El laudo obligatorio permite a Iberia desmontar el poder de los pilotos

Sánchez-Lozano, consejero delegado de Iberia, hace un balance de los acontecimientos de los últimos años.

El laudo obligatorio que Jaime Montalvo dictó el pasado viernes ha permitido que Iberia gane la partida de alejar a los pilotos cuando el tiempo y conflictivo juega a favor de que quieran terminar en tablas. En el momento en que el nuevo equipo directivo de la aerolínea aterrizó, tanto el consejero delegado, Rafael Sánchez-Lozano, como Antonio Vázquez, el presidente, tenían claro que el desmedido poder de los comandantes de la compañía aérea no podía continuar en el futuro.

Si a eso se sumaba que la empresa necesitaba un nuevo modelo más rentable y eficiente de corto y medio radio para poder competir con los grandes low cost, la solución era evidente. Al principio, Iberia pensó en realizar esa reestructuración dentro de la compañía, pero los problemas que podría plantear en el convenio colectivo -por las distintas condiciones laborales y salariales de sus empleados- le aconsejaron realizarla fuera y lanzar al mercado Iberia Express, una decisión que tuvo la oposición frontal del sindicato de pilotos Sepia.

El colectivo de comandantes, encabezado por su jefe sindical Justo Perál, rechazaba esta decisión porque entre otras cuestiones incumplía el Anexo 10 del convenio colectivo, que prohibía a pilotos que no fueran de Iberia realizar vuelos de corto y medio radio que alimentaran el gran hub latinoamericano de Barajas. Además, pensaban que era una manera de vaciar de contenido la aerolínea en favor de British Airways, su socio en el holding International Airlines Group (IAG).

Ahora, después de más de dos años de negociaciones infructuosas que, casi sin querer, el laudo obligatorio de corte Iberia a Iberia para lanzar su filial low cost y el mismo tiempo permite extenderse a los nuevos y viejos pilotos, que es una gran noción para la dirección de Iberia, que sabe que el poder del Sepia en la aerolínea tal y como está concebido el dictamen -que tiene una vigencia de más de dos años y medio- tiene las horas contadas.

La receta es ideal para la compañía. Todos los nuevos pilotos que quieran entrar en Iberia tendrán que seguir este itinerario: primero irán de segundos en Iberia Express, después pasarán de copilotos a Iberia, el siguiente paso supone un retorno a la filial de low cost en el puesto de comandantes para -como ocurre con su carrera- acabar como primeros de a bordo en Iberia (el sueño de toda la profesión).

Si este esquema se aplica a un período de diez años favorece sin duda a los intereses del actual equipo directivo. Iberia se asegura que lo primero que conciencian a los futuros pilotos de su negocio tradicional sea su modelo low cost, con las condiciones económicas, laborales y de productividad que ello conlleva. Paralelamente, los pilotos que ya están ejerciendo de comandantes en Iberia Express (que también tendrán las mismas condiciones de mercado) se irán formando para dar el salto a la joya de la corona de la aerolínea: los vuelos transoceanicos.

Es de suponer que estos dos colectivos no coagularán con las ideas de sus compañeros de vuelo que siempre cobrarán más que ellos y cuyas condiciones laborales son más ventajosas, por lo que es casi imposible que se agrupen con ellos en una misma convención sindical del Sepia.

Pero esto no acaba aquí, porque mientras que la dirección de Iberia los tiene divididos, el tiempo pasa inexorablemente. Así, los comandantes de Iberia se irán jubilando y los copilotos que ahora operan para la aerolínea de bandera tendrán el gran dilema de su carrera profesional: ir -como marca el laudo- unos años a Iberia Express como primeros para dar después el salto a comandantes de Iberia o quedarse en su puesto para toda la vida.

Desde la compañía se cree que gran parte de los mismos optarán por esta segunda opción, sobre todo los de los 50 años, ya que no les merece la pena pasar unos años a la aerolínea de bajo coste para después intentar dar el salto a los grandes aviones: A340 y A330. Eso sin contar las ventajas por perderían si se internaran en la burocracia que les fuera a recoger, sus horas de vuelo serían mayores, etc., etc.

Si ellos no quieren ser pilotos de Iberia Express, los segundos de a bordo de la filial de bajo coste tendrán que estar listos para que el equipo directivo de Iberia habrá logrado su objetivo: divide y vence.

En ese momento Iberia tiene que haber alcanzado un estado de excelencia empresarial que sólo puede conseguirse jugando con los mismos cartas con las que compiten sus rivales. Y para cerrar el círculo de esta competitividad, el laudo también da un buen tajo al costo salarial de los pilotos. Entre sueldos que se congelan desde diciembre de 2009 más fondos, mutualidades y antigüedad que ya no van a recibir el arbitro (que en la presentación del laudo el mismo reconoce que le han bajado el sueldo más de un 20 por ciento en la Universidad en su puesto de catedrático) califica que el ahorro pue de ser de un 10 por ciento.

El equipo de Rafael Sánchez-Lozano y Antonio Vázquez han dado el mejor y que muestran de su vi da sin mover la última pieza. Los pilotos del Sepia se quedarán sin el poder después de décadas de tener los mandos de la aerolínea.