



Gremios Aeronáuticos Argentinos Seguridad Aérea - Política AeroComercial

Los Gremios Aeronáuticos (**APTA/APA/UPSA/APLA/UALA**) deseamos manifestar públicamente nuestra preocupación y objeciones al respecto de las políticas de transporte aéreo llevadas adelante en la actualidad por el Gobierno Nacional.

En estos últimos meses venimos advirtiendo que a través del Ministerio de Transporte y la ANAC, se encuentran auspicando de manera poco clara la asignación de rutas a operadores de dudosa o ninguna capacidad operativa, como así también el forzado ingreso al mercado Nacional de operadores extranjeros a través de acuerdos Bilaterales, sin ejercer la reciprocidad que los mismos deberían mantener, poniendo en evidencia la falta de políticas aéreas que protejan a la actual industria nacional, situación que afectara directamente y en el corto plazo a todos los operadores y trabajadores Argentinos. (**LATAM ARGENTINA/ANDES/American Jet /ARSA/AUSTRAL**)

En este sentido y paralelamente, de continuar fomentando indiscriminadamente esta apertura sin ningún criterio de regulación, y en pleno conocimiento de la saturación y precariedad del sistema e infraestructura aeroportuaria, se llevará a toda la actividad a sufrir un colapso operativo con las consecuentes demoras, perjuicios para los pasajeros, pérdidas económicas para las Empresa locales, y posible afectación de la seguridad.

Que ciertos sectores fomenten o dejen trascender al respecto del cierre y extinción de una empresa de handling netamente argentino como **Intercargo**, con la consecuente afectación de la fuente laboral de sus trabajadores, no hacen más que sumar dudas e incertidumbres sobre el rumbo que se pretende imponer.

La desprotección del Grupo de Bandera (**ARSA/AU**) evidenciada a raíz del continuo recorte presupuestario, la falta de un plan de empresa o la carencia de una firme visión de utilizar la misma como una herramienta estratégica para la regulación aerocomercial, y sumada a las continuas declaraciones de sus administradores, ponen en duda a diario sobre las reales intenciones que el Gobierno tienen al respecto del destino del Grupo Aéreo Estatal y sus trabajadores.

Lineas de Bandera (Aerolíneas Argentinas y Austral L.A)

Su viabilidad y existencia están siendo puestas en grave riesgo, por dos acciones simultáneas del gobierno nacional: por un lado, se les recortó colosalmente sus subsidios, en el 2016 a USD 320 M (60% menos que en el 2015, a pesar del rojo recibido de USD 1000M), y en el 2017 a USD 180 M (30% menos que en 2016), pese a que el año pasado hubo 40% de inflación y está previsto para este año un 25%, y un aumento estimado del dólar en un 20%, la moneda con que las empresas afrontan la mayoría de sus gastos. A la vez, desde el inicio de la actual gestión se les quitó mercados y posibilidades de aumentar sus ingresos permitiendo, primero, que compañías extranjeras (LATAM, SKY, COPA, AIR EUROPA), capten pasajeros desde ciudades del interior para trasladarlos regional e internacionalmente y, luego, ampliando la participación en nuestro mercado aerocomercial a otras empresas sin ninguna regulación. El Ministerio de Transporte y la ANAC ya han autorizado a 5 líneas aéreas 135 rutas. Entre ellas AVIAN (16 autorizaciones) por la que sigue imputado judicialmente el presidente Macri y el ex gerente de Mac Air y actual CEO de AVIAN Carlos Colunga, y FLY BONDI (78 autorizaciones) con un capital social declarado de solo USD 6.000, de la cual se desconocen sus accionistas reales y que al día de la fecha no ha demostrado cabalmente su capacidad operativa, ya que no posee aviones. Ambas solicitaron destinos de cabotaje y regional, la segunda también internacional. Las nuevas rutas autorizadas se superponen en más de un 95% a las rutas de cabotaje que hoy operan Aerolíneas Argentinas y Austral, destinos que constituyen sus principales ingresos. Próximamente habrá otra Audiencia Pública para que entren más operadores, habrá 14 presentaciones entre líneas aéreas de pasajeros y carga para realizar vuelos domésticos e internacionales. Entre ellas la poderosa Norwegian, a la que el gobierno ya le autorizó la ruta Buenos Aires-Londres. Con esta política aerocomercial, se está sometiendo a ambas compañías a una doble asfixia, la de su asistencia financiera y la del feroz achique de sus mercados e ingresos. Es imposible, con el escenario creado de apertura irrestricta de nuestro mercado aéreo a un aluvión de operadores y el drástico ajuste de subsidios, que en el futuro inmediato Aerolíneas Argentinas y Austral se fortalezcan y crezcan, -como afirman los funcionarios públicos-, al igual que sería imposible hacer saludable y fuerte a quien se somete a la inanición. La medicina y el sentido común afirman que perecerá. La política virtuosa, si en verdad se quiere solucionar los problemas y hacerlas vigorosas y rentables, es la opuesta: primero sanearlas financieramente, en el mismo período que se da el gobierno para bajar el déficit fiscal y la inflación; y, simultáneamente, reactivarlas económica y comercialmente, por ejemplo, reemplazando algunas flotas por otras de tecnología moderna que ahorren combustible y de mayor capacidad, desarrollando unidades de negocios como Aerolíneas Cargo -una de las mayores fuentes de ingresos en el negocio aerocomercial, que hoy explotan en nuestro país operadores extranjeros como LATAM, AVIANCA y AMERICAN AIRLINES-; sumar ingresos con trabajos técnicos a terceros, etc., y reorganizarla de manera más eficiente. Recién entonces estarían en condiciones de competir con rivales de su misma categoría, y con posibilidades genuinas de crecer y sobrevivir. Con la presente política aerocomercial, Aerolíneas Argentinas y Austral L.A. están siendo empujadas hacia la tradicional receta de ajuste: achique empresarial, despidos, rebajas salariales, entrega de conquistas convencionales y precarización laboral; bajo la falacia de que son obligadas por el mercado, cuando en verdad son obligadas por dicha política y los planes del gobierno nacional. Preocupa aún más a los trabajadores de nuestras empresas aéreas públicas, el empecinamiento demostrado por el presidente Macri desde cuando era Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, para convertir a Aerolíneas Argentinas en el "chivo expiatorio" de nuestros serios problemas sociales. La culpó reiteradamente de no poder urbanizar las villas de la ciudad por lo que se destinaba a Aerolíneas ("Con lo que se gasta en un año en Aerolíneas urbanizo todas las villas de la Ciudad"), sin embargo, le sobraba presupuesto para urbanizarlas, no lo hizo porque lo sub ejecutaba. O, acusarla por no poder construir "dos jardines de infantes por día", a causa del dinero destinado a su déficit. No dijo cuántos jardines de infantes se podrían haber construido con la quita de retenciones a la gran minería por USD 220 M (66 por año); o, con el presupuesto destinado a la publicidad oficial USD 164 M (22 por año); o cuantos, con el aumento en un 25% de la estructura del Estado que su gobierno hizo. Son slogans propagandísticos tan falsos como peligrosos. Demonizar maliciosamente a un individuo, un grupo humano e incluso una empresa, es el requisito para ganar el suficiente consenso social que posibilite luego eliminarlos desde el poder. Hay innumerables ejemplos trágicos en la historia

mundial y en la Argentina. Menem lo hizo en los 90' con el Estado, para privatizar todas las empresas estatales.

NORMAS AERONÁUTICAS

Las autoridades de la ANAC impulsan políticas y planes de acción para imponer el reemplazo de nuestras regulaciones aeronáuticas RAAC, por las latinoamericanas LAR, las cuales resultan ser muchas más laxas o menos exigentes en cuanto al Control Efectivo y fiscalizador del Administrador, como así también en los requisitos y resguardos para la formación, habilitaciones, calidad del mantenimiento, auditoría y el ejercicio profesional de pilotos y técnicos aeronáuticos. Si dicho cambio de normas se concreta, se degradará sin dudas la seguridad aérea de las empresas que operan en nuestro país, con los costos y perjuicios irreparables que esta situación conllevará.

Impacto de la Industria aérea Low Cost

El modelo Low Cost que se originó en EEUU y se desarrolló en Europa se basa en reducir al máximo todos los costos para aumentar al máximo la ganancia empresarial. Esos costos no son solo el confort en vuelo, el tipo de equipaje o la homogenización de la flota. Invierten menos que las empresas tradicionales en todo lo que hace a la seguridad (capacitación de su personal, combustible mínimo, mantenimiento aeronáutico), trabajando siempre al límite. Son múltiples las denuncias por cuestiones que afectan la seguridad en vuelo realizadas por parte de los trabajadores y las autoridades aeronáuticas de los países donde operan. Al entrar masivamente en un país devalúan toda su seguridad aérea, porque obligan a las demás empresas a imitar el modelo para poder competir. En la Argentina el antecedente Low Cost se llamó LAPA, que volaba al mismo precio que los pasajes de micro a costa de reducir la capacitación de pilotos y técnicos junto con el mantenimiento aeronáutico, dejando el saldo de 67 muertos y decenas de heridos. Hubo pocas sanciones judiciales y ningún culpable fue detenido. La impunidad potencia el peligro que las mismas tragedias se repitan por las mismas causas. Laboralmente estas empresas no respetan convenios colectivos, pagan salarios mínimos, aumentan los horarios de trabajo, obligan a la polifuncionalidad, etc. Gubernamentalmente exigen a los gobiernos municipales o provinciales subsidios para viajar a determinados destinos (como logró Avianca con Tucumán, al menos por dos años, para asegurarse una ocupación que le resulte rentable). Presionan a los gobiernos para que destinen fondos públicos para mejorar o crear aeropuertos alternativos más alejados de las ciudades donde van a operar. Hacen dumping (vuelan bajo costos) en los destinos donde compiten con otras compañías para eliminarlas del mercado, y luego subir los precios a su conveniencia a menos que el gobierno los subsidie. Los pasajeros deben cumplir con tantas exigencias para no pagar extras y utilizar aeropuertos más alejados de los lugares de embarque, que es habitual que paguen lo mismo o aún más por sus pasajes, y aumenten significativamente sus tiempos de vuelo. Además, es de hacer notar, que en la Argentina muchas veces funciona mal lo que afuera funciona bien y, mucho peor, lo que afuera ya funciona con problemas.

A sabiendas de lo expuesto y sin ninguna contemplación, observamos que desde la ANAC y el Ministerio de Transporte fomentan a diario y sin ningún lineamiento el desembarco de operadores Low Cost como RyanAir o Norwegian Air, modelos que no dejan margen sobre el tipo de condiciones laborales que a futuro se pretenderán implantar en la República Argentina.

CONVENIOS LABORALES

Los convenios laborales en la actividad aerocomercial no son solo derechos legítimamente adquiridos desde el inicio de nuestra industria, en muchos de sus puntos afectan y garantizan directamente la seguridad en vuelo. Los mismos preservan al trabajador para que esté en condiciones óptimas de realizar tareas, y en muchos casos protegen directamente la vida de los usuarios del transporte aerocomercial. Además, nuestros Convenios Colectivos de Trabajo son por empresas, no por actividad. Siempre han diferenciado en sus condiciones a las pequeñas y medianas compañías, para promover su crecimiento, de la gran industria, resguardando en todos los casos los más altos estándares de seguridad.

La actual política aerocomercial parte de un diagnóstico errado de su situación, problemas, desafíos y contexto nacional e internacional, y está impulsando acciones que perjudicaran en alto grado a sus usuarios y trabajadores.

La política aerocomercial de una Nación, que incide en su desarrollo a largo plazo como así también en la seguridad en vuelo de pasajeros y trabajadores aeronáuticos, debe ser debatida y elaborada por todas las fuerzas políticas que tengan representación legislativa, junto con la participación de sus trabajadores. No impuesta desde el poder de turno por iluminados.

Reclamamos un diálogo real a las autoridades del gobierno y no solo un slogan de diálogo que se declama, pero no se cumple. No, nuevamente, un relato desconectado de la realidad que se repite una y otra vez sin escuchar a los interlocutores. No nuevamente una autocracia.

Los Trabajadores Aeronáuticos hemos dado muestra de haber contribuido efectivamente y desde el primer momento, a favor de la armonía laboral en todas las empresas representadas.

Como representantes de los Trabajadores Aeronáuticos y atentos a la gravedad de la situación expuesta, llevaremos adelante todas las medidas en pos de garantizar la seguridad de los pasajeros, el servicio público, la calidad de los convenios colectivos y el crecimiento genuino de la fuente laboral de todos los Trabajadores Aeronáuticos de la Argentina.



Ricardo Cirietti
Sec. Gral. APTA



Edgardo Llano
Sec. Gral. APA



Rubén Fernández
Sec. Gral. UPSA



Pablo Biro
Sec. Gral. APLA



Genaro Trucco
Sec. Gral. UALA

