

Jornada de movilizaciones Se cumplen los servicios mínimos

IBERIA MINIMIZA LA HUELGA

La aerolínea evita que se repitan las escenas de caos de otras navidades tras el primer paro de los pilotos

Miguel Ángel Gavira

MADRID. El primero de los dos días de huelga de los pilotos de Iberia transcurrió ayer sin grandes ni desagradables sobresaltos. La compañía consiguió minimizar el impacto de los paros y evitó la posible utilización de los pasajeros como 'rehenes' simbólicos en las fiestas cercanas a la Navidad. Un portavoz oficial de la aerolínea aseguraba a *elEconomista* que "uno de los objetivos principales de la empresa era que no podían verse las mismas imágenes de otros años".

El conflicto de los controladores y el cierre de aerolíneas como Air Madrid y Air Comet han tenido como consecuencia que en tres de las últimas cuatro Navidades los aeropuertos españoles se hayan colapsado, pero ayer se rompió la mala racha con una jornada de absoluta tranquilidad.

A tenor de los datos que se conocían al cierre de esta edición, Iberia había conseguido el objetivo: ni gran afluencia de pasajeros desorientados, ni grandes colas en los mostradores. El trabajo de recolocación de clientes en los días previos ha funcionado a la perfección y se han cumplido los servicios mínimos marcados por el Ministerio de Fomento sin ningún problema. La propia compañía aseguraba que se habían recolocado al 98 por ciento de los pasajeros afectados por la cancelación de estos vuelos (aproximadamente unos 12.000 clientes que ya habían cogido el billete antes de anunciarse la huelga).

Se protegen las islas

De los 286 vuelos que estaban previstos para la jornada del 18 de diciembre se han cancelado 91 rutas, lo que ha supuesto que se han respetado todas las operaciones de conexión con las islas y el 100 por cien

La cronología

LAS GRANDES HUELGA DEL SEPLA EN IBERIA

Junio-julio 1984

■ Huelga indefinida por el incumplimiento del convenio de 1983 y contra el expediente de regulación de empleo a 60 pilotos. Durante el conflicto, Iberia despidió a 10 comandantes, incluido el secretario general del Sepla. El paro terminó con un laudo arbitral que obligaba a retirar el ERE y a mantener la plantilla.

Nov.-dic. 1995

■ Huelga de 16 días de los pilotos en protesta por considerar que Iberia incumplía el plan de viabilidad de 1994. Se llegó a un acuerdo en marzo de 1996.

Verano 2001

■ Tal vez las movilizaciones más salvajes de los pilotos de Iberia. El Sepla convocó diez días de paros. Se celebraron los tres primeros y el Gobierno ordenó un arbitraje obligatorio tras la suspensión temporal de todos los vuelos de Iberia. Fue el primer cierre patronal de la empresa aérea.

Julio 2006

■ Dos días de huelga, de los siete convocados en protesta por la creación de Clickair. Se firmó un acuerdo en Fomento.

de los vuelos con África. En las rutas de Latinoamérica, el corazón del negocio de Iberia, se cancelaron en la jornada de ayer el 12 por ciento de los vuelos, los que coincidían con itinerarios en los que se realiza más de una frecuencia diaria, como es el caso de destinos como Buenos Aires, Nueva York, Miami, México y Sao Paulo.

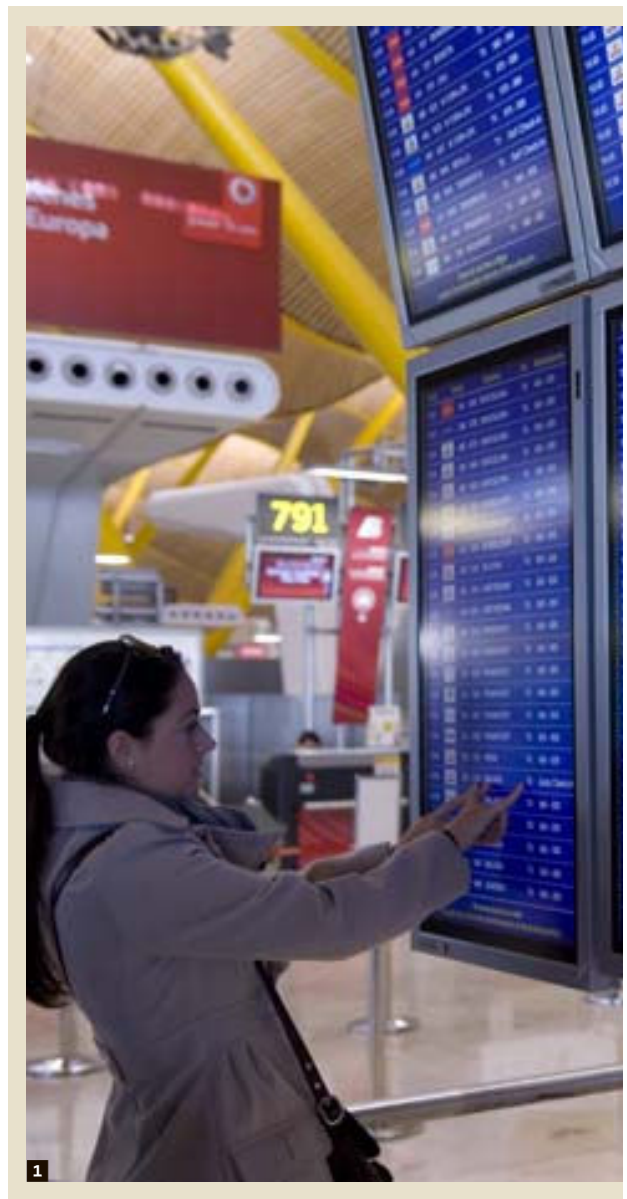
Las operaciones más afectadas en el día fueron las que unían ciudades españolas con europeas y los vuelos de ámbito nacional. Todas ellas tuvieron unos servicios mínimos que oscilaron entre el 25 por ciento de los vuelos entre rutas españolas con menos de 500 kilómetros de distancia y el 50 por ciento de las operaciones en el resto.

El paro no afectó en ningún caso a los vuelos que opera Air Nostrom, franquiciada de Iberia, o Vueling, compañía participada en más de un 45 por ciento por la empresa presidida por Antonio Vázquez. La huelga tampoco ponía en peligro vuelos de código compartido de otras aerolíneas con la compañía aérea con sede en Barajas.

Amenaza de expedientes

Iberia, que estaba dispuesta a abrir duros expedientes ante cualquier anomalía, no ha observado ninguna actitud sospechosa en el colectivo de pilotos en el día de la huelga. Si que ha detectado retrasos más grandes de lo esperado en los días anteriores, algo que, a juicio de responsables de la compañía, son prácticas que se podrían considerar huelga de celo, pero estas sospechas son muy complicadas de demostrar.

"Si un piloto tarda 40 minutos en despachar el vuelo (una operación que supone la firma de la documentación tras recibir la información sobre el itinerario, carga y pasajeros del mismo), cuando el tiempo normal es 15 minutos y en



El miércoles se cita el Comité de Huelga para intentar desbloquear la situación entre los pilotos y la dirección

vez de 20 minutos de rodadura emplea 40 minutos, acumula retrasos cercanos de una hora que pueden suponer un exceso de actividad y la obligatoriedad de cambiar a la tripulación por otra. Un relevo que supone un gran contratiempo para la empresa", señalan desde la aerolínea.

Éste es sólo un ejemplo de cómo se puede alterar la operación cotidiana, aunque la dirección de Iberia no ha dado datos oficiales sobre si en las últimas semanas, desde que

se anunció oficialmente la huelga, la puntualidad de las operaciones ha descendido alarmantemente.

Un portavoz oficial de Sepla desmentía ayer cualquier posible huelga de celo. De hecho, el sindicato ha recomendado a los pilotos ser estos días mucho más exhaustivos si cabe con cualquiera de sus procedimientos, para que no se malinterprete por parte de la dirección de la compañía cualquier decisión que tengan que tomar.

Pero ayer no fue un día malo y el colectivo de pilotos cumplió los servicios mínimos dictados por el Gobierno con ejemplaridad. El mismo portavoz sindical añadía a este periódico que "la jornada se ha desarrollado con total normalidad". Durante la mañana de ayer el jefe sindical de Sepla-Iberia señalaba en declaraciones a *Europa Press* que



SIN GRANDES SOBRESALTOS. 1. Una pasajera mira el tablón de vuelos, que incluye información adicional sobre las dos jornadas de huelga para que los clientes se puedan informar correctamente a través de la web de Iberia y de un servicio telefónico. 2. Varios aviones de Iberia atracados en los muelles de Barajas. 3. Los puntos de información de Iberia en la T-4 no presentaban demasiada afluencia. 4. Otro pasajero contempla la lista de vuelos. FERNANDO VILLAR / EFE



“mantendrán sus medidas” si la compañía no cumple a “rajatabla” los acuerdos firmados y sigue empeñada en lanzar Iberia Express. Para los pilotos, la creación de la nueva low cost “es una cortina de humo” que esconde en realidad “la entrega de activos a British Airways a través de la segregación de los activos de la aerolínea española y el despido de trabajadores”.

Agotar el diálogo

Hasta la próxima jornada de paros prevista para el 29 de diciembre ambas partes deberían agotar todas las alternativas de diálogo posibles. A día de hoy, la única reunión que está prevista para esta semana es para el miércoles. Se trata del Comité de Huelga y el encuentro se producirá con la misión de intentar desbloquear la situa-

ción y desconvocar los paros, pero no tiene previsto entrar en otro tipo de acercamiento.

Mas allá de esta fecha, no hay ningún encuentro programado para seguir negociando el convenio colectivo, una batalla laboral en la que Iberia ha confiado en el bufete de abogados Garrigues para que la represente. Se trata de una misión casi imposible, ya que ambas partes hablan idiomas diferentes en estos momentos. Para los pilotos, la creación de Iberia Express incumple el anexo 10 del convenio –que asegura que los vuelos de conexión para las rutas trasatlánticas deben ser operador por pilotos de Iberia–, y debe ser eliminada la puesta en marcha de esta nueva aerolínea.

En cambio, para la dirección de la compañía se puede hablar de todo en el convenio colectivo, excep-

Ambas partes esperan conocer a mediados de esta semana al nuevo titular de Fomento para intentar reunirse con él

to de Iberia Express, una decisión que la empresa considera a la vez estratégica e independiente de la negociación colectiva y que, para ella, entra dentro del derecho de libertad de empresa que recoge la Constitución Española.

Entre una jornada de huelga y otra sí que hay un hecho bastante significativo que podía cambiar el curso de los acontecimientos. Una vez que sea investido Mariano Rajoy como nuevo presidente del Gobierno deberá dar a conocer a los

miembros de su Gabinete a mediados de la semana. Es lógico que el nuevo ministro de Fomento o algún miembro destacado del nuevo equipo se reúna con ambas partes para intentar apaciguar los ánimos y buscar un preacuerdo.

No hay que olvidar que el último conflicto entre la dirección de la compañía y los pilotos fue en 2006 por la creación de Clickair. Se resolvió en la sede de Fomento con la mediación de la por aquel entonces ministra Magdalena Álvarez.

Desde la industria turística se espera que se llegue a ese acuerdo lo antes posible para evitar que se golpee la imagen del país en un momento económico tan delicado como el actual. El vicepresidente ejecutivo de Exceltur, José Luis Zoreda, advirtió ayer en declaraciones a la cadena SER que la huelga

de pilotos ha generado “efectos económicos perversos” desde que se realizó su anuncio, no sólo por las molestias ocasionadas para los pasajeros afectados, sino por el efecto “disuasorio” a la hora de viajar ante el desconocimiento de las fechas desde su anuncio hasta que finalmente fue convocada para los días 18 y 29 de diciembre.

Sobre el impacto económico, un portavoz oficial de Iberia señaló a este periódico que a lo largo de esta semana se podría conocer una primera valoración oficial sobre el daño que han supuesto los paros para las arcas de la aerolínea, que no andan muy boyantes tras los últimos resultados de IAG –el consorcio aéreo que engloba a BA e Iberia–, que registró un beneficio de explotación de 353 millones, un 33,5 por ciento menor que en 2010.