

GREMIOS AERONAUTICOS UNIDOS

CRÍTICAS A LA POLÍTICA AEROCOMERCIAL ARGENTINA **ESTADO DE ALERTA**

Los Sindicatos Aeronáuticos Unidos (APA/APTA/UPSA/UALA/APLA/ATCEPEA/ATEPSA) manifestamos nuestra preocupación a raíz de las deficiencias y falencias que posee la Política Aero comercial Nacional desarrollada por el ministro Guillermo Dietrich y avalada por el presidente Mauricio Macri. Consideramos la misma contraria a los intereses y necesidades nacionales, como a los de la propia actividad aerocomercial argentina: sus usuarios, trabajadores y compañías aéreas de capital argentino público y privado. Sus peligrosas consecuencias ya se ven en el presente, pero se potenciarán en el mediano y largo plazo.

Una gestión de política pública -en este caso aerocomercial-, idónea y adecuada a las necesidades e intereses de la Argentina y los argentinos, no se concreta ni se demuestra atiborrando a la sociedad con innumerables cifras sin referencias verificables, en la gran mayoría de los casos, expresadas con locuacidad desbordada.

La Política Aero comercial de este gobierno nunca fue formalizada, puntualizando sus objetivos e identificando sus medios. Nunca se convocó a un debate para aportar propuestas, consensuarlas y diseñarlas junto a los diversos actores de lo que se llama la aviación general: consejos profesionales, empresarios aéreos, talleres aeronáuticos, centros de capacitación técnica y de vuelo, sindicatos aeronáuticos. Mucho menos se la debatió en el Congreso Nacional, donde están representados todos los sectores de nuestra sociedad. Nunca hubo diálogo, participación sectorial, ni consensos. Se la implementó de hecho, autocráticamente, publicitándola luego, machaconamente, mediante slogans tan pretensiosos como engañosos.

Seguridad Aérea:

Se quiere reemplazar las actuales y comprobadamente confiables normas aeronáuticas argentinas RAAC, por las mucho más laxas y menos exigentes Latinoamericanas LAR's. De producirse esas sustituciones, las capacitaciones, habilitaciones y el ejercicio profesional de Pilotos y el Personal Técnico Aeronáutico se verán peligrosamente devaluados y flexibilizados y, por ende, la seguridad operacional aérea de nuestro país. Semejante error y temeridad, solo puede explicarse en la pretensión de multiplicar varias veces las ganancias de los accionistas de empresas aerocomerciales, especialmente las de modelo Low Cost. **Se quiere bajar costos, sacrificando seguridad aérea. No para beneficiar a los usuarios con vuelos baratos, sino para aumentar la riqueza de los empresarios. Para conseguirlo, utilizan la tenaz gestión de nuestros funcionarios públicos.**

Control del Tránsito Aéreo:

Como ya hemos denunciado reiteradamente, nuestros aeropuertos estaban al borde del colapso por sus carencias tecnológicas y de infraestructura a fines de 2015. La capacidad profesional, tecnológica y de infraestructura del sistema de navegación aérea nacional no está acompañando la creciente demanda que originan los operadores aéreos locales y extranjeros, tantos los anteriores al 2016

como los que surgieron a partir de ese año, a quienes se les otorgaron cientos de nuevas rutas. Vaya como ejemplo de este subdesarrollo, el reciente cierre del Aeroparque por carecer de una tecnología que tiene décadas, la cual permite operar con total normalidad aún con visibilidad debajo de los 100m. La Argentina, según el presidente de ALTA (Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo), está aumentando sus vuelos a un ritmo del 15% anual. Por lo tanto, si no se solucionan las múltiples y graves deficiencias existentes en nuestro sistema de navegación aérea para que pueda satisfacer el crecimiento de nuestro tránsito aéreo, su colapso será inevitable. Y el costo en vidas y pérdidas materiales también.

Secretaría de Transporte Aerocomercial:

El Ministro Dietrich creó la Dirección Nacional de Movilidad en Bicicleta, con un presupuesto de \$ 200 millones, luego reemplazada por la Dirección de Proyectos de Transporte No Motorizado, pero nunca justificó la creación de una Secretaría de Transporte Aerocomercial, un ente encargado de pensar, planificar y ejecutar la política aerocomercial argentina como la del resto de nuestra aviación civil, en lugar de dejar esas funciones a un organismo que no le corresponde, como lo es la ANAC, la cual además tiene un gestión desacertada e ineficiente, para cumplir con las tareas técnicas, regulatorias y de fiscalización de la aviación civil que le son propias.

Apertura Masiva e Indiscriminada de nuestro Mercado Aerocomercial:

Desde enero de 2016 el Ministerio de Transporte autorizó a operar a un número creciente de compañías aéreas extranjeras desde el interior del país hacia el exterior. Las primeras fueron las del holding LATAM, y luego se fueron sumando muchas más latinoamericanas como COPA, y europeas como Air Europa. Desde entonces, existe un aumento exponencial de vuelos y pasajeros hacia el extranjero sin pasar por Buenos Aires. En marzo de 2018 según EANA (Empresa Argentina de Navegación Aérea), los pasajeros desde y hacia el exterior que no partieron ni de Ezeiza ni de Aeroparque, totalizaron 211 mil, lo que representa un incremento interanual del 27%. **Esa “lluvia de importaciones de empresas aéreas”, a las que se le entrega nuestro mercado aerocomercial, es también trabajo aeronáutico extranjero que se importa, despojándonos de trabajos aeronáuticos argentinos. Son empresas extranjeras que no deben aportar al fisco como lo hacen las aéreas nacionales; y que remiten a sus países en divisas fuertes el producto de las ventas de sus pasajes, restando reservas vitales a nuestro erario público y aumentando el déficit de nuestra balanza de pagos.** Tampoco existen acuerdos bilaterales de reciprocidad para que empresas aerocomerciales locales operen en el mercado interno, de aquellos países cuyas compañías lo hacen el nuestro. Con lo cual se condena a nuestras empresas a perder progresivamente mercados internacionales, conjuntamente con sus ingresos en moneda extranjera.

Modelo Aerocomercial “LOW COST”

Dar las máximas garantías de seguridad aérea a los pasajeros del transporte aerocomercial, obliga a tener elevados costos. No es barato. Las empresas con cultura Low Cost (como lo fue LAPA y LAMIA), buscan multiplicar su rentabilidad bajando muchísimo esos costos y exigiendo subsidios públicos de gobiernos centrales, provincias y/o intendencias. De esta forma venden gran cantidad de pasajes y elevan significativamente sus ganancias.

Los costos aéreos que se reducen drásticamente no son solo los del confort: el tipo y cantidad de equipaje de abordaje, la ubicación de los aeropuertos, o los de la homogenización de las flotas; sino también, los que comprometen seguridad en vuelo, que son los más altos: por ejemplo gasto de combustible, capacitación del personal, exámenes psicofísicos de técnicos y pilotos, condiciones y modalidad laboral, calidad y cantidad del mantenimiento y la reparaciones aeronáuticas, salarios dignos adecuados a la calificación y responsabilidades. Esos costos, no son gastos superfluos que se pueden ajustar o reducir sin deteriorar directamente el estándar óptimo de seguridad en vuelo que debe ofrecer una línea aérea a sus usuarios, para cuidar sus vidas y bienes.

Algunas maneras de “ajustarlos a la baja” son: 1) eliminar o relajar las exigencias regulatorias aeronáuticas; 2) aumentar las horas de vuelo de la tripulación y trabajadores en tierra; 3) espaciar los tiempos de los tipos de mantenimiento de los aviones y devaluar su calidad; 4) devaluar las capacitaciones exigidas; 5) flexibilizar contratos laborales; 6) pagar salarios paupérrimos y cambiar la condición de relación de dependencia por monotributismo; 7) también, operando con el combustible bajo los límites que establecen las normas internacionales, como hizo LAMIA. En Europa son muchas las sanciones a empresas Low Cost por operar con “mínimum fuel” o combustible insuficiente.

Cuando las compañías Low Cost dominan un mercado aerocomercial, obligan a las otras empresas tradicionales a implementar su mismo modelo empresarial “Low Cost”, emparejando todo hacia la baja para poder competir y sobrevivir. Así no solo se devalúan el confort y los servicios de abordaje, sino también la seguridad en vuelo, junto con la estabilidad, calidad y salarios de los empleos aeronáuticos.

El antecedente Low Cost en la Argentina se llamó **LAPA**. Fue una experiencia trágica y horrorosa, que el 31 de agosto de 1999 dejó en Aeroparque 67 muertos y decenas de heridos con secuelas de por vida. Solo hubo un par de condenas menores sin cárcel, y la mayoría de los responsables fueron absueltos por prescripción de la acción penal, no por inocentes. La impunidad judicial era habitual hasta esa tragedia.

La banda mínima tarifaria ya había sido licuada con la inflación y la devaluación acumulada desde fines del 2014, cuando se la actualizó por última vez, pero su eliminación posibilita que las empresas Low Cost lancen una agresiva guerra de tarifas: sea para promocionar sus vuelos, para volar a pérdida si detrás de su control hay un accionar delictivo y se busca lavar dinero; o si poseen suficiente espalda financiera, hacer quebrar a otras empresas mediante el dumping de precios o competencia desleal.

La eliminación de esa banda tarifaria mínima era insistentemente requerida al gobierno nacional, por las Low Cost Flybondi y Norwegian. En la década del 90, la desregulación del mercado aerocomercial y la feroz guerra de tarifas obligó a bajar costos e inversiones, llevó a la quiebra a Southern Winds y DINAR, puso al borde a Aerolíneas Argentinas y Austral, y generó el trágico siniestro de LAPA que la hizo desaparecer.

Caso JET SMART. El gigante aeronáutico estadounidense INDIGO PARTNERS AIRLINE GROUP que, entre otras empresas Low Cost en el mundo es dueño de la chilena Jet Smart, acaba de adquirir a través de su empresa transandina, Alas del Sur, una supuesta compañía aerocomercial que, a pesar de no tener aviones, ni la capacidad técnica ni financiera necesaria, este gobierno le otorgó numerosas rutas y permisos de vuelo dentro del país, a Brasil, Chile, Estados Unidos, España y China. Ese era su único activo. Por eso la compra de la “aérea” Alas del Sur, fue solo por el irrisorio monto de USD 700.000. Indigo Partners Group ha firmado un compromiso de compra con Airbus por 430 aeronaves por un monto cercano a los USD 50.000 millones. Es decir, posee alta capacidad para depredar nuestro mercado aerocomercial. Máxime con un Ministerio de Transporte totalmente prescindente de lo que sucede en su área de regulación y control, dado que declaró que desconocía la compra de Alas del Sur por Indigo/Jet Smart, y que no era de su incumbencia por ser una operación entre privados.

La compañía Alas del Sur que se presentó a la audiencia para solicitar rutas no tiene NADA que ver con las características y magnitud empresarial de Indigo/Jet Smart que ahora la reemplaza, pero eso para el ministro Dietrich no es algo que le incumba y le importe. Y, si en algún momento, una compañía controlada por un cartel narco compra una de las decenas de empresas a las que este gobierno le otorgó nuevas rutas en dos audiencias públicas, tampoco a Dietrich y a ningún funcionario le va a importar investigar y aprobar esa transferencia, porque “son operaciones entre privados”. Cabe destacar que es una nueva empresa extranjera que remitirá sus utilidades al exterior, contribuyendo a agravar el déficit de nuestra balanza de pagos, nuestra severa escasez de divisas fuertes.

Caso FLYBONDI. Existe desde el gobierno nacional un evidente favoritismo y excepcionalidad en el cumplimiento de las normas aeronáuticas de mantenimiento, pilotaje, seguridad y prestación de servicios aerocomerciales, con esta empresa Low Cost, sospechada de pertenecer a funcionarios del actual gobierno. El Ministerio de Transporte le permite hacer lo que a las demás empresas prohíbe. La ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil), le autorizó como “Taller de Mantenimiento” un container en Córdoba, cuando simultáneamente esa misma ANAC es extremadamente severa en sus controles a Aerolíneas Argentinas, Austral y Andes. Flybondi no tiene técnicos aeronáuticos propios en sus escalas, contrata pilotos extranjeros que no hablan castellano, le permiten hacerse sus propios servicios aeroportuarios, le suceden numerosas situaciones de mal servicio a sus pasajeros que los medios -no los de mayor alcance- hacen público, pero la ANAC no se entera. Tampoco la JIAAC (Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil) ha registrado la mayoría de los incidentes que notoriamente sufrió de FLYBONDI. A pesar de ello, la empresa ha solicitado a la ANAC 361 nuevas rutas, para sumar a las 85 que ya tiene habilitadas. Extrañamente, los mayores medios de comunicación privados tampoco se enteran de las importantes irregularidades que genera FLYBONDI.

Con los cientos de nuevas rutas autorizadas a operadores tradicionales como en su mayoría a nuevos en el mercado, es muy posible que haya escases de trabajadores aeronáuticos en sus diversas especialidades. Existe el peligro (que ya es una realidad en FLYBONDI), que se contraten pilotos y técnicos extranjeros como monotributistas de los cuales se desconocerá la calidad de su capacitación y experiencia profesional. Si es igual a la de los trabajadores argentinos, esos contratados no tendrán Convenio Colectivo de Trabajo, paritarias salariales, Obra Social, jubilación, etc. Una práctica de precarización y flexibilización laboral que, con la excusa de la competencia empresarial, puede extenderse a toda la actividad de la aviación civil nacional, involucrando cien años de conquistas laborales y profesionales.

AEROLÍNEAS ARGENTINAS Y AUSTRAL

La situación de ambas aéreas sigue siendo crítica. El balance de 2016 muestra un capital de trabajo negativo por \$ 3.313 millones. Las empresas transportan más pasajeros y facturan más, pero siguen teniendo déficit operativo, con lo cual, si el año próximo no recibe más subsidios del Estado nacional deberá endeudarse para cubrir ese déficit en un mercado internacional con tasas variables en alza, a las que hoy habría que sumar los más de 6 puntos extras de nuestro riesgo país. Aerolíneas Argentinas y Austral aumentaron su participación en el mercado de cabotaje y lo lideran, pero es donde se cobra en pesos. En el mercado internacional la mayor participación la tiene LATAM y la sigue Aerolíneas Argentinas. Luego de haber entregado sus autoridades a la Low Cost española Level, la rentable ruta Buenos Aires – Barcelona, que se cubría con un 92% de ocupación. Muchos de los grandes costos de ambas empresas son en dólares: combustible (con el precio del barril subiendo); alquiler de aviones; mantenimiento (compra de equipos, repuestos y trabajos en el exterior). Si las compañías se endeudan en dólares a tasas variables altas, con al menos un 50% de sus ingresos en pesos, se va a llegar a una situación similar a la que atraviesa el país con su deuda externa: va a ser imposible de pagar. Será el momento donde mueran todas las grandes promesas de progreso y felicidad que se hicieron sobre ambas desde hace dos años y medio. Se pondrá también como pretexto, al igual que con el país, que cambiaron las condiciones externas (las culpas siempre afuera y nada de autocrítica), y las empresas deberán ser vendidas total o parcialmente, o ir a la quiebra. Profundiza esta grave situación crítica la reciente anulación de la banda mínima tarifaria que le hace imposible competir a Aerolíneas Argentinas y Austral a tan bajos precios, con una suba del 60% en el precio del combustible que representa el 30% del total de sus costos, y, además, de la suba del dólar constante los subsidios a las dos compañías, es necesario y justificable que se mantengan, porque por ser el servicio público aerocomercial argentino, deben cubrir destinos de cabotaje que NO son rentables, que otras aéreas no cubren para preservar la conectividad e integridad territorial, vinculando todas las ciudades y regiones del país. Aerolíneas Argentinas y Austral fomentan el desarrollo económico y social argentino, y sus servicios son irremplazables en un país con la vasta extensión como el nuestro.

COROLARIO

Unos de los más graves daños a los argentinos producidos por la actual política aerocomercial, es el expresamente consumado contra Aerolíneas Argentinas y Austral. Como acertadamente sostenía Isela Constantini, ambas empresas son perfectamente viables, pero debían tener un período de cuatro años para ser saneadas financieramente y reactivadas con excelencia económica y comercialmente. Después estaban en plenas condiciones de competir. Por eso fue despedida. El presidente Macri y el ministro Dietrich, en cambio, querían lo contrario: imponer de inmediato la “lluvia de empresas aéreas importadas”, para que compitan deslealmente en contra de Aerolíneas Argentinas y Austral y forzarlas a desaparecer, transfiriendo luego las culpas al todopoderoso y anónimo “mercado”. La eliminación de la banda mínima tarifaria, la autorización a operar a megas Low Cost como Jet Smart y Norwegian y el estatus de favoritismo y privilegio dado a Flybondi, apuntan al mismo fin: perjudicar a nuestras dos aerolíneas de bandera y todos los argentinos.

Cada una de las denuncias en este documento manifestadas, son en defensa de la seguridad en vuelo de todos los pasajeros y trabajadores, como así también, en defensa de la calidad y continuidad de todos los empleos aeronáuticos argentinos.

Se debe tener presente, que de producirse algún siniestro aéreo que tenga como consecuencia la pérdida de vidas de usuarios y /o trabajadores aeronáuticos y/o habitantes en tierra, además de las pérdidas materiales, el Ministerio de Transporte, la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil), la EANA (Empresa Argentina de Navegación Aérea) y la JIAAC (Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil), son también civil y penalmente responsables si el evento hubiera ocurrido por el incumplimiento de sus deberes, por acción u omisión, responsabilidades legales similares a las existentes en la terrible tragedia ferroviaria de Once.

Por lo expuesto, los **Sindicatos Aeronáuticos Unidos (APA/APTA/UPSA/UALA/APLA/ATEPSA/ATCPEA)** nos declaramos en **Estado de Alerta y Movilización**, por lo que se adoptaran las medidas políticas y sindicales en pos de revertir y regularizar esta situación.

