UGT Vuelo

EL PLAN DE IBERIA

Los sindicatos CTA Vuelo, SITCPLA, UGT Vuelo y CCOO Vuelo, que representamos al 70% del colectivo de TCP de Iberia, hemos sido informados por la dirección de Recursos Humanos, de que el plan de reestructuración anunciado por el Consejero Delegado el pasado 3 de agosto aún se encuentra en fase de elaboración, aunque muy avanzada. Por lo tanto, no disponemos aún de información sobre el contenido del mismo, más allá de lo advertido en la carta del Consejero Delegado, de que "afectará al tamaño de la compañía, a las condiciones laborales de todos los empleados y al volumen del empleo".

Los sindicatos que suscribimos este comunicado hemos recibido información sobre la situación financiera de la Compañía, los resultados del primer semestre, que arrojan unas pérdidas operativas de 263 millones de euros, así como las previsiones para la coyuntura económica a corto y medio plazo que, como todo el mundo sabe, son muy negativas, al menos hasta 2014. El incremento del precio del combustible, debido a la debilidad del euro frente al dólar, y la subida de las tasas aeroportuarias por parte de AENA constituyen dos factores adversos adicionales a la caída de la demanda, que pesan sobre la cuenta de resultados.

Afortunadamente, los sindicatos que suscribimos el presente comunicado supimos dotar al colectivo de TCP de Iberia con los recursos y herramientas adecuados para encarar, en las mejores condiciones posibles, lo que nos pudiera deparar el futuro. En diciembre de 2010, al firmar el XVI Convenio conseguimos prorrogar el ERE 72/01 hasta el 31 de diciembre de 2013. Nuestra posición a la hora de afrontar posibles excedentes de plantilla es la de agotar esta herramienta, en toda su amplitud y utilizando todas las medidas que contempla: prejubilaciones, novación de contrato, recolocación diferida, bajas incentivadas, etc.

En enero de 2012 también firmamos el acuerdo de extensión de garantías de empleo hasta el 31 de diciembre de 2014 (prorrogable hasta el 31 de diciembre de 2015 si se firma antes el nuevo convenio), por lo que nuestros puestos de trabajo están protegidos frente a los efectos adversos que pudiera tener la creación y desarrollo de Iberia Express.

No queremos ni imaginar la situación en la que nos encontraríamos en el caso de tener que afrontar a pecho descubierto, sin convenio, sin ERE y sin acuerdo de garantías de empleo, el duro proceso de negociación que se avecina con el plan anunciado por la dirección. Afortunadamente, esto no ha ocurrido y la responsabilidad que demuestra cada sindicato con el colectivo al que representa se mide en estos lances.

UGT Vuelo

Todos somos conscientes de que una situación de pérdidas mantenida en el tiempo es, por definición, insostenible en una empresa privada, como lo es Iberia. Todos coincidimos en que es necesario tomar medidas que garanticen la viabilidad de la Compañía, pero también el mantenimiento del empleo y la estabilidad de nuestros puestos de trabajo. También queremos subrayar que cualquier plan que pretenda garantizar la continuidad de la empresa no puede estar basado únicamente en el sacrificio de los trabajadores. Estos esfuerzos deben ser equitativos y proporcionales para todos, incluyendo a los directivos y a los accionistas, y solo pueden ser una de las patas en las que se apoye cualquier plan que aborde, con seriedad, la viabilidad de Iberia a largo plazo.

Además, las negociaciones deberán incluir necesariamente la situación de Iberia Express, propiedad al 100% de Iberia, de Vueling, con una gran mayoría de Iberia en su capital social, y de Iberia Regional-Air Nostrum, compañía con franquicias de Iberia.

La dirección también nos ha informado respecto al programa de vuelos para este invierno, del que destacamos lo siguiente: la caída de la demanda obliga a reducir la oferta en los tres segmentos, largo radio, corto radio y doméstico. Con objeto de mejorar los tiempos de escala a los pasajeros en conexión, se van a modificar los horarios de llegada a MAD de los vuelos de largo radio, anticipando las de algunos y posponiendo la de otros. La flota de largo radio oscilará durante el invierno entre los 30 y los 33 aviones, dependiendo de la evolución de la demanda. El primer A330 llegará en febrero, y en marzo se incorporarán dos unidades más. Se producen los siguientes cambios en los siguientes destinos: LAX: Se suspenderá únicamente durante los meses de enero y febrero de 2013. Esto permitirá poder operar dos frecuencias adicionales a la semana a SCL, debido a la alta rentabilidad de este destino. También hay un aumento de frecuencias a MEX. SJU operará 3 días a la semana vía SDQ. Se reducen dos frecuencias a la semana a MVD y una frecuencia semanal a GIG. En BOG y ORD se reduce ligeramente la oferta.

Por último, nos parece fundamental transmitir un mensaje de serenidad. Debemos ignorar los rumores que infestan el entorno laboral y recordar que los instigadores de los mismos tienen el propósito de sembrar el miedo, el único enemigo al que debemos temer. Es importante subrayar que la dirección de la Compañía ha cambiado notoriamente su actitud. Nos ha comunicado que el plan que presente estará abierto a la negociación y ha ofrecido flexibilidad respecto a los medios para alcanzar el objetivo que debe ser común para todos: una empresa viable en el largo plazo. Una negociación en la que nuestro principal objetivo será la defensa a ultranza del empleo.

Madrid, 1 de octubre de 2012.