

## El recorte del 15% en oferta, 25 aviones y 'handling', aleja a la española del crecimiento de British

### Iberia se diluye

■ El plan de reestructuración de Iberia, que contempla la reducción de 4.500 puestos de trabajo - se va desgranando y uno de los aspectos que más preocupa en el sector es el recorte en la capacidad, que le resta músculo dentro del holding IAG.

En el plan recién presentado, se anuncia que revisará su red para centrarse en aquellas rutas que sean rentables y diseñará un nuevo plan comercial para incrementar sus ingresos, que pasa por un cambio en el modelo de explotación de sus rutas de corto y medio radio, una reducción de sus costes salariales y una revisión de todos sus negocios no estratégicos.

Esto supone la reducción de oferta será del 15%; esto es 25 aviones (cinco de largo radio y veinte de corto y medio) que en términos de oferta (Asiento Kilómetro Ofertado, AKO) significa un 13% y largo radio y un 21% en corto y medio.

Estas cifras han hecho que hasta el ministerio de Fomento asegure sentirse preocupado, así como el director comercial de AENA, José Manuel Fernández Bosch, ya que la aerolínea, que tiene su hub en Madrid-Barajas, es un "cliente fundamental" para el gestor aeroportuario. "Nos preocupa, como le preocupa a todo el mundo en España", reconoció. Iberia opera 700 vuelos diarios desde la T4 de Barajas.

Pero sin duda el colectivo de pilotos es el que más polvareda ha levantado, después de reunirse con la dirección y mostrarse en completo desacuerdo con el plan, han llegado a pedir la ruptura con British.

La fusión con British Airways, que en 2011 dio lugar a la creación del holding IAG, está en el centro de la polémica. Los pilotos agrupados en el Sepla consideran que no se trata de una unión entre iguales, sino que es la aerolínea británica la que en realidad lleva la voz cantante y la que está desmantelando Iberia en su propio beneficio. Los otros sindicatos mayoritarios en Iberia coinciden con esta teoría.

#### Destino de las sinergias

En un comunicado, el Sepla denuncia que los 400 millones de euros anuales obtenidos de las sinergias fruto de la fusión entre Iberia y British Airways (BA) "se destinan a la parte inglesa, con el fin de conseguir una empresa fuerte y con mayor músculo, mientras que la parte española aplica una gestión empresarial de recortar producción y trocear la empresa, opuesta a la que se aplica en Londres".

Así, hace hincapié en que mientras BA potencia inversiones, contrataciones (busca contratar a 800 pilotos, según el Sepla) y renovación de su flota con aviones competitivos, la española disminuye unidades, recorta producción y despide masivamente a trabajadores.

#### La compañía rechaza estas críticas

En un comunicado, Iberia asegura que con este comportamiento Sepla pretende tan sólo ocultar el verdadero problema de la compañía, que es su falta de competitividad, debida principalmente a los elevados costes del

colectivo de vuelo, que llegan a duplicar a los de la competencia. En concreto, los pilotos de Iberia cobran una media de 200.000 euros al año, mientras que los de la competencia cobran 100.000 y trabajan más horas.

Señalan asimismo que Iberia no ha traspasado ninguna ruta a British Airways. En la T4 British opera 10 vuelos al día en la ruta Madrid-Londres, frente a 700 del Grupo Iberia. La cancelación de rutas se debe única y exclusivamente a que registran pérdidas de forma reiterada.

Con respecto a la acusación de que British descapitaliza Iberia, la aerolínea española señala que la caja de Iberia se ha utilizado desde 2008 hasta 2012 de la siguiente manera: 446 millones de euros a EREs (principalmente, prejubilaciones, incluyendo las del colectivo de pilotos); 394 millones de euros destinados a inversiones para nuevos aviones, entre ellos los A330 y A320, que los mismos pilotos han pedido; 334 millones de euros al pago de la deuda y 154 millones de euros a cubrir pérdidas generadas por las operaciones y circulante. Actualmente Iberia pierde al día 1,7 millones de euros, lo que contribuye a deteriorar la caja, que en la actualidad supera ligeramente los 1.000 millones de euros.

#### Renovación flota

Contestan también a la acusación de que British Airways renueva su flota, mientras que Iberia no lo hace apuntando que la única decisión relevante de adquisición de flota que se ha tomado en IAG tras la fusión ha sido la compra de 16 Airbus A330,



Iberia recorta frecuencias de corto, medio y largo radio.

**AENA está preocupada ya que la aerolínea, que tiene su hub en Madrid-Barajas, es un "cliente fundamental" para el gestor aeroportuario**

**Iberia asegura que no ha traspasado ninguna ruta a British. En la T4 British opera 10 vuelos al día en la ruta Madrid-Londres, frente a 700 de Iberia**

de ellos, ocho en firme que Iberia recibirá a partir de enero de 2013 y 8 opciones adicionales. Estos aviones incorporarán el nuevo producto de largo radio para sus cabinas Turista y Business. British Airways aprobó la renovación de su flota hace cinco años, es decir, antes de la fusión.

Por último, Iberia señala que la compañía lleva teniendo pérdidas

operativas desde 2008. En 2009, dos años antes de la fusión, tuvo los peores resultados de su historia reciente. Antes de la fusión, Iberia ya tenía serios problemas estructurales y de competitividad, que se han agravado por la crisis económica.

La situación de los mercados naturales de Iberia es mala y el mercado origen España es muy débil en estos momentos, por lo que se ha acentuado el desfase con los competidores. La compañía no puede cubrir con sus ingresos los altos costes de funcionamiento. Por esta razón, Iberia necesita de forma urgente un plan de transformación total. British Airways, tuvo pérdidas en dos ejercicios - de marzo de 2008 a marzo de 2010 -, y volvió a registrar beneficios gracias a un plan de reestructuración que incluyó la reducción de tamaño y plantilla, congelación salarial y aumento de productividad; su plantilla ha pasado de 60.000 empleados a 36.000 en diez años, de 2001 a 2010; en ese mismo período la plantilla de Iberia ha pasado de 26.000 a 21.500 empleados.

## Competencia multa a las cárnicas

■ La CNC ha impuesto sendas multas de 31.500 euros a la Asociación de Industrias de la Carne de España (Aice) y a la Federación Catalana de Industrias de la Carne (Fecic) por recomendar a sus empresas asociadas que repercutiesen a los ganaderos los costes de retirada y eliminación de los materiales específicos de riesgo (MER). La CNC asegura que esta conducta anticompetitiva está tipificada como infracción, según un comunicado remitido por este organismo. Considera que la recomendación colectiva, por su contenido y difusión -a través de una circular-, y por quien las efectúa, dos asociaciones representativas del sector, tiene por objeto homogeneizar el comportamiento de las empresas

cárnicas mediante la repercusión en el ganadero del coste de los MER. Recuerda que en mayo de 2011, la Dirección de Investigación de la CNC abrió un expediente sancionador contra la Confederación de Organizaciones Empresariales del Sector Cárnico de España (Confecarne), Aice y Fecic. Finalmente, CNC ha decidido sancionar a Aice y a Fecic, mientras que "considera no acreditada la existencia de infracción" con respecto a Confecarne. La investigación se llevó a cabo como consecuencia de una denuncia presentada por la Asociación Española de Productos de Carne de Vacuno (Asoprovac), la Confederación de Cooperativas Agroalimentarias y la Asociación Agraria Jóvenes Agricultores (Asaja).

#### BREVES

■ **BITEXT** Sentiment proporciona al ecosistema Insights análisis de sentimiento multilingüe basado en un análisis semántico profundo, ayudando así a que las empresas saquen el mayor partido al poder del análisis de las redes sociales para conectar con clientes, socios y empleados de forma totalmente nueva. Descubrir las ideas clave de millones de conversaciones que tienen lugar cada día en los medios sociales puede transformar el futuro de una empresa. El análisis de sentimiento multilingüe en tiempo real que proporciona ofrece a las empresas la oportunidad de entender mejor y más rápido a sus clientes.

■ **ISOFOTON** construirá una planta fotovoltaica de 50 megavatios (MW) en Ecuador, una de las mayores de América Latina y la primera en el país de esta dimensión, por un importe de 100 millones de dólares (unos 78,5 millones de euros), informó la compañía.

El parque solar se asentará en la parroquia de Calderón, a 10 kilómetros de Quito, y las obras emplearán a 500 personas durante su construcción. La planta tendrá una potencia nominal de 49,6 MW y una potencia pico de 54.065 MW, esto la convierte, por dimensiones y capacidad de producción, en una de las mayores de América Latina.

## Presenta el 'Plan 3 millones' para incrementar un punto el PIB

### Anfac quiere fabricar un millón de coches más

■ La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha presentado su 'Plan 3 millones', que fija como objetivo alcanzar una producción en las plantas españolas de tres millones de vehículos, un millón más que en la actualidad, lo que se traduciría en un crecimiento del 1% del PIB nacional.

El vicepresidente ejecutivo de Anfac, Mario Armero, explicó, tras la presentación del Plan, que la meta es alcanzar los objetivos previstos entre los años 2015 y 2016, y detalló que la inversión pública para aplicar las cien medidas contenidas en el programa alcanzaría 500 millones de euros en total.

El plan consta de tres objetivos principales: recuperar una producción de tres millones de vehículos en España, alcanzar un volumen de ventas totales de dos millones de vehículos (1,3 millones de turismos) y exportar a otros países 2,5 millones de unidades al año.

#### Empleos

Según los cálculos de Anfac, la consecución de estos objetivos permitiría crear 73.000 empleos, reducir en 10.000 millones de euros los costes logísticos, incrementar en un 4% las exportaciones españolas y contribuir al crecimiento económico con una aportación adicional al PIB del orden del 1%.

Las medidas que plantea Anfac son de carácter transversal y requieren la constitución de una comisión interministerial para su estudio. Así, en el ámbito del mercado, la patronal



Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de Anfac.

**Según los cálculos de Anfac, la consecución de estos objetivos permitiría crear 73.000 empleos y reducir en 10.000 millones los costes logísticos**

de fabricantes pide planes recurrentes de renovación del parque, como el PIVE, que, según los datos aportados por Armero, acumula ya 21.000 reservas que se traducirán en matriculaciones.

Además, el vicepresidente de Anfac abogó por liberalizar las ITV y por establecer un marco fiscal adecuado, lo que pasa por suprimir el "anacronismo" del impuesto de

matriculación y por no "caer en la tentación" de establecer nuevos gravámenes sobre el automóvil, que suporta actualmente nueve impuestos distintos.

En el campo de la competitividad industrial, Armero criticó la reforma energética aprobada por el Gobierno, que para los fabricantes de automóviles supone elevar sus costes de energía en un 8%, lo que supone que fabricar un coche en España sea 15 euros más caro que en Alemania, sólo por el factor energético. Con estas iniciativas, Anfac aspira a que el automóvil lidere la reindustrialización de España, puesto que se trata de un sector que cuenta con las fortalezas necesarias para cumplir esta misión, como prueban las inversiones de 2.000 millones de euros anunciadas.