

## Escupir al cielo.

Por: **JORGE ELBAUM. Otras Voces. 20/12/2017**

La entrega del espacio aéreo argentino a empresas *low cost* y a los grandes grupos es apenas una parte del plan de Mauricio Macri para destruir Aerolíneas Argentinas, revelado aquí en exclusiva. Las negociaciones secretas con la OMC como condición para retornar a los mercados financieros. El primer paso ya está dado, con Fly Bondi como primera aerolínea *low cost* que comenzó a volar en la Argentina.

El gobierno de Cambiemos ha decidido privatizar, desregular y flexibilizar la seguridad aeroportuaria, en el marco de los acuerdos secretos que está negociando el Mercosur con la Unión Europea y con la Organización Mundial de Comercio (OMC). Un diplomático de la República Oriental del Uruguay –que es parte de los equipos negociadores del Mercosur instalados en Bruselas– aseguró a **Nuestras Voces** que el gobierno de “Cambiemos” se ha comprometido a “liberalizar” progresivamente el esquema de aeronavegación argentino como ofrenda a la OMC, con quien busca congraciarse.

El evento de la OMC que se llevará a cabo el próximo 10 de diciembre en Buenos Aires, junto a otros 163 países permitirá a Mauricio Macri hacer ostensible el proyecto de liquidación de patrimonios sociales acumulados por varias generaciones de argentinos. Uno los tres grandes ejes sobre los que negocia en la OMC, desde la denominada Ronda de Doha en el 2001, refiere a la liberalización de servicios, entre ellos el de aerotransporte. Este será, según las fuentes consultadas en Bruselas, una de las ofrendas que expondrá el gobierno de Macri como tributo a su pregonada “apertura al mundo”.

La concesión a los centros financieros internacionales requiere de un pormenorizado desmantelamiento del sistema de aeronavegación nacional y la desarticulación de un potencial esquemas de integración regional, al interior de América Latina. El programa de adecuación a las exigencias de la OMC consiste en un plan sistemático de tres fases, planificadas por el actual vicejefe de Gabinete, Gustavo Lopetegui, y ejecutada por Guillermo Dietrich, ministro de transporte, con la colaboración inestimable del actual presidente de Aerolíneas Argentinas (AA), Mario Dell’Acqua.

El programa de desmantelamiento de AA y Austral –que figura en una minuta

utilizada para preparar las negociaciones del Mercosur con la Unión Europea— incluye tres apartados referidos a: (1) La supresión de la capacidad de resistencia sindical a la privatización, flexibilización y precarización laboral. (2) La eliminación de los mecanismos de regulación orientados a favorecer el denominado plan de “cielos libres”, eslogan con el que se busca garantizar las ventajas de las empresas privilegiadas por el gobierno macrista. (3) La tercera maniobra consiste en la sistemática desfinanciación, achicamiento y vaciamiento de la línea de bandera como paso previo a su privatización parcial (o total) y/o a su liquidación. Quienes más se han esmerado en traspasar y denunciar este proceso metódico de entrega de los cielos nacionales han sido la ex embajadora argentina en Venezuela y en el Reino Unido, Alicia Castro, y los diputados nacionales Guillermo Carmona y Rodolfo Tailhade, en conjunto con los gremios enfrentados a las políticas de liquidación de AA: Ricardo Cirielli (APTA), Edgardo Llano (APA), Rubén Fernández (UPSA), Pablo Biró (APLA) y Genaro Trucco (UALA).

### **Tupacamarización aérea**

El objetivo estratégico de las tres medidas es la destrucción de una política de estado, garantizadora de la integración territorial, que implica, a su vez, un control soberano del espacio aéreo. Liquidado ese vínculo se viabiliza, la posibilidad de permitir negociados de inversionistas privados (en ocasiones ocultos detrás de formatos “anónimos” de “Fondos de Inversión”), permitiendo a su vez la participación potencial y disimulada de empresarios y sociedades locales en el lucrativo esquema futuro, hoy con cargos políticos.

El primer capítulo, implica resquebrajar la capacidad de resistencia de los diferentes gremios ligados al quehacer aeroportuario, sobre todos el de aquellos que se encuentran enfrentados las reformas laborales promovidas por el poder ejecutivo. Para conseguir este cometido se han desarrollado un abanico de acciones que incluyen (a) la tercerización de labores, con el objeto de evitar que los empleados se mantengan articulados a los gremios existentes, sobre todo a los opositores, y (b) la aceptación de relaciones laborales “importadas” por parte de compañías extranjeras, algunas de low cost, que se caracterizan por ofrecer bajos costos a partir de una “competitividad” basada en la reducción de inversiones en seguridad. También suma (c) el contrato de personal flexibilizado sin tradición gremial o provenientes de reducciones de nóminas llevadas a cabo en los últimos dos años por parte de Aerolíneas Argentinas. Según el delegado de ATE en la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), la “apertura” supone la posibilidad de utilización de mano de

obra ajena a los convenios de trabajo locales, que avalarían la contratación de pilotos, despachantes y asistentes que podrán trabajar desde de zonas remotas. Entre dichas empresas figuran la colombiana Avianca (adquiriente de la aerolínea de la familia Macri), la chileno-brasileña Latam –fusión de LAN con Tam–, Alas del Sur, Andes, American Jet, la chilena Sky, la noruega Norwegian y la norteamericana Southwest.

Estas dos operaciones se combinan con la extorción a los empleados para que acepten paritarias por debajo de los índices inflacionarios, imposición que pretende ser “justificada” por la crisis que sus mismos gerenciadore s vienen promoviendo. Para darle más legitimidad al recorte salarial –que propone una paritaria promedio del 16 por ciento, cuando los gremios exigen por lo menos un diez por ciento más por sobre esa cifra– le adicionan un déficit de productividad, provocado (supuestamente) por los propios trabajadores. El dispositivo orientado a la debilitar la capacidad de negociación de los trabajadores –y conseguir de esa manera mayores beneficios empresariales– se remata con la repetida amenaza de interrupción de las personerías gremiales a quienes no se comporten con la docilidad esperada. Al menú se le suma el sostén desembozado de las listas gremiales colaboracionistas del oficialismo. A finales de noviembre, el referente de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), Pablo Biró, caracterizó al presidente de Aerolíneas Argentinas, Mario Dell’Acqua, como un “vaciador” responsable de utilizar las justas demandas gremiales para culpabilizar a los trabajadores de la crisis instituida por su propia decisión. El posterior correlato –agregó Biró– será el “excedente de pilotos, mecánicos, técnicos y despachantes para [su utilización por parte de] estas compañías [low cost] que ofrecen salarios y condiciones laborales más baratas”.

## **Negocios son negocios**

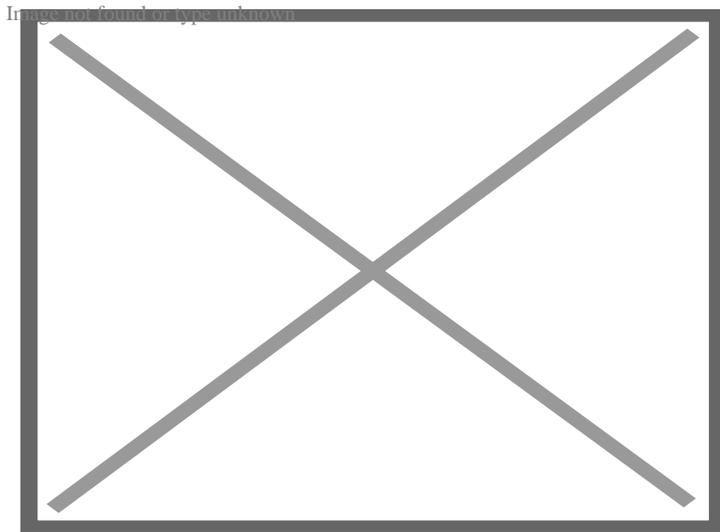
El segundo apartado de la minuta de Bruselas se expresa en un conjunto de operaciones orientadas a inyectar competidores (“acomodados” y por lo tanto desleales) –mediante una suerte de dumping aéreo–, repartiendo el universo de pasajeros con destinos de alta frecuencia, para impedir que Aerolíneas y Austral continúen integrando todo el territorio nacional. Dada la posibilidad –hasta el día de hoy pero cada vez en menor medida– de contar con porcentajes mayoritarios de los pasajeros que eligen destinos de alta afluencia, las líneas de bandera logran recuperar el déficit de los destinos menos redituables. La “entrega” de los puntos de alta frecuencia (Cataratas, Bariloche, Salta, por ejemplo) trastorna la posibilidad de

mantener la complementariedad de los itinerarios. El resultado de esta política supondría –en el caso que la derecha logre despedazar el sistema actual de aerotransporte— el abandono de rutas y la exclusión de destinos con el consiguiente aislamiento geográfico progresivo. Esta segunda fase se completa con la irrupción de empresas de aeronavegación –como la ligada al propio presidente Mauricio Macri–, que ocuparán los itinerarios más demandados sin la exigencia de ofertar, por contrapartida, la integración de los puntos más distantes y aislados. La reciente entrega de hangares a dichas empresas perfecciona el panorama de beneficios otorgados a quienes son favorecidos como beneficiarios directos de los “cielos libres”.

El tercer eje de la política de liquidación refiere al estrangulamiento del Grupo A, a través del desfinanciamiento, la cancelación de destinos internacionales redituables y el otorgamiento de ventajas a los competidores. La imposibilidad que ofrece la empresa estatal Aerolíneas hace que deba ser liquidada a través de pasos sistemáticos que permitan su privatización y/o extinción: los principales componentes de esta política son la eliminación de los aportes del tesoro nacional, el subsidio “opaco” a corporaciones, la reducción de frecuencias, y la supresión de políticas de inversión consistente en la adquisición de nuevas aeronaves. El ejemplo de la eliminación de la ruta Buenos Aires-Barcelona, se produce curiosamente en vísperas del mundial de fútbol de 2018, cuando la capital de Cataluña se perfila como una de las escalas de pasajeros más solicitadas para quienes se proponen viajar a Rusia. A principios de noviembre, AA canceló cinco vuelos internacionales, afectando a 1200 pasajeros, invocando “quites de colaboración del personal”, que fueron desmentidos por APLA (Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas) con una declaración en la que se consignaba “una merma del 30 por ciento en la dotación de pilotos de la flota de largo alcance de la compañía”. El documento de APLA agregó que “la firma procura instalar mentiras en los medios de comunicación, de las que algunos se hacen eco, pero las cancelaciones que hoy sufren los pasajeros son consecuencia de la mala comercialización, una pésima planificación y una peor ejecución”.

El “dumping” contra la línea de bandera incluye, en su versión más perniciosa (en referencia a la soberanía nacional), la firma de un convenio de cooperación con el Reino Unido, rubricado en agosto pasado, “para aumentar la frecuencia de los vuelos entre los dos países y realizar conexiones internas”. El 20 de marzo de este año se rubricó en el Ministerio de Transporte de la Nación un Memorando de Entendimiento (MOU) entre las autoridades aeronáuticas británicas y las de nuestro

país cuyo objeto supone “la mejora de la conectividad entre ambos países”. En representación de Argentina firmó el ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, y por el Reino Unido firmó el jefe de Servicios Aéreos del Reino Unido, Mark Bosly”. El “achicamiento” emprendido por la gestión macrista incluye la decisión de no adquirir nuevas aeronaves, hecho que generó en diciembre de 2016 la renuncia de la anterior presidenta del Grupo AR, Isela Constantini, quien se proponía modernizar parte de la flota, con el objeto de competir por nuevos destinos. Para el 2018, el aporte del Estado a la línea de bandera sufrirá un recorte del 41% en relación al año en curso y su actual titular adelantó que no planea solicitar subsidios al tesoro nacional para 2019 y que –como obvio corolario– AA “podría” privatizarse.



## Soberanía versus intereses

El vaciamiento se ejecuta además a través diferentes gastos superfluos y rayanos con la más aviesa corrupción, como el caso de las contrataciones con sobrepagos –por servicios hoteleros— a la cadena Excelsior, propiedad de la familia Peña Braun, primos del actual jefe de gabinete. Como producto de estos desmanejos, eufemizados como “conflicto de intereses”, el Juez Federal Sergio Torres imputó en agosto pasado al presidente de la Nación, Mauricio Macri por asociación ilícita, por la hipótesis de ser el benefactor de la empresa Avianca, adquiriente de MacAirJet S.A, en octubre de 2016, compañía de taxis aéreos de la familia del primer mandatario, a quien se le adjudicó en febrero de 2017 16 rutas para proveer “servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo”. En la requisitoria inicial solicitada por el juez Torres al ministerio de transporte se reclama “la elaboración de un informe pormenorizado, relativo a las

gestiones que se han concretado, se encuentran en curso o que en lo sucesivo se implementarán, tendientes a garantizar la seguridad del tráfico aéreo y el uso racional del espacio”. Varios abogados que han consultado el expediente afirman que la investigación jurídica no podrá hacer caso omiso del hecho que el propio presidente fue beneficiado –al igual que en el caso del Correo Argentino– con una (auto) condonación de deuda que mantenía con AA, desde el año 2004, por un total de 480 mil pesos.

La aprobación por parte de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) de 135 rutas locales e internacionales a diversas empresas en febrero de este año motivó la advertencia del referente de ATE-ANAC, Fernando García, para quién el sistema aeronáutico nacional “no está capacitado para esta inyección de aviones y que no está en condiciones de recibir más aviones de los que ya está recibiendo”. Alicia Castro y Guillermo Carmona fueron explícitos cuando se refirieron a los efectos posibles de la flexibilidad y el abandono en manos de las empresas privadas de las regulaciones estatales: “en la aviación hace la diferencia entre la vida y la muerte”. Pero sucede que el neoliberalismo tiene una única dimensión de análisis: los beneficios mercantiles, propios, o de sus potenciales socios. La soberanía, los trabajadores, la función social del transporte y la integración geográfica o regional latinoamericana no parecen figurar como destinos relevantes en sus importadas cartillas de vuelo.

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ.](#)

Fotografía: El Politico

**Fecha de creación**

2017/12/20