

¿Son los pilotos los 'malos' de este conflicto?

Iberia y el Sepla rendirán cuentas en la Audiencia Nacional el 17 de abril

ANÁLISIS

MARISA RECUERO / Madrid

La cuerda está tan tensa que ya no aguenta. Iberia está empeñada en sacar adelante una *criatura* de bajo coste sea como sea. «Si o sí», advirtió su presidente, Antonio Vázquez, hace ya dos años, cuando anunció la creación de una aerolínea *low cost* para competir con Ryanair e easyJet en los vuelos de corto y medio radio. Hoy, la compañía insiste en asegurar que nunca pretendió crear una aerolínea de bajo coste, sino de *costes bajos*. Sin duda, un juego de palabras que no termina de convencer a los clientes, ni mucho menos a sus competidores.

El rifirrafe que la compañía mantuvo, y sigue manteniendo, con sus pilotos denota inmadurez por ambas partes. Sorprende que nadie sea capaz de poner paz en la disputa, ni ceder en la negociación

Ocho pilotos han sido despedidos por negarse a trabajar y 26 expedientados

El periodo de 'incidencias' enfrenta también a Iberia y el Sepla

cual niños pequeños. Unos defienden el futuro de la compañía (con razón). Los otros no están dispuestos a perder sus actuales —y para muchos envidiables— condiciones laborales.

La única realidad es que la empresa consiguió su objetivo e Iberia Express está volando. No im-

porta que los pilotos no estén de acuerdo, ni que más de 600.000 personas vayan a sufrir las consecuencias de los 30 días de huelga convocados por el Sepla. Lo más fácil es culparse mutuamente.

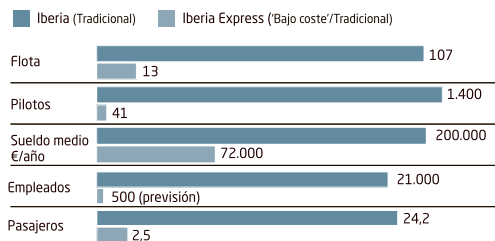
Lo único que está claro es que este conflicto no tiene fin, a no ser que Rafael Sánchez Lozano, el consejero delegado de Iberia, cumpla sus palabras y zanje de un plumazo la situación recurriendo a un expediente de regulación de empleo. En ese caso, de nada valdrán los siete meses de protestas —desde diciembre hasta julio— que el sindicato de pilotos Sepla se empeñó en convocar.

Lo peor es que Iberia Express no es el único conflicto que tiene que enfrentar la compañía. El próximo 17 de abril, Iberia se sentará ante un tribunal de la Audiencia Nacional, a petición del Sepla, para rendir cuentas por el plan de actividad y descanso que la empresa aplica a sus tripulaciones.

Ocho pilotos fueron despedidos ya por culpa de las llamadas incidencias que tienen que cumplir los tripulantes de Iberia. Es más, otros 26 tienen abierto un expediente disciplinario por no querer trabajar cuando la empresa lo ordena. «Se negaron a realizar los vuelos que tenían asignados sin ninguna razón que lo justificara», alega la compañía. «La empresa no cumple la normativa aeronáutica de descanso de las tripulaciones», argumentan los pilotos, que se niegan a trabajar sin cumplir sus descansos. ¿Pataleta del Sepla o imposición de Iberia?

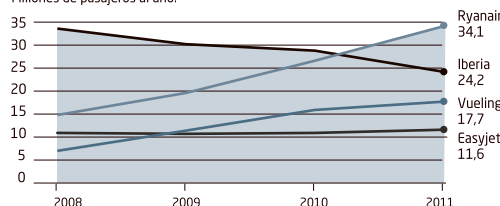
Incidencias es el periodo en que un piloto no tiene asignados servicios de vuelos fijos, excepto los días señalados como libres, cuando la empresa les puede nombrar los servicios que considere oportunos con objeto de estabilizar la programación de vuelo. Es más, les puede asignar servicios de imaginaria y retén. Así lo recoge el convenio colectivo de pilotos de Iberia.

La nueva estrategia de Iberia

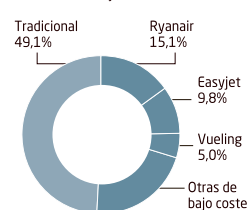


VOLUMEN DE PASAJEROS

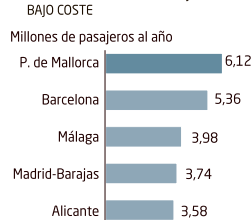
Millones de pasajeros al año.



TIPOS DE PASAJEROS EN ESPAÑA

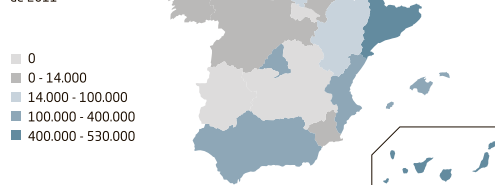


AEROPUERTOS CON MÁS VIAJEROS DE BAJO COSTE



LA DEMANDA DEL BAJO COSTE

Viajeros en diciembre de 2011



FUENTE: Instituto de Estudios Turísticos y Aena.

EL MUNDO

El problema es que la situación de incidencias definida para Iberia no existe como tal en la normativa aeronáutica europea de limitaciones de tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones. Documentos internos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, dependiente del Minis-

terio de Fomento, dirigidos a Iberia y a los que tuvo acceso este diario, así lo acreditan.

«El operador está obligado a que las programaciones de las actividades se elaboren y publiquen con tiempo suficiente para dar a los miembros de la tripulación la posibilidad de organizar adecua-

damente su descanso», en palabras del director de Seguridad de Aerona- ves, Luis Rodríguez.

«En consecuencia, para una determinada programación de tiempos de vuelo, actividad y descansos, efectuada conforme a la normativa aeronáutica, se considere adecuadamente realizada, es imprescindible que la misma se haya puesto en conocimiento de las tripulaciones en debida forma y con tiempo suficiente para poder orga-

La compañía tuvo que adaptar sus descansos a la normativa europea

La falta de sueño de un piloto equivale a superar la tasa de alcoholemia legal

nizar su descanso», según reconoce en uno de los documentos.

La situación descrita obligó a Iberia, el pasado 17 de diciembre, a modificar el manual de operaciones que usan sus pilotos. Desde entonces, las tripulaciones son conscientes de sus tiempos de vuelo y descanso conforme a la normativa aeronáutica. No obstante, la agencia advirtió a Iberia de que deberá garantizar «un periodo mínimo de descanso» antes de una incidencia.

La ley contempla que el servicio a desempeñar no comenzará hasta, al menos, 10 horas después de haber sido notificado. El Sepla dice que no se cumplen los descansos. Incluso, denuncia que algunos pilotos llegan a estar 26 horas sin dormir. Un informe interno de Iberia compara la fatiga que produce la falta de sueño con el alcohol en sangre. Si un piloto está más de 17 horas despierto supera el límite de alcohol permitido para conducir.

No es discutible que Iberia tiene que reinventarse para salir del agujero. Sin embargo, habría que discutir la manera de hacerlo para evitar que el pasajero sea siempre el rehén de un conflicto sin tregua.

Las tasas amenazan al turismo

La patronal turística Exceltur denunció ayer que la «desproporcionada» subida de las tasas aeroportuarias que contemplan los Presupuestos Generales del Estado de 2012 podría provocar «una caída máxima de llegadas de turistas (entre españoles y extranjeros) de 2,87 millones». Estos turistas dejarían de generar un gasto de 1.636 millones de euros durante el año, en los dife-

rentes destinos españoles de su área de influencia.

Exceltur expresó su «notable preocupación» por los «desfavorables efectos» que dicha subida pudiera generar sobre los resultados del sector turístico en el conjunto del año. Según sus cálculos, los aeropuertos más afectados por el descenso de turistas serán el de Barcelona-El Prat, con 1,16 millones menos

de viajeros, seguida de Madrid-Barajas, con 945.115 turistas menos, Palma de Mallorca con 268.567 menos y Málaga con 146.616 menos.

En un comunicado, el 'lobby' de las principales empresas del sector turístico señala que según sus propios estudios de sensibilidad el promedio de la subida de tasas aplicables sobre los siete principales aeropuertos espa-

ñoles sería del 50,3% en Madrid, del 53,6% en Barcelona y del 12,9% en Palma, Málaga, Gran Canaria, Alicante y Tenerife Sur.

«Exceltur apela a las fuerzas políticas para que se reconduzca esta situación durante la tramitación parlamentaria de los Presupuestos Generales del Estado, de manera que el turismo pueda seguir ejerciendo de locomotora de la recuperación económica y del empleo en España» afirma la nota.