



# Iberia amenaza 120 empleos en Son Sant Joan durante la temporada baja

La compañía se reúne con los sindicatos en Madrid y les pide un «esfuerzo adicional» en Palma / Supone el 15% de la plantilla y es una de las condiciones para optar al 'handling'

**HUGO SÁENZ / Palma**  
Los sindicatos ya saben a qué atenerse en Iberia. Después de dos meses de incertidumbre en torno a su futuro la compañía los reunió ayer en Madrid y les comunicó algunas de las líneas maestras del conocido Plan de Futuro que pretende desarrollar hasta 2017 para garantizar la viabilidad de una empresa demasiado acostumbrada en los últimos tiempos a los números rojos.

Y las novedades no son demasiado halagüeñas para los cerca de 1.000 empleados que la aerolínea aún conserva en las Islas, la gran mayoría de tierra y aproximadamente la mitad, fijos discontinuos. Pero los que se llevarán sin duda la peor parte serán los del aeropuerto de Palma, a quienes Iberia ha solicitado «un esfuerzo adicional», según revelaron ayer a este diario fuentes del sindicato USO. Un esfuerzo aña-

dido que sufrirán directamente los trabajadores de Son Sant Joan y que podría afectar a 120 empleos durante la temporada baja en el aeropuerto palmesano.

La explicación es simple. La aerolínea estima que «el número de horas anuales sobrantes es de 68.800», y que el problema se concentra en noviembre, diciembre, enero y febrero, explican desde USO. Iberia trasladó ayer a los sindicatos que esas horas se traducirían «en unos 120 trabajadores», que podrían ver peligrar su puesto, y sólo así lograrían ser más competitivos y poder optar a las nuevas licencias de *handling* (servicios de asistencia en tierra a aeronaves) que pronto licitará AENA.

Además, el sindicato sostiene que «el problema viene incrementado por la voracidad recaudatoria de AENA» de cara a la adjudicación de

estas licencias y la entrada de un tercer operador en Son Sant Joan.

Los responsables de Iberia también transmitieron durante la reunión a los sindicatos que estas medidas adicionales arrancarían de manera voluntaria. Es decir, todo aquel empleado que quiera adherirse a una baja por voluntad propia, a una novación contractual o a trasladarse geográficamente, podrá hacerlo.

## «Iniciar EREs»

Pero eso sí, la empresa también dejó claro que si no se alcanzaran los objetivos marcados de manera voluntaria, la aerolínea «tomaría la determinación de iniciar EREs». En la misma situación que Palma se encuentran también los aeropuertos de Valencia, Santiago de Compostela, Sevilla, Vitoria y Tenerife Norte.

No obstante, desde USO puntualizan que «todavía está todo muy

verde», y que habrá que esperar a ver cómo evolucionan las negociaciones en las próximas semanas.

Por su parte, los trabajadores de Iberia en Menorca e Ibiza, aunque no estarán sometidos a estos esfuerzos adicionales, sí que sufrirán los otros recortes que la compañía pretende implantar a todos sus empleados de tierra (también a los de Palma) y que ha comunicado también esta misma semana a los sindicatos durante la negociación del XX Convenio Colectivo.

Aunque se compromete a no rebajar más los sueldos (en el último acuerdo cayeron un 11%) propone una congelación salarial hasta 2015 y suspender los cobros por antigüedad de todos los trabajadores, algo que ha sentado muy mal entre la plantilla. «En algunos casos supone mucho dinero al mes», se quejan desde los sindicatos. Iberia también

## La propuesta

### Salarios

> Propone seguir con la reducción del 11% y congelar sueldos hasta 2015. A partir de entonces subirían en función de los resultados.

### Pluses

> Eliminación de la paga de participación en beneficios y suspensión de la antigüedad.

### Productividad

> Quiere unificar la jornada anual para que todos los empleados hagan 1.712 horas.

### Jornadas

> Incremento de un 12% de los días de presencia.

propone eliminar la paga de participación en los beneficios de la compañía, así como quitar festivos y aumentar los días de presencia en los aeropuertos a 239, un 12% más que hasta ahora, tal y como avanzó este diario. La aerolínea alega que con sus costes actuales no puede competir con el resto en igualdad de condiciones.



Pasajeros embarcando en un vuelo de Iberia mientras un operario de tierra supervisa la aeronave durante la maniobra. / E. M.

## «Es imposible acabar con los retrasos aéreos»

Expertos en navegación aérea participan en Palma en un proyecto sobre demoras en Europa / El investigador José Javier Ramasco lidera una iniciativa ya probada en EEUU

**H. SÁENZ / Palma**  
El investigador principal del proyecto TREE, que tiene como objetivo la elaboración de un modelo de simulación de cómo se propagan los retrasos aéreos en Europa, José Javier Ramasco, lo tiene claro: «Es imposible acabar completamente con los retrasos aéreos». Pero eso no significa que no se puedan predecir y tratar de paliar en la medida de lo posi-

ble. Eso es lo que intenta con TREE, que ayer reunió en Palma a expertos en navegación aérea para participar en el proyecto.

La cita fue en el Instituto de Física Interdisciplinaria y Sistemas Complejos (IFISC), un centro mixto de la UIB y el CSIC, y sirvió para estudiar las posibilidades de implantar en Europa el modelo que ya se elaboró y funciona en Estados Unidos. Básicamente, en palabras de Ramasco,

el objetivo es «generar un modelo que prediga retrasos en la red». Aunque es consciente de la dificultad de importarlo a Europa por dos razones principalmente. Aquí los despegues se gestionan por slots (derechos de vuelo) y en EEUU no es lo habitual, además de que la gestión de los vuelos nacionales es competencia de cada país, a diferen-

cia de Norteamérica, que cuenta con un solo espacio aéreo.

Según Ramasco, acabar con los retrasos por completo es «imposible», porque «siempre habrá algún suceso que los provoque», pero sí que se puede paliar en cierta medida su aparición. Con su proyecto, lo que pretenden es «reducirlos a la mínima expresión».

El proyecto TREE cuenta actual-

mente con ocho trabajadores en total, cuatro en Palma y otros cuatro en Madrid, y el principal problema al que se enfrentan es que el retraso de un avión repercute directamente en otro, por el llamado efecto propagación. Y así sucesivamente, lo que hace que al final las demoras puedan ser muy fuertes, sobre todo si tenemos en cuenta que en Europa hay cerca de 15.000 movimientos diarios.

Actualmente, TREE se encuentra en la fase de recogida y adquisición de datos y en la jornada participaron miembros de Eurocontrol, Amadeus o TUIfly. El director de Puertos y Aeropuertos, Antonio Deudero, y Álvaro Middelmann también acudieron.