



ESTÁN EN JUEGO EL FUTURO DE LA AVIACIÓN ARGENTINA Y NUESTROS PUESTOS DE TRABAJO

Con un título muy parecido comenzaba el Documento final aprobado en el último Plenario Nacional de Comisión Directiva y Delegados de APA (5 de noviembre de 2015), llamando a los afiliados y afiliadas a fijar posición ante la segunda vuelta electoral que tendría lugar en las elecciones nacionales de ese año.

El documento sostenía que la coyuntura por la que atravesaba el país nos obligaba "Como trabajadores aeronáuticos, como representantes sindicales y como argentinos a fijar una clara posición ante la misma y apelar al voto de los trabajadores representados por APA y sus familias, en defensa de sus propios puestos de trabajo y condiciones de salario y trabajo, y de la actividad aeronáutica en su conjunto."

Advertía también que, ante la masiva campaña desplegada por la alianza Cambiemos para confundir a la población, tergiversando u ocultando sus verdaderos propósitos y programa, o bien desviando la atención hacia temas secundarios o menores, APA estaba obligada a hacer un ejercicio de memoria histórica y compartirla con los jóvenes que por una cuestión generacional no la habían vivido, sobre lo que había sido el período dramático de la desregulación aérea, las privatizaciones, los despidos y la precarización laboral, en los que el futuro de todas las empresas y organismos -y nuestra propia condición de trabajadores aeronáuticos- eran permanente motivo de angustia.

El documento resaltaba que "En aquellos momentos, como ahora, se enfrentaba un proyecto que proponía convertir al transporte aéreo en un negocio en el que sólo sobrevivirían los más poderosos -obviamente extranjeros o socios menores nacionales aliados a ellos- frente al proyecto de consolidar a la aviación como un factor estratégico, integrador y multiplicador de actividades (transporte de personas y carga, turismo, industria y tecnología aeronáutica y aeroespacial, etc.) al servicio del interés y la soberanía nacional."

Una vez más, como tantas veces en la larga historia de luchas de APA, quedaba claro en aquella coyuntura que nuestro sindicato debía estar preparado para intervenir políticamente en defensa de sus conquistas y derechos, y debía prepararse activamente en materia de organización gremial, capacitación de sus cuadros sindicales y concientización de sus afiliados/as, para una nueva y muy difícil etapa de ataque a la clase trabajadora.



El gobierno de los CEOs

Como sabemos, aquel proceso electoral terminó en una derrota del campo popular y la llegada al gobierno de un equipo de poderosos empresarios; gerentes (CEOs) de grandes compañías nacionales e internacionales; representantes de los organismos financieros internacionales, tanto privados como públicos, y de los sectores más concentrados y fuertes del complejo agro-exportador.

De la mano de un mensaje de cambio, eficiencia, transparencia y lucha contra la corrupción, según el cual este grupo de CEOs y tecnócratas de la banca y las finanzas mundiales (la CEOcracia) erradicarían para siempre a los políticos (y la política) de la gestión pública, comenzó un proceso de transferencia gigantesca de riqueza nacional desde los sectores populares hacia los sectores más ricos, poderosos y concentrados.

En el mismo camino que las políticas económico-sociales de las dictaduras cívico-militares del pasado y del nefasto período neoliberal de los 90 bajo el menemismo y el gobierno de la Alianza, esta CEOcracia inició un violento proceso de endeudamiento externo, apertura indiscriminada de todo tipo de importaciones, supresión de impuestos y aranceles a los grupos económicos más poderosos, y una nueva edición de la nefasta "bicicleta financiera" en beneficio de los especuladores y en perjuicio de los productores.

Estas políticas tuvieron un correlato directo en la nueva política exterior argentina, abandonando el proceso de integración regional y de nuevo posicionamiento en el orden mundial para regresar a la vieja política de alineamiento con los Estados Unidos y las potencias europeas, llegando al extremo de un acercamiento con el Reino Unido, usurpador del territorio nacional de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur y de sus reservas de petróleo y pesca. Acercamiento que, en materia aerocomercial, se tradujo en la aceptación de un convenio bilateral por el cual ese país designaba una segunda aerolínea de bandera.....no británica sino noruega y "low cost"! (Norwegian). Se tradujo también en la aceptación resignada -y cuestionada por APA como parte de la Federación Argentina del Personal Aeronáutico (FAPA)- de que los pasajeros argentinos debieran viajar a las Malvinas (territorio nacional) con pasaporte, como si lo hicieran a otro país.

Como estas políticas no podían avanzar sin un disciplinamiento de los sectores populares, especialmente de la clase trabajadora, el proceso vino de la mano de un fuerte ajuste económico, despidos masivos en el sector público, indiferencia ante los despidos masivos en la actividad privada, tarifazos impagables de servicios públicos, ataque al consumo popular, inflación y recesión.



Ante la previsible reacción popular, concretada en una multitud de huelgas, movilizaciones y un paro general nacional, se acentuaron las políticas de retroceso en materia de derechos humanos y de distintas formas de represión, incluyendo el encarcelamiento ilegal de dirigentes sociales, una batería de medidas contra la protesta social -en particular la callejera-, una creciente presión institucional sobre los sindicatos más combativos y un uso escandaloso de la justicia.

Una vez más, el resultado fue una nueva etapa de crisis para las pymes, la industria nacional y las economías regionales; el desmantelamiento de numerosas empresas estatales y la retirada del Estado Nacional de toda actividad que supusiera obstáculos y trabas a la actividad privada en la economía.

Todo esto en un contexto de corrupción generalizada, con gran parte de los funcionarios del gobierno involucrados en escandalosos episodios de cuentas secretas en guaridas fiscales del exterior, evasión impositiva a gran escala, concesiones de enormes obras públicas y condonación de deudas a empresarios amigos y/o socios directos. Todos ellos episodios que, sin duda, serían considerados delitos en otras partes del mundo.

La aviación de los CEOs

En línea con la actual etapa del capitalismo y del avance de gobiernos neoliberales en todo el mundo, gran parte de la economía mundial y muchos servicios públicos y de infraestructura -como en nuestro caso el transporte aéreo- avanzan hacia una competencia cada vez más salvaje e irracional basada en la constante rebaja de todos los costos que se puedan bajar y el desmantelamiento de toda forma de regulación y protección estatal de la actividad.

Al igual que en los años 80 en los Estados Unidos, cuando desaparecieron más de 200 líneas aéreas como resultado de la desregulación y globalización, la competencia salvaje no puede ser resistida por las empresas más débiles, que quiebran o deben fusionarse a la fuerza con las más poderosas reforzando el proceso de concentración económica global. Aún está fresco el recuerdo de las grandes luchas gremiales en nuestro país de fines de los años 90 e inicio de los 2000, cuando junto a la crisis terminal de Aerolíneas-Austral se sumaron las quiebras de Lapa, Dinar, Kaiken, Southern Winds, American Falcon, Aerovip y varias charteras (Aeroposta, Staf, Air Plus-Marsans, etc.).

La aviación comercial y civil argentina no podía permanecer ajena a esta renovación de la tendencia neoliberal, más aún cuando el propio Presidente de la Nación y gran parte de su gabinete tienen intereses concretos en empresas



aerocomerciales. Como en otras áreas del gobierno, las empresas estatales y organismos públicos aeronáuticos se poblaron de CEOs pertenecientes, en su mayoría, a grandes empresas ajenas al sector aerocomercial.

Paradójicamente, en nombre de la profesionalización del sector y la búsqueda de la eficiencia en la gestión -y para erradicar para siempre a “la política y los políticos” de la gestión-, se nombraron funcionarios sin ningún conocimiento de una actividad tan compleja como el transporte aéreo y que, desde el principio, se dedicaron precisamente a hacer política para desmantelar los avances logrados en el período 2003-2015 en materia de política aérea.

Aún con debilidades y contradicciones en materia de política aérea y errores en materia de gestión, que APA criticó a lo largo de dicho período, Argentina había logrado defender sus empresas y su mercado aerocomercial de las tendencias más agresivas a nivel mundial hacia la globalización y la concentración económica. Lo había hecho atendiendo las reivindicaciones por las que los trabajadores aeronáuticos habíamos luchado durante décadas:

- Recuperación y fortalecimiento del grupo aerocomercial estatal de bandera (Aerolíneas Argentinas – Austral), la empresa operadora de rampa (Intercargo) y la fábrica de aviones (Fadec).
- Recuperación del poder adquisitivo de los trabajadores aeronáuticos, a través del mecanismo de paritarias anuales y de la permanente predisposición de los sindicatos a luchar por mejorar las condiciones de salario y trabajo de sus representados.
- Recuperación de la presencia estatal en la infraestructura aeroportuaria a través de su participación en la propiedad y gestión del concesionario de aeropuertos (AA2000).
- Recuperación y protección del mercado aerocomercial nacional, deprimido por las políticas neoliberales del período 1990-2002, que favoreció no sólo a la aerolínea de bandera sino a las competidoras privadas que operaban en el país y, gradualmente, a los aerotalleres que volvieron a tener perspectivas de negocios después de una larga depresión.
- Desmilitarización de la aviación civil, a través de la creación de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)

Con la llegada de los CEOs al gobierno, las políticas empresarias “low cost” fueron favorecidas por las políticas de “cielos abiertos”; la apertura indiscriminada de los mercados nacionales a empresas de propiedad extranjera; la concesión también indiscriminada de las



“libertades del aire” (especialmente desde la sexta hasta la novena) a grupos transnacionales y la proliferación -como antiguamente en la actividad marítima- de las “banderas de conveniencia” para operar entre cualquier país e, incluso, en el interior (vuelos de cabotaje) de cada país.

El avance de las low cost y los cielos abiertos

Como bien sabemos los trabajadores aeronáuticos, no todos los costos se pueden bajar. Los impuestos nacionales y aeroportuarios; los costos de combustibles y repuestos; la inversión empresarial en aviones, tecnología, recursos informáticos y publicidad son muy difíciles de reducir. Por lo que la “baja de costos” (low cost) significa, lisa y llanamente, peores condiciones de trabajo y salario de los trabajadores, peores condiciones de servicio para los pasajeros y desmantelamiento de gran parte de la estructura de intermediación comercial (agencias de viajes, operadores turísticos, etc.) por la atención directa vía páginas web.

Uno de los aspectos más peligrosos de esta tendencia es que los partidarios del avance de las “low cost” han logrado, hasta el momento, enfrentar a una importante porción del mercado de pasajeros contra los trabajadores de las líneas aéreas regulares y de los operadores turísticos y agencias de viajes. Con sus agresivas publicidades ofreciendo viajes a precios increíblemente bajos, suprimiendo toda intermediación e intervención humana a través de sus páginas web y el anuncio rimbombante de que vienen a “democratizar” la aviación, para que millones de nuevos pasajeros puedan viajar a precios mínimos, han logrado crear una fuerte expectativa a nivel masivo.

Los propios funcionarios del gobierno argentino utilizan estos argumentos para defender públicamente la entrada de estas empresas al país, y así lo han fundamentado en la audiencia pública convocada para otorgarle estas concesiones. Al otorgarle una gran cantidad de rutas, en directa competencia con Aerolíneas Argentinas-Austral y LAN Argentina, lo han hecho en nombre de una “mayor conectividad” del país y por razones de “conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios ofrecidos”.

Asimismo, empresarios y funcionarios “low cost” acusan a los sindicatos de oponerse al ingreso masivo de nuevo personal aeronáutico y de defender corporativamente al de las líneas aéreas regulares instaladas, ocultando que **la verdadera oposición de los sindicatos es a la flexibilización laboral, a la violación sistemática de los convenios colectivos de trabajo y a la supuesta creación de empleos a expensas de la destrucción de otros y el**



empeoramiento de las condiciones de trabajo y salario en nuestra línea aérea de bandera y empresas regulares que operan en el país, que costó décadas de luchas conseguir.

La estrategia de las "low cost" oculta muchas otras cosas que, desde APA y el conjunto de los sindicatos aeronáuticos, debemos contribuir a aclarar y denunciar ante los trabajadores y la opinión pública.

- **El gran costo a bajar es el laboral.** El modelo "low cost" se basa tanto en los bajos salarios como en un aumento drástico de la productividad laboral, a través de la polifuncionalidad de su personal: pilotos que atienden en tierra, tripulantes que limpian la cabina, personal operativo, comercial y administrativo que hace todo tipo de tareas, horarios y jornadas de trabajo flexibles independientemente de la legislación laboral, etc. La gran lucha de los sindicatos aeronáuticos de todo el mundo en el siglo XXI es, una vez más, que los trabajadores de estas empresas tengan su convenio colectivo de trabajo, jornada legal de trabajo, licencias, vacaciones, aportes, cobertura sindical y de salud.
- **La capacitación del personal y la seguridad operacional están en riesgo,** como lo demuestran recientes desastres aéreos, por la presencia en la actividad de empresarios y funcionarios que especulan hasta el límite con la posibilidad de sacar el máximo lucro y provecho invirtiendo lo menos posible. Por un lado, a través de la explotación del trabajo humano vía el constante aumento de la productividad laboral. Por el otro, a través del uso hasta el límite de la flota, los equipos, el combustible y el tiempo de espera de los vuelos en cada escala.
- **Mayor capacidad de presión -e inclusive chantaje- sobre los gobiernos,** tanto por la vía de asociarlos en su estrategia de negocios si cuentan con funcionarios adictos, como por el enfrentamiento y aislamiento internacional si se oponen a la misma. Vale recordar que, desde hace años, las empresas "low cost" vienen operando sobre organismos internacionales aeronáuticos, tanto públicos (OACI) como privados (IATA), y han logrado importantes cambios y debilitamientos de las normas regulatorias que habían caracterizado históricamente a la actividad aerocomercial. Con la consecuencia, señalada más arriba, de favorecer las políticas de "cielos abiertos", la apertura indiscriminada de los mercados nacionales, la concesión de todas las "libertades del aire" y la proliferación de las "banderas de conveniencia" en la aviación.
- **Los supuestos precios bajísimos son un mero "gancho" publicitario.** Unos pocos asientos baratos en cada vuelo, que se compensan con el resto de los asientos a precios más altos. Debe quedar claro y difundirse lo más ampliamente posible que los precios de los pasajes sólo representan un tercio de los ingresos de las empresas "low



cost". Otro tercio le corresponde a los subsidios impuestos a los municipios, gobiernos y cámaras de turismo para seguir operando. Y el último tercio a los gastos ocultos que finalmente deben pagar los propios pasajeros. Debiendo éstos viajar en asientos cada vez más pequeños e incómodos, utilizar los peores sectores de los aeropuertos, pagar aparte por el equipaje en bodega, el asiento que elijan, la tarjeta de embarque, la comida de a bordo y cualquier otro servicio que necesiten. En caso de demoras o cancelaciones, la casi imposibilidad de quejarse ante empresas que se manejan por internet, con pocas o ninguna oficina o teléfono adonde dirigirse, y sin la posibilidad de recurrir a empresas colegas, ya que las "low cost" no forman parte de alianzas comerciales.

- **Amenaza directa al mercado ocupado por las líneas aéreas regulares y, muy especialmente, la línea aérea de bandera estatal.** Como en los 90, aparecen empresarios internacionales y nacionales -muchos de ellos sin antecedentes ni trayectoria aerocomercial- dispuestos a correr la aventura de disputarle tajadas del mercado a las empresas constituidas e instaladas. Y si fracasan, a retirarse tan pronto como vinieron, dejando atrás un tendal de trabajadores y usuarios damnificados y estafados.
- **Esta política sistemática de dúpning y guerra por los bajos costos arrastra a las empresas regulares,** que se ven obligadas a degradar sus servicios y bajar los mismos costos para sobrevivir, como lo demuestra el reciente caso de Aerolíneas Argentinas – Austral al suprimir las comidas gratuitas a bordo de sus vuelos nacionales, con la consiguiente pérdida de centenares de puestos de trabajo del personal de cocina de las empresas proveedoras. Así, las grandes empresas internacionales achican el tamaño de sus asientos de clase económica; reemplazan miles de puestos de trabajo por máquinas en los aeropuertos y oficinas comerciales; suprimen o cobran aparte las comidas en vuelos cortos y adoptan medidas idénticas a las de las "low cost".....cuando no se convierten ellas mismas en "low cost", como lo ha señalado el presidente del grupo chileno LAN y el de su competidora Sky.
- **Siendo APA el sindicato que representa a los trabajadores/as de tierra de la gran mayoría de las empresas aéreas y de servicios a la aviación argentina, consideramos que están amenazados los puestos, condiciones de trabajo y salarios de toda la actividad.** Las tendencias señaladas ponen en peligro los derechos y conquistas adquiridos a lo largo de décadas de lucha en nuestro país por los trabajadores de **Aerolíneas Argentinas, Austral, Andes, LAN Argentina, Intercargo, Interbaires, Aeropuertos 2000, Gol, Latam, British Airways, Iberia, Air Europa, Air France, Alitalia,**



KLM, Avianca, Copa, Lufthansa, Air Canada, United, Delta, American, entre muchas otras.

Por todo lo expuesto, este Plenario Nacional de APA resuelve:

- **Declarar en Estado de Alerta a toda la actividad aeronáutica representada por APA.**
- **Organizar actividades y reuniones informativas en todas las estructuras del gremio a nivel nacional, para preparar a sus afiliados/as para el grave escenario que se cierne sobre la aviación comercial y civil argentina.**
- **Participar, junto al conjunto de la clase trabajadora y los sectores populares, de las luchas que se organicen para recuperar el modelo de país que quieren las grandes mayorías.**

¡Si tocan a un trabajador o trabajadora nos tocan a todos!

Plenario Nacional de la Asociación del Personal Aeronáutico
Ituzaingó, 19 de abril de 2017