

EL IMPRESCINDIBLE CAMBIO DE IMAGEN DE IBERIA REQUIERE MÁS MEDIDAS

Es de celebrar que nada menos que una importante inversión en política de imagen de marca, de penetración en mercado, de renovación, de marketing (rebranding), al fin y al cabo, se acometa en Iberia. Si se confirma que ha sido hecho en clave de austeridad, sin derroches, mejor que mejor.

Las transformaciones por las que tenemos que pasar todos los trabajadores, directiva y empresa deben hacernos más fuertes. Y la marca debía renovarse. Ya estaba tardando.

Desde hace más de medio siglo, ha quedado demostrado que los relanzamientos de las marcas dan frutos desde el principio, cuando la mera presentación es ya publicidad gratis y centro de curiosidad de muchos. Ahora hace falta que esto no sea solo cosmético, sino nuclear.

Demos descanso al logo antiguo, recuerdo de cosas buenas y no tan buenas. Ahora vinculado por todos a la nefasta gestión de Sánchez-Lozano/Vázquez. Recuerdo del pasado, desde el 15.10.2013. El futuro es lo que nos da de comer y a por él vamos.

¿Con qué? Con el esfuerzo de todos, sin excepciones, la austeridad, desde arriba hasta abajo, las ideas claras, sin ocurrencias, el diálogo sensato y leal. El comienzo, en las últimas ocasiones, pintó mucho peor que ahora, por cuestiones de talentos y perfiles de competencia.

Ahora que la dirección ultima el Plan estratégico, se deben ir cerrando temas para poder comenzar 2014 en pura clave de recuperación del terreno cedido a la competencia. Así pues, negociaremos nuestra parte de la salida de la situación difícil de Iberia con la mejor fe y un imprescindible escepticismo.

Confiamos, pero verificaremos. "Trust, but verify!" Que decía el político norteamericano...

Como ya decíamos en anteriores SII, no nos distraigamos mucho persiguiendo corsarios británicos mientras otros, baleares, vikingos o de Oriente Próximo se frotan las manos con la coyuntural reducción de oferta de Iberia. Los tres colectivos debemos alcanzar los acuerdos necesarios y la dirección debe demostrarnos su talante de diálogo hasta las últimas consecuencias.

O llenamos aviones y la T-4, o nos quedamos sin nada.

Así que cada cual, a lo suyo, ¡al tema!

EL ARRANQUE DE LA COMISIÓN MIXTA DE LA MEDIACIÓN

El pasado jueves, 3 de octubre, se celebró la primera reunión semestral de la Comisión mixta que emana del acuerdo de Mediación y de la que formamos parte los sindicatos que la pactamos, el pasado 13 de marzo de 2013, ante la ministra de Fomento, Ana Pastor.

Por parte de la dirección, acudieron los directores de Recursos Humanos y de Planificación Estratégica y Financiera, José Luis Romero y Javier Sánchez Prieto, respectivamente. También acudió la gerente de Relaciones Laborales, Margarita Sequeiro.

El motivo principal de la reunión era el de explicarnos pormenorizadamente la situación económica real y la estructura de costes de los diferentes ámbitos de la compañía.

Entre otras cosas se nos explicó, sin censurar (elegantemente) a los financieros previos, que se están reevaluando todos los costes de la compañía, laborales, comerciales, combustible, etc. La autocrítica que allí se vio es un muy sano ejercicio.

Las conclusiones principales de la reunión que expusieron son:

- Nadie va a rescatarnos. La propia Iberia tiene que abrirse paso por sí sola, con el esfuerzo de todos.
- Hay derecho a ser optimistas, algunas cosas se están empezando a hacer mejor y van dando resultados modestos.
- La reducción de capacidad de 2013 tiene un efecto inmediato en la reducción de los ingresos y gradual, consecuentemente, de los costes. Temporalmente da lugar a ineficiencias.
- Se ha invertido mucho dinero en los Ere, que no deben considerarse pérdidas, como las pérdidas operativas, sino inversión.
- Algunas líneas eran más rentables de lo que se pensaba, otras, justo lo contrario.
- Algunos márgenes comerciales no estaban suficientemente rentabilizados.
- Las principales pérdidas se producen en corto radio. 21 destinos se suprimieron.
- Largo radio tiene una leve ganancia. 4 destinos se suprimieron.
- La suma de explotación de corto y largo radio dan ahora menores pérdidas.
- Se ha pasado de 11 a 9 el número de aviones no rotados, o sea, de reserva.
- Se incrementa la utilización de horas de vuelo de aviones/día.
- El acuerdo de Mediación ha traído una mejora al ejercicio económico, suculenta, pero insuficiente. Toca ahondar en otros ahorros sobre los gastos corrientes.
- El ejercicio económico ha dado un verano muy positivo, pero se debe hablar de prudencia.
- Se debe ahondar en abrir más slots en mercados consolidados, sin extravagancias.
- Al haberse reducido más la actividad que la plantilla, la productividad resultante ha caído también.

Otra de las conclusiones era la referida a que el mercado actual tiene aviones de sobra, en precios competitivos, para que Iberia haga una adquisición importante o consolide las opciones de más A-330, nuevos A-350 y/o B-787 que posee a través de IAG. Opciones sobre aviones que Iberia mantiene al día en los pagos correspondientes (reservas) para poder conservarlas. Ellos lo supeditan, sin sorpresas para nadie, a que haya rentabilidad.



LA AUSTERIDAD ES PARA TODOS - ¿NECESITA IBERIA UN PRESIDENTE?

El nuevo equipo directivo tiene a gala una austeridad nunca antes vivida en esta empresa en la que, quizás, en determinados momentos, se han cultivado inmerecidos lujos.

La nueva sede es buen ejemplo: se reúnen esfuerzos, optimizan tiempos, reducen arrendamientos y se ahorra dinero en muy buena medida.

El documento de mediación, aceptado por la dirección y los trabajadores, habla en su punto noveno de AUSTERIDAD en todas las capas de la empresa. Y eso no descarta a nadie, desde el primero al último.

Ello nos lleva a preguntarnos:

¿Qué función desarrolla para Iberia un presidente que, desde enero de 2011 (fusión) carece de poderes ejecutivos, tanto en Iberia como en IAG?

- Porque, tras llevar más de cuatro años ejerciendo su cargo ni se ha dignado todavía a recibir a la representación, en pleno, del colectivo más grande de la compañía, los TCP.
- Porque esta empresa ya tiene un primer ejecutivo (el CD) y próximamente, un director de Comunicación.

¿De qué manera podemos desvincularlo de su nefasta gestión directa (con poderes, entre 2009-2011) en su tándem con Sánchez-Lozano?

- Porque los horrorosos números (polvos) que acredita en su gestión son, en una importante parte, (lodos) obstáculos que nos ralentizan la recuperación.

¿De qué manera se desvincula el presidente de la obscena indemnización que obtendría, al parecer, tanto si abandonase el cargo como si se le invitase a ello?

- No parecen estar las cosas como para soltar a nadie casi tres millones de euros, lo necesitamos para inversiones en futuro. [Noticia de El Mundo](#)

Estos comentarios, que empezaron siendo habladurías de pasillo, se van convirtiendo en un más que razonable grupo de preguntas sobre las que los TCP queremos que se nos responda, cuanto antes.

En estos temas, bromas, las justas.



EL NUEVO NÚMERO DE INCIDENCIAS POR FLOTA Y FUNCIÓN

El nuevo director de Producción, Rafael Jiménez Hoyos, cumple su compromiso, como todos podemos ver, de reducir el número de TCP de incidencias, repartiéndose las horas de vuelo. (Como recordaréis, en años de fortísimas descontrataciones de TCP eventuales, las horas de vuelo de los pilotos se repartían entre ellos, sin que hiciese falta descontrataciones, por bajo que fuera el número de horas bloque).

En una época en la que la puntualidad de Iberia la coloca entre las diez primeras del mundo no estaba justificado mantener tantos TCP de incidencias, por lo cual, en octubre, a diferencia de los meses anteriores, las flotas quedan así:

INCIDENCIAS

A-320, de 189 a 123 TCP, y de 40 a 42 S/C

A-340, de 295 a 142 TCP, y de 21 a 18 S/C

El cambio es importante y los TCP salimos beneficiados. Es mucho más manejable poder organizarnos la vida un poco mejor y optar a poder volar más, aunque sea sin programaciones mensuales llevadas al límite.

Seguiremos informando.

Recibid un cordial saludo,

Sección Sindical SITCPLA – Iberia

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

