

# EMPRESAS



Iberia, que ha visto cómo se producía una caída del tráfico del 3,6% en los últimos meses, ya ha presentado unas pérdidas de 170 millones de euros en el primer trimestre de este año, 70 millones más que el año anterior.

La situación de las aerolíneas en general y de Iberia en particular no pasa por su mejor momento. A la presión del precio del carburante, las tasas y la caída del consumo, la compañía que preside Antonio Vázquez suma otro grave problema para sus cuentas: un conflicto enquistado con los pilotos, cuyas huelgas de los últimos meses ya le ha costado 50 millones de euros. Ahora, Iberia espe-

ra que para mediados de octubre haya un respuesta favorable a su impugnación del laudo arbitral por la creación de Iberia Express que, en su opinión, ata de pies y manos la operativa de la compañía de medio radio y, por tanto, la aboca a graves pérdidas, que podrían superar este año los 300 millones de euros. El conflicto, por el momento, sigue abierto.

## Las pérdidas podrían alcanzar los 300 millones si el arbitraje ata de manos a Iberia Express

# Iberia se la juega a un laudo

■ Nuria Díaz

El laudo se "excedió en los términos de su mandato, socavando la capacidad del grupo para alcanzar una adecuada base de costes para el negocio e impedirá las oportunidades de crecimiento futuro". Con estas palabras anunciaba Antonio Vázquez en la reciente Junta de Accionistas, su decisión de impugnar el laudo al que habían recurrido la compañía y el Sepla en un intento de poner fin a las huelgas de los pilotos por la creación de Iberia Express. Una aerolínea de medio radio y bajo coste que Iberia considera indispensable para salir de las pérdidas y el Sepla, un atentado contra el colectivo.

La impugnación del laudo dictado por Jaime Montalvo el pasado 22 de junio se basa en esta argumentación: Montalvo sobrepasó los límites para los que de alguna manera habían sido requeridos sus servicios, es decir para determinar si la creación de Iberia Express es legal o no, y abordó cuestiones que

no estaban incluidas en la convocatoria de las huelgas del Sepla y que responden a la operativa de la compañía. Por ejemplo, establece que Iberia Express no puede contratar pilotos fuera del marco del escalafón compartido con Iberia y que, además, será Iberia la que deberá hacer la instrucción de los mismos. De esta forma, a partir del inicio de actividad, los pilotos pasarán a prestar servicio como copilotos de Iberia Express, donde desarrollarán su trabajo hasta que se produzcan vacantes de copiloto en la compañía matriz.

"Es decir -señalan fuentes del sector- que el colectivo de pilotos controlará la nueva compañía, precisamente de lo que Iberia pretendía escapar". Paralelamente al proceso abierto por Iberia, su filial Express, aunque no lo ha hecho público, también ha presentado un recurso sobre el laudo.

La impugnación la verá la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, y la compañía espera que dicte sentencia para mediados de

octubre. Y lo cierto es que la espera con mucha expectación porque es mucho lo que se juega.

### Números rojos al alza

Iberia, que ha visto como se producía una caída del tráfico del 3,6% en los últimos meses, ya ha presentado unas pérdidas de 170 millones de euros en el primer trimestre de este año, 70 millones más que el año anterior. Números rojos que, a su vez, han lastrado los resultados del holding IAG que ha presentado unas pérdidas de 240 millones. El problema es que Iberia creó Iberia Express para levantar el negocio doméstico y de medio radio y poder salir así de las pérdidas, pero esta estrategia se basaba en poder operar la nueva compañía en línea con las condiciones en las que lo hace la competencia, algo que el laudo, no permite. Así las cosas, si no se rectifica el laudo, las pérdidas podrían agravarse hasta los 300 millones este año. Lo cierto es que el primer mediador, Manuel Pimentel, ya alertó en su informe -que no

fue aceptado por el Sepla- de la grave situación de Iberia.

El consejero delegado, Willie Walsh, no se ha andado con paños calientes. Si bien ha señalado que los malos resultados de IAG se deben en parte al coste del combustible, que ha aumentado un 24,9% hasta 1.409 millones de euros, no ha dejado de mencionar que gran parte de los números rojos se deben a la situación de Iberia y ha acusado a los pilotos de querer hundir la compañía solo por defender sus propios intereses. "En Iberia hay talentos excelentes. Sin embargo, la acción de los pilotos no ha hecho sino poner en peligro sus propios puestos de trabajo, los de sus compañeros y a la propia Iberia. Iberia no tendrá futuro si no crece y ahora mismo no podemos crear nuevas rutas, y no lo haremos, a menos que puedan ser rentables". Walsh señaló también que "si Iberia sigue en pérdidas, habrá que poner en marcha medidas más drásticas y se hará todo lo necesario porque queremos que sea viable".

Si bien no señaló cuáles pueden ser estas medidas parece claro que se los ajustes, drásticos, podrían ir por el lado de las reducciones salariales y de personal.

**"Iberia no tendrá futuro si no crece y ahora mismo no podemos crear nuevas rutas, y no lo haremos, a menos que puedan ser rentables", asegura el consejero delegado de IAG, Willie Walsh**

Además, señalan algunas fuentes del sector, se podría reactivar la denuncia por huelga ilegal ante la Audiencia Nacional que Iberia retiró "por buena voluntad" cuando se puso en marcha el proceso del laudo para reclamar una indemnización por los "graves daños causados", que la compañía cifra en 3 millones de euros al día. "Lo que te juegas es la supervivencia"-afirma una fuente.

### Los pilotos mantienen el pulso

Por su parte, el Sepla tampoco está contento del todo aunque su dirigente, Justo Peral, ha conseguido lo que en realidad nadie esperaba: el escalafón único. A cambio, bajada de sueldos, pero el pulso continúa. El próximo 25 de julio se cumple el plazo para la constitución de la comisión que debe aplicar el laudo y que está formada por dos representantes de Iberia, dos del Sepla y uno más, que debe ser independiente y presidir el tripartito. Iberia ha propuesto a Esteban Rodríguez Vera, y el Sepla no ha hecho propuesta porque, aseguran en el sindicato, "no va a haber acuerdo, asique preferimos que sea el árbitro el que proponga un nombre". Fuentes del Sepla aseguran que "con su postura, parece que la empresa quiere incitarnos a hacer una huelga".

En este conflicto, el ministerio de Fomento, señalan fuentes del sector, también ha jugado un papel significativo. "Iberia no quería el laudo, no lo creía necesario, pero los pilotos lograron convencer a la ministra Ana Pastor de que se imponía esta solución".

Por si fuera poco, en el porvenir de la aerolínea todavía hay más incógnitas, por ejemplo, el futuro de la participación de Bankia en su capital, que es de un 12%.

Además, estapor resolver el cambio de modelo al que el sector parece abocado. Muestra de ello es que la única aerolínea que gana dinero en estos momentos es Vueling, que está apostando por una estrategia a medio camino entre la aerolínea tradicional y la de bajo coste, y que parece que le está dando buenos resultados.

## 26 huelgas en 31 años y tres laudos

■ La historia de Iberia es también la historia de una de las empresas con mayor conflictividad social. El colectivo de los pilotos ha convocado 26 huelgas en 31 años, lo que deja un saldo de casi una huelga al año. Motivos: de lo más diverso. En 1981, con Felipe Cons como presidente, se convocó una huelga de celo por la negociación a realizar labores laterales y para reclamar subidas

salariales. Varios de estos paros responden a los problemas para firmar el convenio colectivo correspondiente. Concretamente ahora, el colectivo lleva desde 2009 sin aprobar uno nuevo. Por este motivo hubo importantes huelgas en la primavera de 1999, y el verano de 2001, que acabo con la aceptación de ambas partes de un laudo arbitral dictado por Federico Durán, con

Xabier de Irala como presidente. Este es el segundo laudo en el haber de la compañía. En 1984, con Carlos Espinosa de los Monteros al frente, Iberia tuvo que echar marcha atrás a un expediente de regulación de empleo. En 2006, vuelta a las huelgas por la negociación de un nuevo convenio y el lanzamiento de clickair. Después ha habido huelga de celo en 2008

y 2009, de nuevo a vueltas con el convenio, que finalmente se firmó el 25 de marzo de ese año. Y en 2011, tras el anuncio de la creación de Iberia Express, comienzan las huelgas el 18 y 29 de noviembre, continúan las jornadas del 9, 11, 24, 27 y 30 de enero de este año. Continúan el 13, 17, 20, 24 y 29; otros 30 días en marzo, abril, mayo, junio y julio. Resultado, un nuevo laudo, el tercero en la historia de la compañía, recurrido por la empresa.

## A vueltas con las tasas

■ Aún hay varias compañías que no se han pronunciado, pero Iberia después de pensárselo mucho, al final ha decidido no trasladar el coste de la subida de las tasas aeroportuarias a los billetes emitidos antes del 1 de julio, fecha en la que entra en vigor la subida. El consejero delegado de Iberia,

Rafael Sánchez-Lozano, asegura que "pese a la complicada situación financiera que atraviesa la compañía, hemos decidido no trasladar la subida de tasas a quienes compraron su billete antes del 1 de julio. Asumiremos cualquier coste adicional que proceda relacionado con

estos billetes para no perjudicar a nuestros clientes, especialmente en momentos tan difíciles como los que vivimos". Eso sí, Iberia lamenta los efectos adversos que, para el sector supone la subida de las tasas. Ryanair anunciaba hace unos días que ellos sí lo trasladarían al billete.