

Reflexiones sobre el caviar de Lufthansa

ALEJANDRO NADAL :: 09/04/2015

Con la reunificación alemana, la abundancia de fuerza de trabajo permitió presionar para restringir el poder de negociación de sindicatos y organizaciones de trabajadores

Se piensa que la competitividad de la economía alemana se debe a sus múltiples proezas tecnológicas y ejemplos de eficiencia. Pero en realidad su 'alta competitividad' está más relacionada con la restricción salarial que se consolida a partir de 2000. Desde entonces los salarios en casi toda Europa se estancaron e iniciaron una tendencia negativa en la mayoría de los países. Pero en Alemania se impulsó la estrategia más radical en materia de restricción salarial.

Las reformas que frenaron las reivindicaciones salariales en los primeros años del siglo veintiuno no están desvinculadas del impacto de la reunificación alemana sobre el llamado mercado laboral. La abundancia de fuerza de trabajo permitió presionar para restringir el poder de negociación de sindicatos y organizaciones de trabajadores. El resultado fue un aumento espectacular de la 'competitividad' de la economía alemana mientras los desequilibrios internacionales se intensificaban en Europa. Estos son los desequilibrios directamente relacionados con la crisis mientras se define si se consolida la Europa alemana o si se podrá llegar algún día a una Alemania europea.

La restricción salarial alcanzó todos los rincones de la economía alemana. La compañía aérea Lufthansa no fue una excepción. Hoy los salarios de los pilotos y copilotos de la aerolínea alemana están por debajo de casi todas las aerolíneas internacionales. Las compañías en las que los salarios superan a los de Lufthansa (por orden ascendente) son Air France, KLM, Iberia, British Airways, United, Delta y, en el nivel más alto, Cathay Pacific. De una muestra de 12 aerolíneas internacionales, sólo SAS (la línea escandinava) tiene salarios inferiores a los de la compañía alemana (algo explicable por otras prestaciones que recibe el personal de SAS).

La lucha sindical para revertir esta situación nunca desapareció. Los sindicatos Ver.di y Vereinigung Cockpit han mantenido una resistencia constante frente a los planes para reducir costos laborales, recortar plazas, extender jornadas de trabajo y afectar planes de retiro. En los últimos 10 años, las huelgas de pilotos y sobrecargos, así como de personal de tierra de Lufthansa han sido frecuentes.

Las tendencias a la restricción salarial y la resistencia de los sindicatos no se limitaron a Lufthansa. La empresa subsidiaria de vuelos de bajo costo Germanwings también fue escenario de una disputa larvada entre patrones y sindicatos desde su creación. En febrero de 2015 las operaciones de Germanwings también se vieron afectadas por un conflicto laboral sobre condiciones de trabajo y planes de retiro.

La semana anterior a la tragedia del vuelo 9525 de Germanwings en el sur de Francia el 24 de marzo, el personal de Lufthansa mantuvo una huelga importante. Como en ocasiones anteriores, la interrupción de labores afectó cientos de vuelos y a miles de pasajeros. El

tono de la disputa se tornó más áspero a medida que las negociaciones se hicieron más difíciles.

Días antes de la catástrofe del vuelo 9525 el gerente general del grupo Lufthansa Carsten Spohr se vanaglorió de la seguridad y del récord de eficiencia de la compañía. Vale señalar que Spohr ha sido uno de los funcionarios claves sobre los cuales descansó la última ofensiva para mantener la presión sobre los sindicatos y trabajadores de Lufthansa y Germanwings.

Es obvio que el tema de los salarios de las compañías aéreas, y en especial de Lufthansa y Germanwings, no son la causa directa de la terrible tragedia del vuelo 9525. Los trastornos y neurosis del copiloto Lubitz, que lo llevaron al terrible asesinato de las 149 personas a bordo del vuelo 9525 deben tener múltiples causas. Nada exculpa su incalificable acto. Pero sí es importante destacar que en el momento en que se supo que Lubitz había informado sobre su episodio de depresión severa durante sus cursos de vuelo en 2009 se abrió un nuevo capítulo en esta tragedia, no sólo en relación a indemnizaciones, sino también a posibles responsabilidades penales por negligencia de ejecutivos de Lufthansa/Germanwings. Por lo pronto una pregunta: ¿tendrían prioridad las políticas de restricción salarial sobre las prácticas de escrutinio y supervisión de los pilotos de la compañía?

No sería la primera vez que los esfuerzos por reducir costos, laborales o de otro tipo, provocan una tragedia. Los ejemplos de Bhopal y de la plataforma Deepwater Horizon deben bastar para reflexionar.

En 2013 Carsten Spohr describió algunos de los rasgos distintivos del desempeño de Lufthansa. Señaló que entre más alto el tipo de servicio, más es la inversión por pasajero. Con orgullo comentó que el 5 por ciento de la producción mundial de caviar es adquirido por Lufthansa para sus servicios de primera clase. Servicios reservados, por supuesto, a los estratos superiores.

A todo esto, ¿qué hacían Rajoy, Merkel y Hollande en el sitio de la catástrofe del vuelo 9525? Los escuché hablar de la necesidad de permanecer unidos. Pero, ¿unidos frente a qué peligro? ¿Unidos para aplicar más medidas de austeridad en Europa?

@anadaloficial

<https://www.lahaine.org/mundo.php/reflexiones-sobre-el-caviar-de>