Macri intenta privatizar Aerolíneas Argentinas

MARIO HERNÁNDEZ :: 11/11/2018

"No es justo que el 95 % de los que no usan los aviones tienen que pagar para que Aerolíneas funcione", señaló el hombre fuerte del régimen

El mandatario se refirió a la "estatización" de la compañía en 2008 y no dudó en comparar a la aerolínea de bandera con las privadas, incluso con las "nuevas líneas" que llegaron al país, en referencia a las low cost. Puntualizó en que todas esas líneas funcionan "sin ayuda del gobierno, o sea, de los ciudadanos de ese país que ponen plata todos los meses".
Por su parte, los trabajadores de la empresa denunciaron que no cumplió el acuerdo paritario del año y que no recibieron la totalidad de su salario del mes de octubre. El Gobierno busca "perjudicar a Aerolíneas y a todas las empresas argentinas establecidas. En estos días Andes devolvió aviones y prevé devolver más, como también despidos. En Aerolíneas cerraron la ruta a Barcelona, recortaron presupuesto y Madrid anunció la desprogramación de dos aviones internacionales. Roma comercializará hasta un máximo de 130 asientos sobre 260 por vuelo. Así justifican que el mercado internacional cayó y que tienen que cerrar rutas para optimizar recursos. Ya lo vimos en los 90, cuando quebraron muchas líneas locales", señaló el secretario general de APLA, Pablo Biro.

Los aeronáuticos levantaron la protesta

Los gremios aeronáuticos decidieron levantar la medida de fuerza que realizaban desde la mañana del jueves. Tras más de diez horas de parálisis, pasadas las 17:00 comenzó a normalizarse la atención a los pasajeros en los aeropuertos y de a poco Aerolíneas Argentinas fue reanudando sus servicios.
Los gremios levantaron la medida de fuerza a pesar de no haber llegado a un acuerdo con Aerolíneas Argentinas. Tampoco fueron convocados por el secretario de Trabajo, Jorge Triaca, como pedían. Por esa razón evaluarán cuándo retomar el plan de lucha.
El conflicto en Aerolíneas se desató la semana pasada, cuando la empresa anunció que en los sueldos de septiembre no aplicaría la cláusula gatillo que venía pagando mensualmente. En virtud de esa decisión, los trabajadores de la Asociación del Personal Aeronáutico (APA) dejaron de cobrar un 6,6 % de aumento.
Pasado el mediodía, se calculaba que el número de pasajeros afectados ya superaba los 20.000 con 92 vuelos suspendidos, mientras las imágenes del hall de Aeroparque atestado de viajeros varados y con mala cara saturaban todas las pantallas.
El martes, los gremios denunciaron el incumplimiento del acuerdo ante la Secretaría de Trabajo y dos días después sin haber obtenido respuestas, avanzaron con la medida de fuerza.
"Es la primera vez en la historia que Aerolíneas Argentinas incumple un acuerdo firmado y homologado por el Ministerio de Trabajo. Vamos a esperar una respuesta y después seguramente tendremos que a ir a la Justicia a presentar un amparo, porque ya conocemos cómo juega el ministerio en esto", señaló el titular de APA, Edgardo Llanos.
El piloto Pablo Biró (titular de APLA) se refirió a lo sucedido como una provocación del Gobierno. "El ministro de Transporte (Guillermo Dietrich) vino a cargarse la línea de

bandera y armó Flybondi. Ya entregaron los cielos: el holding Latam saca más pasajeros internacionales que Aerolíneas Argentinas desde 2016. Vinieron a vaciar la soberanía de nuestros cielos y para eso tienen que hacer colapsar la línea de bandera. Para eso necesitan poner a Norwegian Air con subsidios al tiempo que recortan el presupuesto para que nosotros funcionemos".
La retención de tareas fue llevada adelante por los gremios de pilotos (APLA y UALA), así como el personal de tierra agrupado en la Asociación del Personal Aeronáutico (APA), los técnicos de APTA y la Unión del Personal Superior (UPSA).
En la denuncia que presentaron ante la Secretaría de Trabajo, los sindicatos advirtieron que "la conducta de la empresa viola la buena fe que impone que en la negociación misma no se defraude lo que se ha suscripto y comprometido".
Los dirigentes pidieron así que el secretario Jorge Triaca convoque a una audiencia para destrabar el conflicto, lo que hasta ahora no sucedió.

Grave diagnóstico sobre Aerolíneas Argentinas

En mayo, Pablo Biro, alertó sobre la situación de Aerolíneas: "Es una falsa imagen, de que se puede viajar barato a cualquier lado y a cualquier costo, pero estas prácticas esconden precarización de todas las áreas, como atención al usuario, seguridad y tercerización laboral", afirmó Biro.
Al mismo tiempo, denunció que "el Gobierno viene haciendo un ajuste en las aerolíneas desde que asumieron" y agregó que "el presupuesto de Aerolíneas se pide en pesos en el presupuesto nacional, pero gasta en dólares". Sobre esto último explicó que "con la devaluación que hicieron, Aerolíneas perdió un gran porcentaje de su presupuesto".
Respecto a la influencia negativa que tienen las low cost sobre la línea de bandera consideró que "Aerolíneas Argentina tiene la obligación de cubrir las líneas rentables y también las no rentables", mientras que las de bajo costo "solamente buscan explotar las rutas rentables. Aerolíneas va a colapsar si le siguen bajando el presupuesto y si las low cost le sacan el mercado de las líneas rentables".
Respecto a la situación económica de la empresa, el titular de Aerolíneas, había señalado en junio pasado que la empresa con el gobierno anterior (de Cristina Fernández) exhibió "un déficit de U$S 670 millones por año, mientras que dijo que junto con su antecesora, Isela Costantini, "el año pasado bajamos éste a U$S 300 millones y nosotros vamos a terminar por debajo de los U$S 170 millones ".
Dell'Acqua, otrora directivo de Intercargo, aseguró que el "compromiso" realizado por la gestión de Mauricio Macri es "llegar al 2019 sin déficit" en las cuentas que exhiba la compañía aérea.
Pablo Biró también hizo referencia a la gestión de Aerolíneas Argentinas. "Hace 20 años que Aerolíneas tiene un déficit financiero porque la robaron. Hay que poner las cosas en valor. Discuten si tiene que ser rentable o no pero nunca la transformaron en sociedad del Estado sino en sociedad anónima controlada por el Estado e integrada por un solo socio. Eso tiene una razón de ser, para que sea regida por la Ley de sociedades anónimas. Todos los gobiernos han tomado con mucha liviandad la política de lo comercial. Entonces, el gobierno anterior la recuperó de un pasado nefasto pero no articuló los resortes para que esto siga funcionando".

Low cost

En cuanto a la llegada de las empresas low cost, el presidente de AA manifestó que "nos estamos preparando muy bien y no vemos a las empresas 'low cost' como una amenaza sino como una oportunidad de tener una red de aeronavegación más robusta e interconectada".
El ex CEO de Techint, Mario Dell' Acqua, asumió en diciembre de 2016 la dirección de la empresa pública Aerolíneas Argentinas. Prácticamente no tenía ninguna experiencia en el sector aeronáutico. Reemplazó a Isela Constantini, quien renunció enfrentada con el Gobierno de Mauricio Macri porque se negaba a realizar un ajuste en la línea de bandera.
En un diálogo con el oficialista diario La Nación, el empresario reconoció lo que es un rumor desde que Cambiemos llegó a la Rosada: la posible reprivatización de la empresa. "Es posible, pero no estamos de ninguna manera estudiándolo", dijo.
Al respecto, el ex presidente de Aerolíneas Argentinas, Mariano Recalde, se refirió a las afirmaciones del titular de la compañía: "Lo que a mí me preocupa es que Dell' Acqua diga que es posible privatizar Aerolíneas Argentinas", señaló.
"Me duele que se promueva el ingreso de empresas privadas que son propiedad de los funcionarios del Gobierno y que se empiece a desfinanciar, a vaciar y a perjudicar a Aerolíneas Argentinas en función de la rentabilidad de estos empresarios", cuestionó.
Ya son seis las empresas Low Cost que hacen pie en la Argentina. Esto significa que avanza el desplazamiento de Aerolíneas Argentinas, la línea de bandera nacional recuperada. Aerolíneas podría haber ofrecido servicios a menor precio a través del sistema de banda negativa. Ahora, deberá ponerse a competir -como si fuera una corporación extranjera- no sólo en rutas sino también en el uso de la red de aeropuertos.
Bajo la orientación de Mauricio Macri, han facilitado que firmas articuladas por los Fondos Buitre comanden progresivamente el mercado local. Tan es así que Paul Singer tiene un sillón en la dirección de Avianca. Recordemos que Avianca casualmente compró MacAir, la aerolínea de la familia Macri, en marzo del 2016, días antes de quedarse con un gran negocio de vuelos internacionales desde el interior, para luego desembarcar en el cabotaje.
Pero hay más y lo señaló Ariel Basteiro, dirigente de la Asociación de Personal Aeronáutico (APA): "El caso de Flybondi, es parecido, ahí el que tiene intereses es Mario Quintana, ex secretario de Coordinación Institucional de Jefatura de Gabinete, quien trajo a los inversores. También con el aval de funcionarios de este gobierno, las empresas van a desembarcar acá porque tienen la garantía de que los van a beneficiar (...) La otra empresa bajo costo es LAN, donde el ex titular de Coordinación de Políticas Públicas de la Jefatura de Gabinete, el ex CEO de LAN, Gustavo Lopetegui, tiene acciones".
De allí la expulsión de Isela Costantini, quien atacó duramente a los pilotos por los supuestos salarios altos y acusó a los trabajadores de generar pérdidas a la empresa por millones de dólares por las medidas de fuerza, también cerró los acuerdos con SOL, que llevaron al cierre de la empresa y trescientas familias a la calle, pero mantuvo al plantel de Aerolíneas, garantizó la seguridad de común acuerdo con los trabajadores, redujo el déficit operativo y se opuso a varias de las compañías Low Cost, en particular a la presencia de Flybondi.
El esquema de las Low Cost no es nuevo en la Argentina. Se puso en marcha durante el menemismo, con resultados espeluznantes. El 31 de agosto de 1999, uno de los aviones de LAPA que despegaba hacia la Ciudad de Córdoba, se estrelló al carretear. Murieron 65 personas. La empresa había cesanteado, para ahorrar, personal en todas las áreas de control. No se abrieron los flaps, se averió el tanque de combustible y hasta el piloto tenía la licencia vencida. Entre muchas otras causas que derivaron en una tragedia que bien puede considerarse un crimen, aunque la sentencia dictada el 2 de febrero de 2010 absolvió a

todos los funcionarios de LAPA procesados con excepción de Valerio Francisco Diehl (Gerente de Operaciones) y Gabriel María Borsani (Jefe de Línea de Boeing 737-200), a quienes condenó a tres años de prisión en suspenso. El peso de la acusación recayó sobre el piloto Gustavo Weigel, que falleció en el accidente.

La Haine

---

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/macri-intenta-privatizar-aerolineas-argentinas