

British convierte España e Iberia en zona 'low cost'

CINCO DÍAS 8 DE DICIEMBRE DE 2011

Una fusión "entre iguales" y que tendría que haber hecho crecer a Iberia, la única empresa aérea española sólida y de pasajeros de negocio que ha sobrevivido a los cambios de la liberalización del sector en Europa, está sirviendo para despedazarla.

British Airways (BA), desde que fue elegida para ser socio de referencia en la privatización de Iberia y se sentó en su Consejo, se dedicó a quedarse con los activos de Iberia sin poner ni un penique, siguiendo la estrategia de Willie Walsh, Consejero Delegado de la británica en aquellas fechas. El activo más apetecido de Iberia era una caja de más de 2.500 millones. Los otros activos de Iberia son sus derechos para volar entre España y Suramérica, y un aeropuerto que ha costado a los españoles más de 7.000 millones, con gran capacidad de crecimiento frente a la mula del aeropuerto londinense que sirve de base para BA. La normativa europea permitirá que los derechos para realizar vuelos (slots) en los aeropuertos de la UE sean propiedad de las empresas aéreas y no de las administraciones. Iberia dispone de más de 350 pares de slots en Barajas.

Los acuerdos de fusión establecen que en los cinco primeros años, el poder en IAG, holding de la fusión entre BA e Iberia, se reparta al 50% entre los directivos nombrados por Iberia y por BA, y después, en función del tamaño de cada una de ellas. Ahora, IAG ha anunciado que quitará 40 aviones de Iberia, para operar en los vuelos domésticos y europeos de una nueva empresa low cost -Iberia Express-. Con la creación de Iberia Express, además de traicionar los acuerdos de fusión, Walsh, ayudado por el consejero de Iberia, Sánchez Lozano, logra su proyecto de trocear Iberia haciéndola decrecer y acabar prescindiendo de los negocios que BA no quiere mantener: Servicios en rampa y a pasajeros (handling) y mantenimiento. Walsh y Sánchez Lozano, consejeros también de IAG, recortan la flota intercontinental de Iberia y retrasan su necesaria renovación planeando además hacerla con aviones obsoletos al tiempo que cierran casi todos los nuevos destinos. Y mientras esto se produce en Iberia, IAG invierte en British Airways más de 7.000 millones de euros para comprar más de 50 aviones de última generación y contratar miles de nuevos trabajadores británicos.

Antes de la fusión, British Airways estaba prácticamente en quiebra debido al agujero de 4.500 millones de euros en sus obligaciones con el fondo de pensiones de sus empleados, mientras Iberia disponía de una caja de 2.500 millones. En los acuerdos de fusión, los pilotos conseguimos que no se utilizara este dinero para financiar la deuda de British Airways, pero los británicos lo han empleado en crecer y renovar su flota y probablemente servirá para despedir trabajadores de Iberia.

Nadie se cree que a una compañía con 20.000 trabajadores y 101 aviones, le puedan quitar 40 de ellos para constituir una nueva empresa, sin despedir a nadie en



Iberia ni afectar a sus condiciones laborales y que además se contrate a 1.500 trabajadores nuevos y que con ello se reduzcan costes. Obviamente tendrán que despedir a empleados y, además, los billetes no serán más baratos. Ya les ocurrió con Clickair.

Lo más grave, es que para llevar a cabo este plan, el Consejero Delegado de Iberia ha rechazado un acuerdo con sus pilotos que le ofrecían rebajas salariales de un 50% a las nuevas contrataciones y aumentos de productividad, con una disminución de los costes de operación de sus tripulaciones de más de un 50%, igualándolos con Easyjet y Ryanair. La oferta de Sepia, valorada por la tercera empresa auditora mundial Grant Thornton, superaba ampliamente la estimación de ahorros del Consejero. Más de 300 millones de ahorros frente a los 100 millones que esperan obtener con Iberia Express, que además es ilegal por incumplir el convenio colectivo de los pilotos.

Se esfuma el proyecto de convertir Barajas y El Prat en centros internacionales de conexión del tráfico de negocios y mercancías que conectasen Asia, aprovechando la fuerte presencia y dominio en ese continente de BA, con Suramerica, en cuyo mercado aéreo con Europa, Iberia era líder. Al final, el resultado de invitar a British Airways a asociarse con Iberia le ha hecho perder a ésta, más de 6.000 puestos de trabajo y más de 60 aviones desde 2004, además de convertir a España, sus aeropuertos y su industria aérea en low cost.

Justo Peral. Jefe de la Sección Sindical Sepia Iberia