



Nota informativa

IBERIA SE REÚNE CON LOS SINDICATOS PARA TRATAR LA SITUACIÓN DEL SECTOR Y LA ADAPTACIÓN CONTINUA DEL PLAN DIRECTOR

La dirección de la compañía Iberia se ha reunido hoy con los representantes de nueve sindicatos de la empresa, tanto de tierra como de vuelo, para hacerles una presentación de la situación del sector aéreo, de las medidas adoptadas por la compañía hasta este momento para adaptarse al mercado y de las que se deberían tomar en el futuro para hacer frente a la competencia y convertir en oportunidades los retos futuros.

Por parte de la compañía, han estado presentes el Presidente, Consejero Delegado, Director General, Director de Recursos Humanos y Director Comercial. Por parte sindical acudieron los representantes de UGT, CCOO, CTA, USO, ASETMA, SEOTV, SEPLA, SITCPLA y STAVLA.

Durante la presentación se han visto los cambios que está sufriendo el sector, la situación por la que atraviesan las compañías aéreas, las medidas que están adoptando, lo que ha hecho Iberia hasta ahora para hacer frente a los retos y lo que la compañía pretende hacer en el futuro.

Situación del entorno donde opera Iberia

✍ La economía mundial, y especial la zona euro, está atravesando por una época de gran debilidad. Las economías de Alemania, Francia, Holanda e Italia, todos ellos mercados importantes para Iberia, están en recesión.

✍ Las operadoras de Bajo Coste se están expandiendo más rápidamente de lo previsto, y todas consideran a España como objetivo prioritario. Entre enero y julio de este año, por ejemplo, el número de pasajeros que han viajado en este tipo de compañías entre Europa y España ha crecido en un 67 por ciento con relación al mismo periodo del año anterior.

✍ También las compañías tradicionales consideran a España como mercado prioritario, y en sus rutas con España desde Alemania, Reino Unido, Italia, Bélgica y Holanda mantiene una clara sobreoferta. Muchas compañías restablecieron su oferta al nivel previo al 11 de septiembre de 2001, esperando una recuperación de tráfico que no se ha producido.

✍ El tráfico de negocios, cada vez más sensible al precio, está retrocediendo en casi todos los mercados europeos y para todas las compañías aéreas.

Cómo están el sector y las principales compañías aéreas

- ✍ A lo largo de este año se ha producido un retroceso generalizado del tráfico aéreo, con una caída del 7,1 por ciento en el primer semestre de este año, comparado por el mismo periodo del año anterior ya muy afectado por los efectos del 11-S.
- ✍ La mayoría de las compañías aéreas está en pérdidas y éstas son mayores que el año pasado. De entre las más importantes, sólo Iberia consiguió beneficios en el primer semestre, aunque menores que en 2002. Entre las europeas, Lufthansa ha perdido 392 millones de euros, KLM 501, Air France 94 y British Airways 291. Las americanas sufren pérdidas multimillonarias pese a los más de 17.000 millones de dólares entregados por el Gobierno americano como compensación a los gastos de seguridad y otros.
- ✍ La caída de los ingresos unitarios es generalizada. Así, el yield (ingreso por PKT) de Lufthansa ha caído un 9,7 por ciento en el primer semestre, el de KLM un 10,7 por ciento, el de British Airways un 10,1 por ciento, el de Iberia un 8,1 por ciento o el de Air France un 4,2 por ciento.

Qué están haciendo las compañías aéreas para adaptarse al sector

- ✍ Compañías como British Airways, SAS, Swiss, Alitalia o Finnair han reducido comisiones a las agencias.
- ✍ KLM, Swiss y las principales americanas han cambiado el modelo de servicio a bordo, y muchas empiezan a cobrar en turista.
- ✍ Los planes de reducciones de plantilla o ahorros de costas laborales han sido habituales en las principales compañías del mundo, tanto en Europa como en América y en Asia. Y el ajuste de la capacidad también ha sido habitual para adaptarse a la caída de la demanda.

Cómo está Iberia





- ✍ Iberia está en una mejor situación que las compañías tradicionales, precisamente por la capacidad de reacción y por la eficacia de los planes directores de la compañía. Lleva obteniendo beneficios ininterrumpidamente desde 1996, incluyendo el primer semestre de este año.
- ✍ Sin embargo, está afectada por los problemas antes descritos, y en el primer semestre han disminuido los beneficios y los ingresos unitarios y no así los costes unitarios.

Qué ha hecho ya Iberia para adaptarse al mercado









A lo largo de este año, Iberia ha ido ajustando su plan director a las circunstancias del mercado. Entre otras medidas ha reducido la capacidad una media del 3,1 por ciento hasta agosto, logrando así mantener o aumentar el nivel de ocupación; ha adelantado medidas previstas en el plan director, como el nuevo modelo de servicio a bordo; se ha aplazado la entrega de tres aviones y se han ajustado los costes de alquiler de otros cinco; se ha aumentado la reducción de gastos generales previstos en el plan; y se han tomado medidas nuevas, como el cambio de estructura tarifaria en España.





Qué otras medidas son necesarias

En vista de la evolución del entorno, cada vez más competitivo, la compañía ha decidido seguir adaptando el plan director a las circunstancias y adelantar algunas de las medidas previstas en el plan director. Se trata de:

-  Profundizar en las mejoras de productividad y en la flexibilidad.
-  Profundizar los ahorros de costes porque los inicialmente previstos son insuficientes.
-  Acelerar la implantación de medidas previstas para adelantarse también a las consecuencias de un cambio que va más rápido de lo previsto, como el servicio a bordo de pago
-  Identificar nuevas medidas que permitan aumentar los ingresos y/o reducir los costes.

En la reunión con los representantes sindicales, se les ha pedido la implicación de todos los colectivos y su colaboración para las medidas que se van a adoptar, entre ellas:

-  Subcontratación de actividades con escasa aportación de valor.
-  Centralización de las funciones de administración en todo el territorio nacional.
-  Ahorros en la red de distribución con cierre de oficinas no rentables.
-  Reducción del absentismo.
-  Polivalencia de todos los empleados internacionales.
-  Adaptación de los ordenamientos laborales.
-  Redefinición del tiempo de escala y de las actividades de tránsito.
-  Racionalización del transporte colectivo.

-  Revisión de los procesos de selección, contratación e instrucción de pilotos.
-  Multilicencia para los aviones Airbus A320 y A340.
-  Disminución del número de TCP por vuelo, de acuerdo con la normativa internacional.
-  Optimización del régimen de trabajo y descanso de los TCP.

Madrid, 17 de septiembre de 2003