

RESULTADOS DE IAG EN 2014: IBERIA VUELVE A LOS BENEFICIOS

El pasado 27 de febrero, IAG presentó la cuenta de resultados correspondiente al ejercicio de 2014. El grupo obtuvo un beneficio después de impuestos de 1.003 millones de euros, frente a 151 millones en 2013. El beneficio de las operaciones llegó a los 1.390 millones de euros.

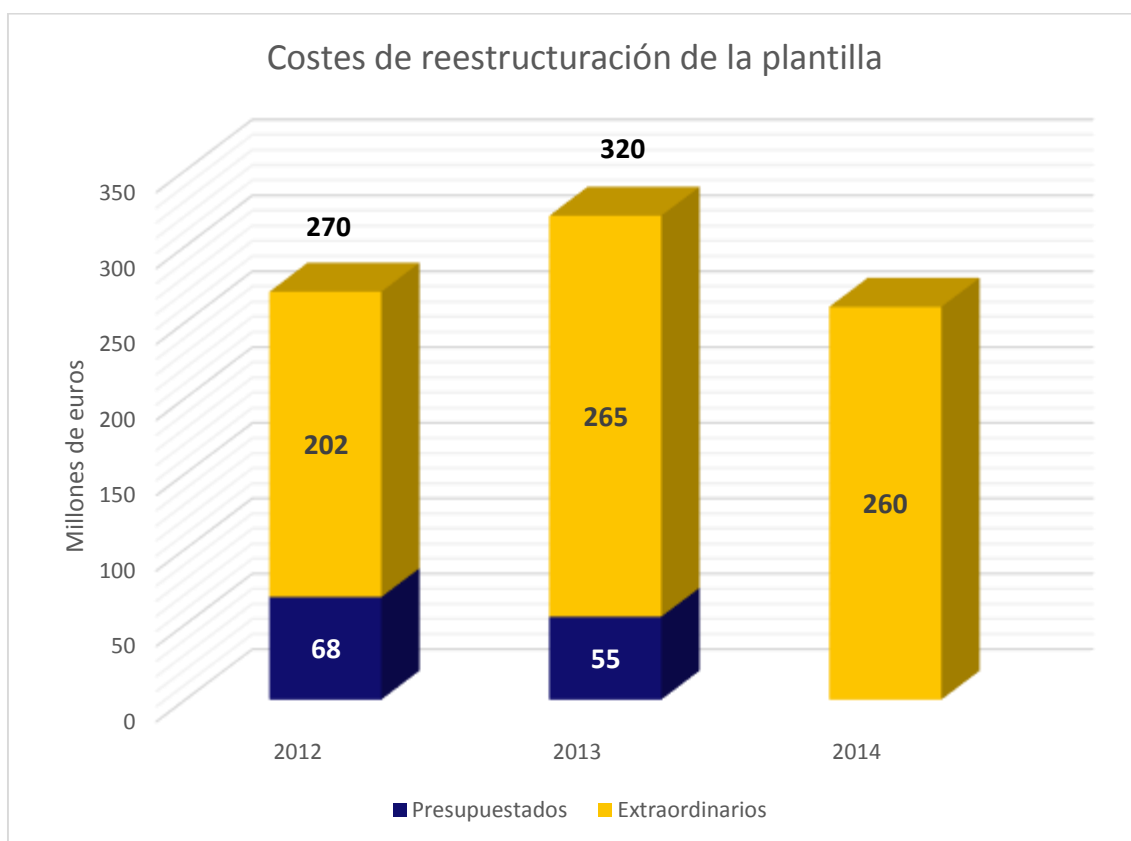
Iberia dejó atrás seis años de pérdidas y tuvo 50 millones de euros de beneficios operativos, frente a los 166 millones de pérdidas de 2013.

El curso de los acontecimientos y la vuelta de Iberia a los beneficios vienen a respaldar nuestra acción sindical. Nada mejor que el transcurso del tiempo para colocar a cada uno en el lugar que le corresponde. Cuando la anterior dirección de Iberia abordó la necesidad de reestructurar la compañía, se equivocó en su agresivo planteamiento, que fue contestado con contundencia por los sindicatos y los trabajadores en las movilizaciones conjuntas de febrero de 2013. Conjuntas, con algunas sonoras excepciones (Stavla y CTA Tierra). Pocos dudaban de que una empresa privada que perdía un millón de euros al día necesitaba una reestructuración. Todos teníamos claro que la anunciada transformación no podía ejecutarse de manera traumática para los trabajadores. En eso consistió la batalla, aunque no todos pelearon.

Con una reforma laboral recién aprobada, nos costó mucho esfuerzo convencer a todos los interlocutores – dirección y Gobierno – de que Iberia debía renunciar a aplicarla, si quería una transición en paz hacia la rentabilidad, pero lo conseguimos. Ningún trabajador se ha visto afectado por la nueva legislación laboral y hay que tener muy poca vergüenza para tildar de “despidos” a unas prejubilaciones con condiciones muy dignas, en un país con cinco millones y medio de parados (datos EPA 2014), de los cuales solo un 57% cobra prestación.

En 2012, IAG tenía 68 millones de euros presupuestados para los costes de reestructuración iniciales en Iberia. Como consecuencia de los acuerdos firmados en 2013, tuvo que añadir 202 millones más. Para 2013, tenía previstos 55 millones. El acuerdo de mediación los incrementó en 265 millones. Estas cifras constan en la presentación realizada a los inversores en diciembre de 2014. En el ejercicio de 2014,

“el cargo excepcional incluye 260 millones de euros de gastos de reestructuración de plantilla relacionados con el acuerdo laboral de Iberia”, tal y como consta en este [documento de IAG](#).



Gracias a las movilizaciones conjuntas de 2013, promovidas por casi todos los sindicatos, y a los sucesivos acuerdos alcanzados tras ellas, de los 123 millones de euros previstos originalmente se ha pasado a 850 millones. Esos 727 millones de diferencia se han conseguido gracias a la presión de la acción sindical, y significan un ERE infinitamente más favorable para los trabajadores afectados que la aplicación pura y dura de la reforma laboral, que era lo inicialmente previsto y presupuestado.

El Tribunal Supremo ratificó en su momento la perentoria necesidad del acuerdo de mediación que suscribimos y, en abril de 2014, representantes de los trabajadores de los tres colectivos de Iberia firmamos los convenios que, sumados a otras iniciativas, han permitido invertir la ruinosa tendencia y regresar a los beneficios.

La situación que atravesaba Iberia requería tomar medidas desagradables, pero necesarias, ya que han proporcionado el efecto deseado. Así terminaron entendiéndolo la mayoría de los representantes de los tres colectivos, TCP, Pilotos y Tierra, pues todos incorporamos a nuestros convenios las líneas maestras de la mediación. Con un crecimiento previsto para Iberia del 6,5% anual, frente al 5,5% para el conjunto de IAG,

la mejor garantía de que Iberia entraría en una fase de progresión era la firma de los propios acuerdos, tal y como el tiempo ha demostrado. Una garantía que también se ha traducido en la renovación de la flota de largo radio, con la incorporación de 8 A330 adicionales a los 8 ya recibidos, y de otras 8 unidades del A350.

En cuanto a los resultados del resto del grupo, British Airways logró un beneficio de operaciones de 1.215 millones, casi un 60% más que los 762 millones de 2013. Conviene recordar que British Airways acometió tres reestructuraciones en la anterior década – 2001, 2003 y 2008 – y que implantó el convenio denominado “mixed fleet contract” para los TCP de nuevo ingreso en 2010 (con un salario base anual de 11.000 libras). Como apuntaba recientemente uno de los nuevos directivos de Iberia: “nosotros hemos tenido que hacer en dos años lo que otros hicieron en 10”.

Por último, el beneficio operativo de Vueling se situó en 141 millones, prácticamente el mismo que el de 2013, cuando obtuvo 139 millones.

La vuelta a los beneficios es una gran noticia para todos los que trabajamos en Iberia, puesto que nuestro futuro laboral dependía de que la Compañía volviera a ser rentable, única garantía de viabilidad a largo plazo. Una muy buena noticia, excepto para los habituales agoreros, que se hartaron de predecir el cierre de Iberia en 2015 y que British vendría a Madrid a hacer nuestras líneas. Algunos siguen aferrándose patéticamente a discursos caducos, como el naufrago a la tabla, negándose a ver lo obvio: que el aciago futuro que nos vaticinaban solo se habría convertido en realidad si nos hubiéramos dejado arrastrar por sus delirios. ¿Crees que Iberia habría renovado flota, recuperado destinos y vuelto a beneficios si no hubiéramos llegado a acuerdos?

Las buenas noticias, además de los beneficios, se centran en el crecimiento: vuelta a Montevideo, Santo Domingo y La Habana en largo radio, y a Estambul, Frankfurt y Atenas en corto. Además de nuevas rutas a Medellín, Cali, Florencia, Hamburgo, Düsseldorf, Catania, Palermo, Budapest y Funchal. Los esfuerzos, como se ve, tienen su recompensa y podemos decir, con la perspectiva que nos da el tiempo, que hicimos lo correcto.

Recibid un cordial saludo,

Sección Sindical SITCPLA – Iberia

EN SITCPLA HACEMOS HONOR A LAS SIGLAS TCP
Las únicas de nuestra profesión