se llevó a cabo sin mayores problemas en el grueso de las empresas turolenses. Por eso, mantiene que el ámbito laboral no ha sido foco de brotes de coronavirus.