

## **Huelguistas de lujo**

(Publicado en *El Periódico*, 13 de julio de 2006)

Germà Bel

La huelga promovida por el SEPLA desde el pasado lunes, ha quedado desconvocada en el transcurso del miércoles, después de la firma de un acuerdo entre empresa y sindicato, del cual el Ministerio de Fomento se ha constituido en garante. El contenido del acuerdo firmado entre las partes tiene como aspecto central el compromiso de Iberia de mantener el empleo y la ocupación efectiva de los pilotos fijos a día de firma del acuerdo. Para hacer posible este compromiso, Iberia asume otros dos compromisos: 1) No disminuir la actividad de largo radio que realiza con los pilotos de Iberia; y 2) No renunciar a operar la red de corto y medio radio. Estos puntos no suponen una renuncia para ninguno de los firmantes, y son consistentes con la política aeroportuaria. Más abajo vamos a traducirlos. Ahora procede notar que el viernes se recuperará la normalidad en el tráfico aéreo, con lo que recuperarán un poco de sosiego el personal de tierra y los auxiliares de vuelo de Iberia, gente generalmente esforzada y eficaz, y con mucho menos poder de negociación que los pilotos.

La huelga desconvocada carecía de lógica global, pero no estaba exenta de una lógica muy clara desde el punto de vista de los intereses particulares del SEPLA. El objetivo de Iberia al crear CatAir es derivar gran parte de su tráfico de corto y medio radio en sus aeropuertos no estratégicos, de forma que sus costes sean más bajos, y pueda competir con compañías como Vueling, EasyJet, Ryanair, o Air Berlín, entre otras. Buena parte de la ventaja competitiva de estas aerolíneas se basa en de unas remuneraciones por horas de vuelo muy inferiores para los pilotos, además de otros aspectos relacionados, por ejemplo, con la gestión de la flota de aviones. Las actuales condiciones de trabajo y de remuneración de los pilotos de Iberia están en la banda alta del sector a nivel mundial. La huelga de pilotos iba dirigida precisamente a garantizar que la entrada en servicio de la nueva aerolínea no va afectar sus condiciones en el futuro. Y esto es lo que se garantizan con el acuerdo.

En el momento inicial del conflicto fue llamativo el intento del SEPLA por justificar sus acciones con el argumento de que la creación de CatAir era perjudicial para aeropuertos como el de Barcelona. No es que sea llamativo porque el argumento sea falso, pues es verdadero. Sino porque el desarrollo del conflicto y su resultado ha revelado la verdadera naturaleza y objetivos de la acción: La simple y pura (y legítima) defensa de intereses particulares. Esto se observa claramente mediante la traducción del significado de los acuerdos alcanzados.

Los pilotos de SEPLA han obtenido garantías de que Iberia continuará teniendo en exclusiva los vuelos de muy larga distancia, de importancia estratégica para la compañía. Es lógico, pues las empresas de bajo coste no vuelan a distancia muy largas y están ausentes del segmento de vuelos intercontinentales. La especialización en este segmento exige disponer de una red de conexiones que alimenten los grandes aviones empleados para estos tráficos, que vuelan desde los aeropuertos estratégicos para las compañías. Este no es el mercado propio de las compañías de bajo coste. Pero sí lo es de Iberia, que

dispone de Madrid como centro estratégico de distribución. Por ello, Iberia mantendrá plenamente sus operaciones en Barajas, aeropuerto en el que no se prevé actividad alguna de CatAir. Con esto se da cumplimiento al punto que indica que Iberia no renuncia a operar la red de corto y medio radio. La identidad de intereses en estos aspectos es muy amplia. De ahí la naturalidad del acuerdo. Por esto, los pilotos de Iberia van a residir en la capital, y los de CatAir (o como se llame finalmente) en provincias.

Para los usuarios del avión hay cuestiones sobre el desarrollo de CatAir que son más relevantes para el futuro que la huelga. La liberalización del transporte aéreo en la UE permitió a los antiguos monopolios públicos mantener los derechos de despegue y aterrizaje (slots) preferentes que habían acumulado. Ante la reducción de operaciones de Iberia en aeropuertos como el de Barcelona, ¿Se permitirá a Iberia traspasar sin más a CatAir sus posiciones preeminentes? ¿Se ha garantizado ya esto a Iberia? ¿Se asignarán a Iberia -o a CatAir- posiciones preferentes para el uso de futuras ampliaciones de aeropuertos, como sucedió en la T-4 de Barajas? Porque el hecho sustantivo y central de este proceso es que Iberia ha priorizado en exclusiva su compromiso con el aeropuerto de Barajas como centro estratégico. Y cualquier posición de dominio que Iberia o CatAir consigan en otros aeropuertos -como el de Barcelona- será un obstáculo para que éstos puedan atraer a compañías y alianzas aéreas alternativas, que pueden estar dispuestas a asumir mayor compromiso con las prioridades y necesidades de los aeropuertos no estratégicos para Iberia.