UGT Vuelo

IBERIA EXPRESS: SI ES POR FUERA, ES POR SEPLA

Después de haber aguantado 12 jornadas de huelga mostrando un respeto que no hemos recibido por su parte, la nueva convocatoria de 30 jornadas de paros anunciada por el SEPLA nos fuerza a romper nuestro silencio. Las consecuencias que para la estabilidad de nuestros puestos de trabajo tiene este conflicto, que amenaza la viabilidad de la Compañía, nos legitiman plenamente para exponer nuestra posición con respecto a esta nueva oleada de huelgas.

La externalización de Iberia Express se produce por el hecho de que el SEPLA ha sido incapaz, o no ha tenido la voluntad, de alcanzar acuerdos análogos a los que hemos firmado los sindicatos de TCP, con el fin de incentivar a Iberia para que Iberia Express se constituyera como la flota de entrada a la Compañía. El 22 de noviembre de 2010, el jefe de SEPLA en Iberia, Justo Peral, declaraba que "el 15 de diciembre tendremos nuevo convenio", y achacaba el alargamiento de su negociación a "los problemas que está teniendo el colectivo de TCP de Iberia para llegar a un acuerdo". También decía que el convenio de TCP influía en la negociación del convenio de pilotos, "ya que Iberia está ofreciendo a los TCP la posibilidad de participar en el nuevo modelo de corto radio mediante un acuerdo en su convenio colectivo. Así que en parte de ellos depende el futuro de la nueva Iberia Express".

El 14 de diciembre los sindicatos de TCP firmamos un convenio que hacía factible la operación de Iberia Express en el seno de Iberia. Por nuestra parte, el camino hacia la integración de Iberia Express estaba allanado. Apenas tres semanas después, la negociación del convenio de pilotos se fue al traste. Ese convenio que estaba a punto de firmarse, en palabras de Justo Peral. Es legítimo pensar, conociendo el historial del SEPLA, que siendo su acuerdo la última pieza del puzzle que faltaba por encajar, las tentaciones de tirar en exceso de la cuerda vencieran a la prudencia. En un claro error estratégico, el SEPLA pensó que la creación de Iberia Express pasaba necesariamente por su acuerdo, obviando que la dirección siempre tenía la opción de externalizar.

Es obvio que la dirección de Iberia estaba interesada en firmar un convenio con el SEPLA homologable al que firmó con los TCP, que hiciera viable la integración de Iberia Express. Si no fuera así, no habría invertido 32 millones de euros en el XVI Convenio de TCP. Ese fue el coste para Iberia de un acuerdo cuyos principales ahorros y contrapartidas se obtendrían solo en el caso de que entrara personal de nuevo ingreso para trabajar en una Iberia Express integrada en Iberia. De hecho, la negociación entre SEPLA e Iberia continuó, con altibajos, durante gran parte de 2011, siempre con el objetivo de firmar un pacto análogo al de los TCP. Lamentablemente, las negociaciones no tuvieron éxito y la empresa, acuciada por

unas pérdidas insostenibles en el corto y medio radio anunció que, **después de dos años de infructuosa negociación con el SEPLA, optaba por externalizar Iberia Express.**

En ese momento, **el SEPLA, que había apoyado la fusión con British Airways, comenzó a extender una cortina de humo con el fin de desviar la atención sobre la única causa de la externalización de Iberia Express: la falta de un convenio de pilotos, análogo al de los TCP, que hiciera viable su integración en la matriz**. El SEPLA alumbró una teoría de la conspiración, en la que no faltaba ningún ingrediente: los malvados piratas de la pérfida Albión; las aviesas intenciones del equipo directivo de Iberia, simples mercenarios a las órdenes de los invasores, y todo tipo de calamidades que se avecinaban para los trabajadores de Iberia si no secundábamos su huelga. Pregonaba además que había hecho una oferta a la dirección de Iberia que reportaba más ahorros que la externalización y que, sin embargo, había sido rechazada. **Aquí está la clave del asunto. Es totalmente increíble que Iberia rechazara una oferta económica más ventajosa que la externalización**, pues el único motor de una empresa privada, como es Iberia, es la rentabilidad económica. Si la oferta del SEPLA es tan competitiva, tiene muy fácil demostrarlo: tan sencillo como hacer pública esa oferta tan suculenta que el SEPLA tiene guardada a buen recaudo. **¿Por qué no la divulga, si hacerlo le cargaría de razones y dejaría en mal lugar a la dirección de Iberia?** El colectivo de pilotos se merece una sección sindical que les diga la verdad y que les ahorre problemas, en lugar de generarlos.

La intervención del gobierno propició la desconvocatoria de las huelgas previstas para Semana Santa, y el nombramiento de un mediador, Manuel Pimentel, exministro de Trabajo. Su mediación se ha saldado con el fracaso. Ante las versiones antagónicas de Iberia y el SEPLA sobre las propuestas del mediador, hay que ser prudentes hasta tanto dispongamos de información contrastada. Solo podemos extraer una primera conclusión: no cabe hablar de éxito cuando, tras el fracaso de la mediación, la acción sindical del SEPLA se reduce a implorar al gobierno que dicte un laudo, de obligado cumplimiento para las partes. Bonita manera de lavarse las manos y salvar la cara, en el caso de que el laudo no sea de su agrado: "no fui yo, me lo impusieron".

IAG tuvo en 2011 unas pérdidas en la cuenta de resultados de Iberia de 54 millones de euros después de impuestos y, lo que es más significativo, 110 millones de euros de pérdidas en los resultados de explotación (ingresos menos gastos). Cada jornada de huelga le cuesta a Iberia 3 millones de euros, y a los TCP cuantiosos descuentos en nuestras nóminas. **Las 30 nuevas jornadas de huelga supondrían, al menos, un agujero de 90 millones de euros. Se acabó la neutralidad, es hora de decir basta.** Los TCP no tenemos por qué pagar las consecuencias de la incapacidad, o la falta de voluntad, del SEPLA para llegar a un acuerdo análogo al que llegamos

nosotros. Los TCP ya hicimos todo lo que estaba en nuestra mano para evitar la externalización, una operación que deploramos. **Si Iberia Express es por fuera, es por el SEPLA**, por mucha cortina de humo con la que intenten distraernos. **Pretender, como hace el SEPLA, que apoyemos un conflicto generado por ellos, constituye ya una broma de mal gusto.** Ellos, dicen, siempre tienen la China como salida, si Iberia sale mal parada o pretende tomar soluciones drásticas. ¿Qué nos dejan a los que realmente sí llegamos a acuerdos para hacer rentable el corto y medio radio? ¿Laponia? Como decíamos, la broma ya ha dejado de tener gracia.

Con su actitud, el SEPLA le está dando argumentos a la dirección de la Compañía para que imite lo ocurrido en Air Europa. Allí, el resultado de 32 jornadas de huelga promovidas por el SEPLA se ha saldado con el despido de 45 pilotos. Los TCP de Air Europa, sin embargo, han sabido llegar a acuerdos que han evitado medidas traumáticas para ese colectivo. En Iberia, la dirección puede sentirse tentada de intentar cobrarse en los demás trabajadores las pérdidas que está provocando la huelga del SEPLA. Una cosa es que tuviéramos que hacer frente a una adversa situación económica en la Compañía, y otra bien distinta es que admitamos que sea el SEPLA quien la provoque y nosotros paguemos su factura.

Solo nos queda hacer un llamamiento para que se restablezca la cordura, y el SEPLA asuma, de una vez por todas, que tuvo su oportunidad, durante dos largos años, para acordar la integración de Iberia Express, y que la dejó pasar. Es necesario que el SEPLA asuma que debe de afrontar la negociación de su convenio en el marco de una empresa privada, y que los pilotos ahora pilotan los aviones, pero no la Compañía. Esa época hace mucho tiempo que pasó.

Madrid, 30 de marzo de 2012.