



Trabajo y Sociedad

Sociología del trabajo- Estudios culturales- Narrativas sociológicas y literarias

Núcleo Básico de Revistas Científicas Argentinas (Caicyt-Conicet)

Unse-Indes-Conicet

Nº 37, Vol. XXII, Invierno 2021, Santiago del Estero, Argentina

ISSN 1514-6871 - www.unse.edu.ar/trabajosociedad



La conflictividad laboral de Aerolíneas Argentinas durante la gestión de Cambiemos (2016-2018)¹

The labor conflict of Aerolíneas Argentinas during the management of Cambiemos (2016-2018)

O conflito trabalhista das Aerolíneas Argentinas durante a gestão de Cambiemos (2016-2018)

Agustina MIGUEL* y Camila LUNA**



RESUMEN

Desde la llegada de la alianza Cambiemos al gobierno a finales de 2015, la precarización de las condiciones de trabajo, la amenaza de los despidos e incluso la posibilidad de privatización fueron algunas de las problemáticas que sobrevolaban a Aerolíneas Argentinas (AR). Los cambios implementados en la política aerocomercial argentina empujaron a los sindicatos que actúan en la aerolínea de bandera a un permanente estado de alerta, con claras reminiscencias a una historia atravesada por crisis recurrentes y potencialmente terminales.

Atendiendo este escenario, los interrogantes que guían la investigación se trazan a partir de dos cuestiones centrales: ¿Qué implicancias planteaban los cambios en la política aerocomercial para AR y sus trabajadores? ¿Qué estrategias llevaron adelante los sindicatos que actúan en AR frente a la ofensiva del gobierno y la dirección de la empresa?

A efecto de responder estas preguntas, el presente artículo propone analizar la conflictividad laboral en AR desde finales de 2015 hasta el año 2018, etapa coincidente con la gestión estatal a cargo del gobierno de Cambiemos.

La investigación se basa en un abordaje metodológico cualitativo de los conflictos laborales del período, a partir de datos provenientes del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, notas

¹ Este artículo es producto de un trabajo preliminar presentado en el 14º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo, organizado por la Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo los días 7, 8 y 9 de agosto de 2019.

* Licenciada en Relaciones del Trabajo (Universidad de Buenos Aires) y becaria doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, con lugar de trabajo en el Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Universidad de Buenos Aires (IGG-UBA). Correo: magustinamiguel@gmail.com

** Licenciada en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires), becaria doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, con lugar de trabajo en el Instituto Nacional de Humanidades y Sociales de la Universidad Nacional de Mar del Plata (INHUS-UNMdP), y ayudante docente en la carrera de Ciencia Política (UNMdP). Correo: camila.luna@posgrado.economicas.uba.ar

periodísticas, solicitadas gremiales, comunicados oficiales de la empresa y declaraciones publicadas en redes sociales.

Palabras clave: Aerolíneas Argentinas; conflictividad laboral; Cambiemos; cielos abiertos; aerolíneas *low-cost*.

ABSTRACT

Since the arrival of the Government alliance “Cambiemos” in 2015, the precariousness of working conditions, the threat of layoffs and even the possibility of privatization became some of the problems overflying the national flag carrier Aerolineas Argentinas (AR). The changes implemented in Argentine’s aviation policy pushed the company’s unions to a permanent state of alert, with clear reminiscences of a history crossed by recurring and potentially terminal crises.

In light of this scenario, the questions that guide the research are drawn from two central questions: What implications did the changes in air trade policy pose for AR and its workers? What strategies were carried out by the unions in AR against the offensive of the government and the direction of the company?

In order to answer these questions, this article proposes to analyze the labor conflict in AR from the end of 2015 to the year 2018, a stage coinciding with the “Cambiemos” government.

The research is based on a qualitative methodological approach to the labor conflicts of the period, based on data from the Ministry of Labor, Employment and Social Security, newspaper clippings, union requests, company communications and the speeches published on social networks.

Keywords: Aerolíneas Argentinas; labor conflict; *Cambiemos*; Open skies; low-cost airlines.

RESUMO

Desde a chegada da aliança *Cambiemos* ao governo, no final de 2015, a precariedade das condições de trabalho, a ameaça de demissões e até a possibilidade de privatização foram alguns dos problemas que sobrevoavam Aerolineas Argentinas (AR). As mudanças implementadas na política de aviação argentina levaram aos sindicatos que atuam na companhia aérea de bandeira a um estado permanente de alerta, com reminiscências claras de uma história atravessada por crises recorrentes e potencialmente terminais.

Em resposta a esse cenário, as questões que guiam a pesquisa são guiadas de duas questões centrais: que implicações colocaram as mudanças na política de comércio aéreo para AR e seus trabalhadores? Quais estratégias foram realizadas pelos sindicatos que atuam na AR contra a ofensiva do governo e a direção da empresa?

Para responder essas perguntas, este artigo propõe analisar o conflito trabalhista em AR desde o final de 2015 até o ano de 2018, etapa coincidente com a gestão do estado pelo governo de *Cambiemos*.

A pesquisa se baseia numa abordagem metodológica qualitativa dos conflitos trabalhistas do período, com base em dados do Ministério do Trabalho, Emprego e Seguridade Social, recortes de jornais, solicitações de sindicatos, declarações da empresa e declarações publicadas nas redes sociais.

Palavras chave: Aerolíneas Argentinas; conflito trabalhista; *Cambiemos*; céu aberto; companhias aéreas *low-cost*.

SUMARIO

Introducción. 1) La letra chica de la “Revolución de los aviones”. 2) La conflictividad laboral en Aerolíneas Argentinas durante la gestión de Cambiemos: ¿reactualización de discursos y producción de nuevas reivindicaciones? 2.1) 2016: Un primer año sin demasiada turbulencia. 2.2) 2017-2018: de la turbulencia a la tormenta en los cielos abiertos. Conclusiones. Bibliografía.

Introducción

La llegada de Cambiemos² al gobierno nacional en diciembre de 2015 significó un giro a la derecha en los procesos políticos, económicos e institucionales de Argentina. En materia de relaciones laborales, los cambios se vieron reflejados en el deterioro del poder adquisitivo del salario, el aumento de los despidos y la desocupación (llegando al 10,6% en septiembre de 2019, el punto más alto registrado durante el gobierno de Mauricio Macri)³ y los recurrentes intentos de sancionar una reforma laboral regresiva en términos de derechos adquiridos por la clase trabajadora (D'Urso, 2018; Senén González y D'Urso 2018; Marticorena, 2017; Varela 2017; entre otros).

En ese contexto comenzaron a resonar con fuerza los ecos de la era privatista de la década del noventa. En el caso particular de Aerolíneas Argentinas (AR), las suposiciones en torno al futuro de la empresa estatal estuvieron signadas tanto por el viraje en la concepción del rol del Estado por parte del partido en el gobierno, como por la incidencia de la doctrina de los cielos abiertos con la irrupción de las denominadas “low-cost” en el mercado aerocomercial argentino. En los últimos años, la creciente y novedosa participación de este tipo de empresas no estuvo exenta de provocar fuertes controversias. La precarización de las condiciones de trabajo, la amenaza de los despidos e incluso la posibilidad de privatizar AR fueron algunas de las problemáticas que recobraron un alarmante protagonismo.

Para dar una respuesta a la ofensiva tanto del gobierno como de la dirigencia de la empresa, los trabajadores de AR y sus organizaciones sindicales llevaron adelante una serie de medidas de acción, en las cuales retomaron las fórmulas discursivas, popularizadas en crisis pasadas, que procuraban hacer de la aerolínea de bandera una causa común. Las nociones de soberanía, desarrollo económico e identidad nacional emergían como valores para interpelar a la sociedad y legitimar los reclamos de los trabajadores. Teniendo en cuenta lo esbozado, este artículo propone explorar la conflictividad laboral en Aerolíneas Argentinas durante los primeros tres años de la gestión de Cambiemos (2016-2018). Para ello, las tareas se orientan a: (1) identificar los conflictos suscitados en ese período; (2) reconocer los discursos que adquieren relevancia para legitimar o deslegitimar las disputas, esgrimidos por los representantes sindicales, las autoridades de la empresa y el gobierno; (3) analizar la incidencia de los discursos en la configuración de la conflictividad laboral reciente.

Mirar el caso de AR resulta de interés por dos razones fundamentales. En primer lugar, porque ha sido escasamente abordado por los estudios del trabajo en Argentina. En ese sentido, el análisis de las relaciones laborales en AR permite realizar un aporte a las investigaciones sobre procesos de privatización y reestatización, al captar las tensiones entre las estrategias sindicales y político-gubernamentales en esos procesos. Asimismo, habilita el estudio de una actividad poco explorada como la aerocomercial, y contribuye a los debates académicos sobre la relación Estado-organizaciones sindicales. Un segundo elemento se inscribe en la relevancia económica y social que reviste la aerolínea de bandera, en tanto favorece el desarrollo de diversas regiones del territorio nacional a partir de una política de conectividad que no necesariamente reduce la operación a las rutas rentables. Este aspecto enfrenta a AR a recurrentes resultados deficitarios que reavivan la llama del fuego privatista de un sector de la política y la opinión pública. Así, la pertinencia del involucramiento directo del Estado en la prestación del servicio de transporte aéreo es un tema en permanente debate y reactualización a lo largo de los gobiernos, sin alcanzar a delinear un horizonte de previsibilidad para la empresa y sus trabajadores.

Además de una revisión de la bibliografía existente sobre la temática y relevante para el análisis, la investigación se desarrolla a partir de una aproximación metodológica cualitativa a las diversas fuentes de información empleadas, como los datos sobre conflictos laborales provenientes del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS)⁴, notas periodísticas, solicitadas gremiales, comunicados de la empresa y declaraciones publicadas en redes sociales oficiales.

² “Cambiemos” fue el nombre de la alianza política que ganó las elecciones en 2015, llevando a Mauricio Macri como candidato presidencial.

³ INDEC (2019).

⁴ Agradecemos la valiosa colaboración de Victoria Cyunel, trabajadora del MTEySS.

El trabajo se estructura en dos apartados. En el primero de ellos se aborda el contexto en el cual se inscribe la conflictividad laboral en AR durante el período bajo análisis, atendiendo las condiciones internacionales y locales de la industria aerocomercial y la posición de la aerolínea de bandera dentro de la nueva política aérea implementada por Cambiemos. El segundo apartado, más extenso, distingue dos sub-períodos para describir y analizar los conflictos laborales mediante los discursos esgrimidos por los representantes sindicales, la conducción de la empresa y diversos funcionarios del gobierno.

1. La letra chica de la “Revolución de los aviones”

En las últimas décadas, la industria aerocomercial ha atravesado una serie de cambios a nivel internacional en relación con las condiciones vigentes desde mediados del siglo XX. Tras las desregulaciones norteamericana (1978) y europea (década del ‘90) se fueron afirmando nuevas realidades para los actores de la actividad. La irrupción de las llamadas aerolíneas “low-cost” fue la cuña que trastocó la premisa de *soberanía* sobre los cielos y el rol de las líneas aéreas de bandera en la implementación de las políticas aéreas nacionales, dando lugar a un lógica *comercialista* que impulsa la provisión del servicio desde una perspectiva de competencia tarifaria.

En Sudamérica, la década del 2000 trajo una serie de cambios políticos, regulatorios y de estrategia de mercado, como la liberalización del mercado aéreo, el crecimiento de los flujos de tráfico y la comercialización de aeropuertos infrautilizados. Como consecuencia, el número total de asientos disponibles en la región aumentó un 40,5% entre 2001 y 2010 (de 169 millones de asientos disponibles se pasó a disponer un total de 237 millones). Todas estas transformaciones crearon un *nicho* en el cual las compañías aéreas de bajo costo podrían proliferar (Lohmann y Lipovich, 2016).

El modelo de bajo costo o low-cost representa el 27% de los asientos ofrecidos en el mundo y el 35% en América Latina. Antes de su arribo a la Argentina e 2016, ya estaba vigente en Brasil, Chile y Colombia, entre otros países. Este modelo de negocios se basa en la reducción de los costos de la operación y la maximización de la ocupación de los aviones, factores que permiten ofrecer a los pasajeros una tarifa más barata. La utilización de flotas de aviones de tamaño medio y homogéneo (reducen el uso de combustible, mantenimiento y otros gastos) junto con el empleo de aeropuertos secundarios (permiten pagar menores tasas aeroportuarias), son algunas de las prácticas que redundan en una disminución de los costos operativos. A su vez, las compañías low-cost logran una mayor ocupación (84%) que las aerolíneas tradicionales (60%) gracias a una estrategia de precios bajos en pasajes que en realidad pueden suponer cargos adicionales para el cliente, como ser la comida y la bebida o el equipaje en bodegas (Mantilla, 2003; Cruz Rodríguez, 2012; Truan Cano de Santayana, 2015).

No obstante, el afán por bajar los costos de la operación no se completa sin la disminución de los costos laborales, lo cual implica el avance del capital sobre las condiciones de trabajo de los trabajadores vinculados a la industria: la reducción de los tiempos de descanso o “postas” en vuelos internacionales; la extensión de la jornada laboral para realizar más vuelos con la misma tripulación; el salario sujeto a la productividad, es decir, a la cantidad de vuelos realizados; el surgimiento de contratos temporales que, entre otras cuestiones, fomentan la negociación de los salarios a la baja y disminuyen los incentivos de sindicalización.

A nivel local, la llegada al gobierno de la coalición Cambiemos a finales de 2015 fue coincidente con la búsqueda de una adaptación del mercado aerocomercial argentino a estas nuevas pautas planteadas internacionalmente. En esa dirección, en las audiencias públicas de 2016, 2017 y 2018 se habilitó la solicitud de rutas rentables, tanto nacionales como internacionales, para ser explotadas bajo la modalidad de precios bajos.⁵

⁵ En la primera audiencia para otorgar rutas (la N° 218), cinco empresas solicitaron un total de 156 rutas, 91 de cabotaje y 65 internacionales. En la audiencia N° 219, nueve empresas solicitaron un total de 510 rutas, 206 de cabotaje y 304 internacionales. En una tercera instancia, la audiencia N° 221, se recibieron un total de 792 solicitudes (254 nuevas rutas de cabotaje y 538 internacionales).

Para evitar hablar de un programa de apertura de los cielos, el entonces ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, bautizó “Revolución de los aviones” a una reforma de la política aérea nacional que en realidad estaba dirigida a abrir el mercado a empresas extranjeras y flexibilizar el sector. Los lineamientos y proyecciones plasmados en la *Carta del Ministerio de Transporte-La Revolución de los Aviones*⁶ apuntaban a duplicar la cantidad de personas que viajan en avión dentro de los cielos argentinos.⁷ El gobierno justificó la implementación de la política a partir de la comparación con parámetros de otros países de la región,⁸ los cuales habrían triplicado o incluso cuadruplicado la cantidad de pasajeros aéreos mientras las cifras de Argentina permanecieron estancadas.⁹ Este señalamiento también pretendía cuestionar la política aerocomercial del gobierno anterior, en tanto mantuvo congelado el ingreso de nuevas líneas aéreas, al no firmar acuerdos bilaterales con otros países para aumentar las frecuencias y establecer trabas en la operación cotidiana de empresas aéreas en beneficio de la aerolínea estatal.

Asimismo, con la intención de apaciguar el clima de incertidumbre reinante por el futuro de AR, el texto del programa declaraba el objetivo de incrementar la cantidad de pasajeros mediante el fortalecimiento de la aerolínea de bandera. Ahora bien, ¿de qué manera podrían ser compatibles los objetivos de favorecer el crecimiento de AR y permitir el ingreso de nuevas líneas aéreas? Según el Ministerio de Transporte, las nuevas compañías llegarían a complementar el crecimiento de Aerolíneas Argentinas, absorbiendo ocho millones de pasajeros latentes: “La experiencia en el mundo es que cuando llegan nuevas compañías, ofrecen menores precios y más alternativas, no sólo crecen estas compañías nuevas, sino también crecen fuertemente las que ya están”¹⁰. Sin embargo, este interrogante cobró mayor fuerza frente a tres cuestiones que se estaban desarrollando en paralelo: el desarrollo de un proceso de parcial desinversión, la disminución de su participación en el mercado y los intentos del gobierno de introducir modificaciones sustanciales en las relaciones laborales del sector.

El primer elemento se inscribía en la cruzada emprendida por el gobierno para que la empresa estatal siguiera la tendencia de la “autosustentabilidad. Este objetivo no sólo implicó una reducción de los subsidios transferidos por el Estado sino también un proceso de parcial desinversión basado en el cierre de numerosas rutas a diversas ciudades nacionales e internacionales y la venta de oficinas de la casa central, terrenos en Ezeiza y sucursales en el exterior.¹¹ Además, el visto bueno a las aerolíneas low-cost mediante el otorgamiento de subsidios y beneficios por parte de los gobiernos provinciales, completaba un espiral de desfinanciamiento que los sindicatos aeronáuticos y un sector de la opinión pública interpretaron como una posible vía para privatizar la aerolínea de bandera.^{12 13 14 15}

⁶ Ministerio de Transporte. Carta del Ministerio de Transporte-La Revolución de los Aviones. Recuperado de: <https://www.casarsada.gov.ar/79-informacion/carta-jefatura-gabinete/42189-carta-del-ministerio-de-transporte-la-revolucion-de-los-aviones>

⁷ El gobierno colocaba delante de este plan de reformas un propósito *democratizador*, argumentando que la incorporación de estas nuevas aerolíneas a los cielos argentinos contemplaba la posibilidad de “cumplirle el sueño de volar a miles de personas que antes no tenían oportunidad” y “a familias enteras que pueden tener la oportunidad de volar todos juntos”. Recuperado de: www.guillodietrich.com/que-es-la-revolucion-de-los-aviones/

⁸ El informe del Ministerio de Transporte destaca el caso de Brasil por haber pasado de 20 millones de pasajeros aéreos anuales a 100 millones, producto de la llegada de las low-cost.

⁹ De acuerdo a las estimaciones del Ministerio de Transporte, en 2018 existía una demanda insatisfecha suficiente para lograr 12 millones de pasajeros adicionales.

¹⁰ Ministerio de Transporte. Carta del Ministerio de Transporte-La Revolución de los Aviones. Recuperado de: <https://www.casarsada.gov.ar/79-informacion/carta-jefatura-gabinete/42189-carta-del-ministerio-de-transporte-la-revolucion-de-los-aviones>

¹¹ Página 12 (23/06/2019). Vuelo bajo. Recuperado de: <https://www.pagina12.com.ar/201876-vuelo-bajo>

¹² La Izquierda Diario (08/11/2018). Mensaje pro-privatización: Macri pidió que Aerolíneas se autosustente. Recuperado de: <https://www.laizquierdadiario.com/Mensaje-PRO-privatizacion-Macri-pidio-que-Aerolineas-Argentinas-se-autosustente>

¹³ Página 12 (08/11/2018). Sueños de privatización. Recuperado de: <https://www.pagina12.com.ar/154063-suenos-de-privatizacion>

El discurso del gobierno que exacerbaba este clima insistía en la idea de que Aerolíneas representa una *carga* para todos los argentinos, dando cuenta de todo aquello que la sociedad se estaba perdiendo por sostener un servicio secundario, destinado a una minoría de la población, que además generaba pérdidas. La referencia a la población contribuyente mediante el pago de los impuestos se volvió un recurso recurrente en el discurso oficial que aspiraba lograr la legitimación social de los nuevos lineamientos para el transporte aerocomercial:

*“Aerolíneas es una empresa pública y circunstancialmente subsidiada por el Estado nacional. Para cuidar el bolsillo de los habitantes, es prioritario para el Ministerio de Transporte que la línea aérea tienda hacia la autosustentabilidad y dependa menos de los aportes estatales”.*¹⁶

A su vez, las especulaciones aumentaban a medida que AR reducía su participación en el mercado, fundamentalmente en el doméstico, producto de una guerra tarifaria desatada por la sobreoferta de vuelos. A pesar de que los resultados evidenciaron un crecimiento del tráfico aéreo general de acuerdo a la cantidad de pasajeros transportados (38% en el mercado doméstico y 28% en el internacional respecto de 2015)¹⁷ y AR no quedó por fuera de esta expansión en términos de valores absolutos, la línea aérea estatal perdió una porción del mercado de cabotaje frente al mayor peso adquirido por Andes (7%) tras la concesión rutas, y la entrada de Avianca (1%), Flybondi (6%), Norwegian (1%) y Jetsmart, operando las tres últimas bajo la modalidad low-cost.

El panorama para los trabajadores de la actividad tampoco resultaba prometedor. Si bien esta reestructuración de la política aerocomercial argentina implicó, tal como auspiciaba la Carta, la posibilidad de generar nuevos empleos formales (tanto directos como indirectos),¹⁸ los efectos más contundentes recaerían sobre las condiciones de trabajo. Para ingresar al mercado local, las empresas de bajo costo precisaban concretar ciertos requerimientos de *adaptación* en materia de legislación aeronáutica que el gobierno no había especificado en el programa e intentaría llevar adelante en la práctica. En tal sentido, en 2018 dio impulso a un proyecto de reforma¹⁹ del Código Aeronáutico argentino (Ley N° 17.285), la norma de base para los convenios y acuerdos colectivos de trabajo del sector. A su vez, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) intentó modificar los requerimientos para convalidar las licencias de pilotos extranjeros de vuelos comerciales²⁰. Por su parte, la creación de la Asociación Sindical de Trabajadores de Flybondi Línea Aéreas sentó un

¹⁴ BAE Negocios (12/11/2018). Mariano Recalde: la privatización de Aerolíneas ya comenzó. Recuperado de: <https://www.baenegocios.com/politica/MarianoRecalde-La-privatizacion-de-Aerolineas-Argentinas-ya-comenzo-20181112-0008.html>

¹⁵ Infobae (24/11/2018). El vaciamiento de Aerolíneas Argentinas. Recuperado de: <https://www.infobae.com/opinion/2018/11/24/el-vaciamiento-de-aerolineas-argentinas/>

¹⁶ Recuperado de: www.guillodietrich.com

¹⁷ ANAC (2018).

¹⁸ En la primera audiencia para otorgar rutas (la 218), se estimó la creación de 27.000 empleos entre directos e indirectos. En la audiencia 219, la estimación fue de 85.000 empleos nuevos, entre directos e indirectos. Recuperado de: <https://www.casarsada.gob.ar/79-informacion/carta-jefatura-gabinete/42189-carta-del-ministerio-de-transporte-la-revolucion-de-los-aviones>.

En octubre de 2018, la ANAC señaló que desde fines de 2015 se crearon 5000 empleos en el sector, entre directos e indirectos (pilotos, tripulantes, logística y servicios aéreos, mecánicos, personal en aeropuertos). Recuperado de: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1853/noticias-y-novedades/se-realiz-la-tercera-audiencia-pblica-para-otorgar-nuevas-rutas-areas>

¹⁹ “Créase la COMISIÓN PARA LA ELABORACIÓN DE UN ANTEPROYECTO DE LEY DE REFORMA, ACTUALIZACIÓN Y ARMONIZACIÓN DEL CÓDIGO AERONÁUTICO en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE, la que tendrá por objeto la redacción de un anteproyecto de ley tendiente a actualizar, simplificar y unificar la legislación nacional en materia de derecho público y privado aeronáutico, contemplando, a su vez, las innovaciones en el plano internacional. Esta comisión actuará por el plazo de DIEZ (10) meses contados a partir de la fecha en la que quede formalmente constituida, el cual podrá ser prorrogado” (artículo 1°, Resolución 733/2018, Ministerio de Transporte).

²⁰ La Resolución 895/2018 de la ANAC quedó suspendida tras el anuncio de paro por parte los sindicatos de pilotos y el dictado de conciliación obligatoria.

antecedente para la proliferación de sindicatos por empresa, aunque por el momento no pueda firmar convenios o acuerdos colectivos²¹.

Ahora bien, ¿de qué manera respondieron los sindicatos que representan a los trabajadores de AR al avance de la nueva política aerocomercial? Para analizar las estrategias llevadas adelante, se identifican dos etapas diferenciadas en la dinámica de la conflictividad laboral en AR. Por un lado, un primer momento correspondiente al año 2016, en el cual las demandas sindicales fueron mayormente salariales y estuvieron orientadas a la dirección de la empresa. Luego, una segunda etapa (2017-2018) donde el avance en la apertura de los cielos trajo consigo un salto cuantitativo y cualitativo de los conflictos en el ámbito de la aerolínea estatal: el aumento de las acciones de lucha se dio sobre la base de un cuestionamiento conjunto a la política aérea de Cambiemos y, en consecuencia, los reclamos estuvieron dirigidos hacia el gobierno nacional. En el siguiente apartado se profundizará en aquellos aspectos salientes de los conflictos laborales que permitieron distinguir estos dos períodos.

2. La conflictividad laboral en Aerolíneas Argentinas durante la gestión de Cambiemos: ¿reactualización de discursos y producción de nuevas reivindicaciones?

La conflictividad laboral en Aerolíneas ha tenido dos claros hitos en su historia, vinculados a los momentos más críticos del vaciamiento perpetrado por las gestiones privadas de Iberia (1990-2001) y Marsans (2001-2008): por un lado, la serie de acciones de protesta y movilizaciones del año 2001, surgidas a partir de la cancelación de los vuelos internacionales por parte de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), entonces accionaria principal de la línea aérea argentina (Troncoso, 2017); luego, las medidas de acción durante el año 2008 para exigir la reestatización de AR (Miguel, 2019).

En ambas instancias, los diferentes actores en conflicto (la dirección de la compañía, el gobierno y los sindicatos) otorgaron un lugar central a los medios de comunicación para vehiculizar las respectivas posiciones y legitimar las acciones llevadas adelante. En el caso de los trabajadores, las demandas trascendieron la materia salarial y las condiciones de trabajo, para impulsar reivindicaciones tendientes a enaltecer el rol de AR en la política aérea argentina y en el desarrollo económico del país. En ese sentido, la consigna “Todos Somos Aerolíneas Argentinas y Austral” se popularizó para interpelar y obtener apoyo de la sociedad durante las acciones de protesta y movilizaciones de 2001²² contra un posible cierre de la línea aérea, marcando una impronta discursiva para los futuros conflictos.

Mientras el gobierno de Cambiemos avanzaba con la implementación de la “Revolución de los aviones”, los trabajadores y sindicatos de AR desplegaron una campaña en las redes sociales para advertir sobre una inminente crisis y potencial quiebra.^{23 24} De esta manera, aquella consigna del pasado volvía a cobrar vigencia en el presente, plasmada en carteles que pasaban de las manos de los trabajadores a videos hechos por diversas personalidades públicas llamando a defender la aerolínea estatal. Como contrapartida, el gobierno retomó algunos de los términos en los que se había

²¹ Tiempo Argentino (16/01/2019). La contracara de la “revolución” de los aviones. Recuperado de: <https://www.tiempoar.com.ar/nota/la-contracara-de-la-revolucion-de-los-aviones>

²² Uno de los acontecimientos más recordados de la lucha frente al vaciamiento de AR a manos de Iberia y su inminente desaparición fue el acto multitudinario en el Luna Park convocado por APTA en junio de 2001. La jornada reunió a numerosos representantes de la comunidad artística para realizar un recital solidario abierto al público en general. Fuente: La Nación (12/06/2001), “Multitudinario apoyo por Aerolíneas en el Luna Park”, recuperado de: <https://www.lanacion.com.ar/economia/multitudinario-apoyo-por-aerolineas-en-el-luna-park-nid312236>

²³ La Izquierda Diario (13/11/2018), “Dinamitar Aerolíneas Argentinas: demonizar a los trabajadores es la consigna”, recuperado de <http://www.laizquierdadiario.com/Dinamitar-Aerolineas-Argentinas-demonizar-a-los-trabajadores-es-la-consigna>

²⁴ La Izquierda Diario (05/12/2018), “Aerolíneas Argentinas: se abre una nueva etapa, tenemos que redoblar fuerzas para vencer”, recuperado de <http://www.laizquierdadiario.com/Aerolineas-Argentinas-Se-abre-una-nueva-etapa-tenemos-que-redoblar-fuerzas-para-vencer>

presentado el conflicto en 2001, particularmente en relación con el *costo de oportunidad* de sostener la empresa con fondos del Estado. Mientras todavía era una empresa privada, la intervención del gobierno de Fernando De la Rúa se había limitado a la búsqueda de un nuevo comprador de la línea aérea, en lugar de tomar la decisión política de reincorporarla a su órbita: "es imposible que el Estado argentino vuelva a hacerse cargo"²⁵. Si bien durante el gobierno de Mauricio Macri la situación de AR era diferente porque todavía pertenece al ámbito del Estado, diversos funcionarios retomaron la fórmula discursiva que apuntaba a destacar la inconveniencia de mantener una aerolínea de bandera: "Da mucha impotencia saber que con una pequeña parte de lo malgastado en Aerolíneas se podrían haber hecho hace tiempo las obras necesarias para prevenir esto"²⁶. Las declaraciones del presidente aprovecharon las inundaciones en el Conurbano Bonaerense para advertirle a la sociedad que sostener AR significa despilfarrar los fondos públicos, postergando o anulando otras causas presuntamente más urgentes y necesarias.

En suma, los discursos esgrimidos por los distintos actores de AR a lo largo de su historia dan cuenta de cómo la propiedad o el tipo de gestión de la aerolínea de bandera es una cuestión en permanente tensión, que provoca recurrentes disputas. A partir de esta consideración, a continuación se realiza un análisis de la conflictividad laboral en AR distinguiendo dos etapas de acuerdo a las estrategias llevadas adelante por ambos actores. En el caso de las organizaciones sindicales, las estrategias contemplan al tipo acción de lucha, el tipo de demanda y la orientación de los reclamos, es decir, si pretendían interpelar a la empresa o al gobierno nacional. Con respecto a la administración de Cambiemos y la gestión estatal de AR, cabe señalar que las estrategias registraron diferencias en materia de política aérea y de relaciones laborales según la presidencia a cargo de la conducción de la empresa.

2.1. 2016: Un primer año sin demasiada turbulencia

La primera presidencia de AR bajo la gestión Cambiemos fue encabezada por Isela Costantini²⁷, quien asumió en enero 2016 y se mantuvo en el cargo hasta diciembre de ese mismo año. Si bien las causas de su desvinculación no fueron del todo esclarecidas, lo que había quedado en evidencia fue que parte su discurso no coincidía plenamente con la potencial apertura del mercado aerocomercial argentino. En relación al ingreso de las aerolíneas low-cost, Constantini había manifestado semanas antes de su asunción: "Si quieren venir a competir, que se hagan de abajo"²⁸.

Dentro del período bajo estudio, su administración fue la que registró la menor cantidad de conflictos laborales, vinculados principalmente con demandas salariales. ¿Cómo podría explicarse este aspecto distintivo respecto de las gestiones venideras? Más allá de que el gobierno todavía no había avanzado a fondo con su programa de política aérea y, por tanto, los sindicatos no habían alcanzado el estado de máximo alerta y confrontación, otra posible respuesta se desprende del tipo de perfil de la gestión de Constantini. En efecto, la entrante dirección de Aerolíneas mantuvo inicialmente una estrategia conciliadora con los sindicatos, a tal punto que los primeros conflictos no fueron más allá del anuncio de una medida de fuerza, sin llegar a declarar un paro de actividades²⁹. Así lo demostraba el tono de las declaraciones de Constantini:

²⁵ La Nación (12/05/2001), "Es imposible que el Estado se haga cargo de Aerolíneas, dijo De la Rúa", recuperado de: <https://www.lanacion.com.ar/economia/es-imposible-que-el-estado-se-haga-cargo-de-aerolineas-dijo-de-la-rua-nid304563>

²⁶ Macri, Mauricio (11/11/2018). Tuit de la cuenta oficial de Twitter de Mauricio Macri. Recuperado de: @mauriciomacri

²⁷ Isela Constantini provenía del sector privado, al haber sido directora ejecutiva de la empresa General Motors en Argentina, Uruguay y Paraguay. Fue la primera mujer en ocupar dicho cargo. En 2015, previo a su convocatoria por parte de Mauricio Macri para ocuparse de la dirección de AR, fue elegida por 200 empresarios, consultores y políticos como CEO del año.

²⁸ Clarín (26/02/2017), "Con polémica, llegan las aerolíneas de bajo costo y prevén una dura competencia", recuperado de: https://www.clarin.com/economia/polemica-llegan-aerolineas-costo_0_SJ4zrWZce.html

²⁹ En marzo de 2016, los pilotos de AR agrupados en APLA anunciaron un paro a partir de principios de abril. El sindicato reclamaba la contratación de nuevos comandantes y oficiales, beneficios extra para los pilotos que

“La verdad que encontré... primero el capital humano. Encontré mucha gente, con mucho orgullo, un orgullo muy grande de trabajar en la empresa. Parte del orgullo que todos los argentinos sentimos por tener una aerolínea de bandera. Y a raíz de eso, un grupo de gente que ha trabajado mucho en asegurarse que la operación es segura, asegurarse que la operación es entregada en los niveles de puntualidad”³⁰.

No obstante, la mira de la dirección de AR durante esta primera etapa fue apuntada hacia la administración estatal anterior (2009-2015), correspondiente al gobierno de Cristina Fernández, para señalar con una insistencia creciente que la situación deficitaria de la aerolínea de bandera había sido heredada. En su línea discursiva, Constantini hacía hincapié en diferenciar dos perfiles de gestión, uno asentado en lo *político* y otro, el suyo, identificado con lo estrictamente *administrativo*. El entrometimiento de lo político-partidario implicaba, necesariamente, el despilfarro de fondos y el fracaso económico de la gestión, mientras por fuera existían otras prioridades o necesidades sociales que merecían una respuesta:

“Pero a la vez encontré a una empresa que no ha sido gestionada de lo que es la gestión administrativa, ha sido gestionada desde lo político. Y cuando no es gestionada de lo que es una gestión administrativa uno ve la falencia en lo que son los números, ¿no? Los resultados financieros la verdad que es muy negativo (...) Porque hay una deuda muy grande que se dejó de la gestión anterior. Estamos llegando a hablar de 15.000 millones de pesos de déficit para este año. Para que te des una idea, ¿qué son 15.000 millones de pesos? Hacíamos el cálculo el otro día: son 39 millones de jubilaciones mínimas. Más de 170 millones de asignaciones universales por hijo. El subsidio que le estamos demandando a todos los argentinos es bastante grande”³¹.

La conflictividad laboral durante 2016 registra una preeminencia de demandas salariales, aunque también hubo reclamos por posibles despidos, condiciones de trabajo y demandas de seguridad. En cuanto a las formas de lucha, la mayoría de las acciones llevadas adelante fueron anuncios o alertas, mientras que las medidas que incluyeron el paro como forma de acción principal fueron sólo tres. Si bien todos los sindicatos que actúan en AR estuvieron involucrados, hubo un marcado protagonismo de la Asociación de Pilotos de Línea Aéreas (APLA) al momento de impulsar el conflicto (Tabla 1). Para el análisis tomamos las acciones con paro, no sólo porque constituyen la medida de mayor intensidad al implicar la demora o la interrupción del servicio, sino también porque de esas acciones emerge un intercambio discursivo entre los funcionarios del gobierno y la empresa, de un lado, y los sindicatos, del otro, que permite identificar tanto las respectivas estrategias como el basamento de la conflictividad correspondiente a la siguiente etapa (2017-2018).

El primer paro suscitado desde el cambio de gestión tuvo lugar en junio de 2016, cuando los trabajadores de atención al público del *check-in*, nucleados en la Asociación del Personal Aeronáutico (APA), se levantaron inmediatamente de los mostradores en solidaridad con un compañero agredido por un pasajero. La realización de asambleas durante tres horas ocasionó algunas demoras en los vuelos. En la actividad aerocomercial en general, las medidas de acción directa tienen la particularidad de arrastrar grandes consecuencias para la empresa y los usuarios, sumada la capacidad que tiene cualquier área de generar complicaciones o interrupciones en la prestación del servicio. Más aún, la normalización del servicio luego de una medida de fuerza no es automática. Más allá de que los vuelos vuelvan a despegar, la reubicación del total de pasajeros perjudicados puede demorar varios días en el

vuelan a Estados Unidos y capacitaciones para manejar los nuevos aviones. La intervención del MTEySS a través del dictado de la conciliación obligatorio consiguió destrabar el conflicto (Clarín, 21/12/2016). Por otra parte, los aeronavegantes (AAA) se declararon en estado de alerta ante “los rumores de ajuste del personal”. Fuente: Télam (29/02/2016), “Gremio de aeronavegantes dispuso el estado de alerta ante rumores de ajuste en Aerolíneas Argentinas”, recuperado de: <https://cablera.telam.com.ar/cable/278851/gremio-de-aeronavegantes-dispuso-el-estado-de-alerta-ante-rumores-de-ajuste-en-aerolineas-argentinas>

³⁰ Declaraciones de Isela Constantini, ex-presidenta de AR (30/01/2016). Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=kYNFuRt-jl4>

³¹ Ídem.

caso de que los servicios estén colmados o cuenten con pocos lugares disponibles. Hasta que se solucione la situación de los pasajeros, la compañía debe asumir los gastos en hoteles, charters y traslados al aeropuerto. Al mismo tiempo, las cancelaciones o demoras generan que los aviones no arriben a los destinos previstos a tiempo para cumplir con otros servicios. Sin perder de vista las consecuencias que conllevan los conflictos sindicales en la actividad, la gestión de Constantini había intentado sostener una estrategia conciliadora. No obstante, una vez que se efectivizó el primer paro, comenzó a mostrar una menor tolerancia hacia los sindicatos y una mayor propensión a la confrontación en lo discursivo.

Tabla 1: Conflictos laborales en Aerolíneas Argentinas durante 2016

Mes	Sindicato/s	Reclamo principal	Tipo de acción	Orientación del reclamo
Marzo	AAA	Despidos	Anuncios y alertas	Dirigencia de AR
Marzo	APLA	Salarial	Anuncios y alertas	Dirigencia de AR
Marzo	APLA	Condiciones y Medio Ambiente Laboral	Anuncios y alertas	Dirigencia de AR
Junio	APA	Demandas de seguridad	Paro	Dirigencia de AR
Agosto	APLA	Salarial	Anuncios y alertas	Dirigencia de AR
Septiembre	APLA y UALA	Salarial	Paro	Dirigencia de AR
Octubre	UPSA y APA	Salarial	Paro	Dirigencia de AR
Octubre- Noviembre	APLA	Salarial	Anuncios y alertas	Dirigencia de AR
Diciembre	APTA	Salarial	Quite de colaboración	Dirigencia de AR
Diciembre	APTA, APLA, UPSA y APA	Condiciones y Medio Ambiente Laboral	Movilización	Dirigencia de AR

Fuente: elaboración propia en base a datos del MTEySS.

En el mes de septiembre tuvo lugar el primer conflicto de la administración de Cambiemos en estar atravesado por la decisión del gobierno de permitir la entrada de empresas extranjeras en los vuelos de cabotaje. En esa instancia los pilotos comenzaron a criticar la posibilidad de que las empresas extranjeras ingresaran al mercado aerocomercial argentino para imponer sus políticas de bajo costo, atentando contra los derechos adquiridos por los trabajadores y precarizando al sector³².

³² Tiempo Argentino (30/09/2016). Sin solución, el conflicto de Aerolíneas tendrá una nueva reunión el miércoles. Recuperado de: <https://www.tiempoar.com.ar/nota/sin-solucion-el-conflicto-de-aerolineas-tendra-una-nueva-reunion-el-miercoles>

Los pilotos representados por APLA y UALA realizaron un paro (16 horas en total) en reclamo de un aumento salarial del 40%^{33 34}. En relación a la suma exigida, Isela Costantini había declarado en la prensa: “Es una locura el paro de pilotos (...) son números de alguien que no quiere negociar y que quiere ir al conflicto”^{35 36}. Sin embargo, los trabajadores alegaron que habían buscado una instancia de diálogo con la empresa pero que no les dieron la oportunidad.

A fin de mes el conflicto continuaba sin definición. Si bien la oferta de aumento salarial había pasado del 31%³⁷ al 35%³⁸, APLA rechazó la propuesta y la paritaria continuó sin acuerdo a pesar de estar vencida. Tanto para APLA como para otras organizaciones sindicales como APA (personal de tierra), UALA (pilotos de Austral) y UPSA (jerárquicos), la paritaria, para ser considerada justa en términos de incremento salarial, debía contemplar la pérdida del poder adquisitivo tras la devaluación del año anterior (2015), el tarifazo y la suba de precios de 2016.

En respuesta, la compañía no ofertó un aumento que mejorara aquel 35% y retiró del posible acuerdo puntos consensuados previamente. Frente a una nueva propuesta salarial de las autoridades que resultaba más baja que la anterior, los pilotos convocaron una asamblea para definir las medidas a adoptar, entre las cuales resurgió la posibilidad de realizar un paro.^{39 40 41} Las declaraciones del sindicato apuntaban a poner en evidencia la estrategia de la dirección de AR de acudir a los medios de comunicación para deslegitimar el reclamo: “La empresa ha dejado en claro que no está negociando de buena fe (...) Por más campañas mediáticas que instalen para intentar responsabilizarnos de sus propias acciones, no vamos a eludir la situación de alta conflictividad que crearon”.⁴²

En sintonía con la fórmula discursiva que subrayaba el déficit económico de la empresa, la dirección de AR comenzó a señalar públicamente a los trabajadores en conflicto como los nuevos responsables de la situación económica: “La magnitud del paro dejó un saldo de 18.000 pasajeros sin volar en 223 tramos aéreos tanto nacionales como internacionales, sin mencionar las pérdidas millonarias que causará a la empresa resolver esta situación”⁴³.

³³ La Nación (10/09/2016). Qué hacer si tu vuelo fue afectado por el paro de pilotos de Aerolíneas. Recuperado de: <https://www.lanacion.com.ar/economia/que-hacer-si-el-vuelo-se-cancelo-o-se-reprogramo-tras-el-paro-de-pilotos-de-aerolineas-nid1938549>

³⁴ Clarín (21/12/2016). Uno por uno, estos fueron todos los conflictos que enfrentó Isela Costantini en Aerolíneas Argentinas. Recuperado de: https://www.clarin.com/politica/conflictos-enfrento-isela-costantini-aerolineas-argentinas_0_rJZ__8dNg.html

³⁵ La Nación (16/09/2016), “La presidenta de Aerolíneas Argentinas: “Es una locura el paro de pilotos””, recuperado de: <https://www.lanacion.com.ar/economia/la-presidenta-de-aerolineas-argentinas-es-una-locura-el-paro-de-pilotos-nid1938440>

³⁶ Clarín (21/12/2016).

³⁷ Aerolíneas había negociado un 31% de aumento, en dos cuotas, con la Asociación Argentina de Aeronavegantes (tripulantes).

³⁸ La empresa habría ofrecido 35% de aumento no remunerativo durante 11 meses; un bono para el último mes del acuerdo –septiembre de 2017– de 7% del salario mensual bruto, es decir \$13.500 pesos aproximadamente; un bono adicional de \$2000, acordado en la Mesa de Diálogo por la Producción y el Trabajo con el gobierno nacional y la CGT; y por último, en las escalas más altas, la posibilidad de eximir a los pilotos del pago del impuesto a las ganancias sobre el aguinaldo. Fuente: Télam (25/10/2016), “Pilotos denuncian que Aerolíneas cambió la oferta salarial y los “empuja a un paro””, recuperado de: <http://www.telam.com.ar/notas/201610/168248-gremios-pilotos-aerolineas-salarios.html>

³⁹ Aviación Argentina (22/10/2016), “Paritarias aeronáuticas: Aerolíneas no, Intercargo sí”, recuperado de: <http://aviacionenargentina.com.ar/paritarias-aeronauticas-aerolineas-no-intercargo-si/>

⁴⁰ Aviación Argentina (24/10/2016), “Pilotos de Aerolíneas Argentinas. ¿Van al paro o no?”, recuperado de: <http://aviacionenargentina.com.ar/pilotos-de-aerolineas-argentinas-van-al-paro-o-no/>

⁴¹ Infobae (25/10/2016), “Se tensa el conflicto entre los pilotos y Aerolíneas Argentinas: hay amenazas de paro”, recuperado de: <https://www.infobae.com/sociedad/2016/10/25/se-tensa-el-conflicto-entre-los-pilotos-y-aerolineas-argentinas-hay-amenazas-de-paro/>

⁴² APLA (21/10/2016).

⁴³ Aerolíneas Argentinas (16/09/2016), “El Grupo Aerolíneas informa a sus pasajeros”, recuperado de: https://www.aerolineas.com.ar/es-co/prensa/comunicadoprensainterno/3977_el-grupo-aerolineas-informa-a-sus-pasajeros

No obstante, la conducción de APLA señaló que en una reunión en el mes de octubre Constantini y el gerente de Recursos Humanos responsabilizaron al gobierno nacional por los resultados desfavorables que la compañía registró durante el segundo semestre, en tanto había planteado que no estaba en condiciones de otorgar partidas presupuestarias adicionales para compensar las pérdidas de AR de los últimos tres meses. Los resultados reflejaban una disminución en un 5% del número de pasajeros y reflejaban proyecciones negativas para el mes de noviembre, un mes habitualmente desfavorable para la actividad. De acuerdo a APLA, esta explicación de la empresa escondía un nuevo intento de empujar a los trabajadores al conflicto y de culpabilizar a los sindicatos por los problemas que atravesaba la aerolínea de bandera:

“Contrariamente a la lógica de cualquier negociación que hayamos tenido, lejos de buscar un acercamiento, la conducción empresarial tuvo una actitud inédita de confrontación que nos pone de cara a un conflicto de suma gravedad (...) Una vez que terminaron de brindar este panorama quedó claro hacia dónde iban. La empresa nos anunció que retiraban de la mesa de negociación la última oferta realizada a APLA, disminuyendo la pauta salarial prevista y eliminando puntos convencionales ya preacordados entre las partes (...) Percibimos que de este modo nos buscan forzar a ir al conflicto para justificar los insatisfactorios resultados de una gestión y de una política económica que claramente no manejamos” (Comunicado APLA, 24/10/2016).

En esta instancia del conflicto, la conducción de UALA sostuvo una posición moderada, al expresar la disyuntiva que atravesaba el sindicato ante la posibilidad de llevar adelante una medida de fuerza y, en consecuencia, ser señalados como los responsables. De esta manera, la mesa de negociación se convertía en la única salida para evitar la estigmatización:

“No queremos que nos empujen a un conflicto para justificar las pérdidas de la empresa. Si uno analiza las cosas fríamente, esto es obviamente una provocación (...) si las autoridades de Aerolíneas pretenden justificar las pérdidas de la empresa y pretenden llevarnos a un conflicto no lo van a lograr, porque nosotros no vamos a darles la razón y hacer un conflicto para que después salgan a decir que somos los culpables”⁴⁴.

Al mismo tiempo, UPSA (jerárquicos) y APA (personal de tierra) tampoco lograron un acuerdo en las paritarias con el Grupo AR. Por este motivo, resolvieron realizar asambleas en los aeropuertos de Aeroparque y Ezeiza para informar del estado de las negociaciones, lo cual ocasionó algunas demoras y cancelaciones (AR y Austral cancelaron quince vuelos con partida desde Aeroparque y tres que debían partir desde Ezeiza). Cuatro horas más tarde, los sindicatos acataron la conciliación obligatoria dictada por el Ministerio de Trabajo y los vuelos comenzaron a normalizarse.^{45 46 47}

UPSA intentó diferenciar esta medida de acción (las asambleas) del paro, a pesar de que igualmente es una modalidad que puede generar demoras en la prestación del servicio. Esta aclaración se dio en un escenario en donde la dirigencia de Aerolíneas empezaba a sostener una línea discursiva más confrontativa con los sindicatos que al inicio de la nueva gestión:

“Que quede claro que nuestra legítima acción no se trata de una medida de fuerza sino de asambleas informativas que lógicamente podrían generar demoras en los vuelos de la aerolínea de bandera. Fuimos propensos al diálogo pero nos encontramos con posturas intransigentes lo que determinó las convocatorias a Asambleas (...) Lamentablemente, tras mucho tiempo de negociación, no se pudo llegar a un acuerdo, la inflación devastó nuestros salarios y los

⁴⁴ Télam (25/10/2016).

⁴⁵ Clarín (13/10/2016), “Hubo conciliación obligatoria y los vuelos comienzan a normalizarse”, recuperado de: https://www.clarin.com/sociedad/manana-vuelos-cancelados-conflictos-gremiales_0_SkBUr1pC.html

⁴⁶ Clarín (21/12/2016).

⁴⁷ Aerolíneas Argentinas (13/10/2016). Comunicado de prensa. Recuperado de: https://www.aerolineas.com.ar/es-co/prensa/comunicadoprensainterno/4000_comunicado-de-prensa

trabajadores necesitamos una recomposición salarial. Hace un año que no tenemos ajuste alguno, no merecemos ser tratados así y fuimos pacientes hasta ahora”⁴⁸.

De la misma manera que ocurrió con el conflicto encabezado por los pilotos, el discurso de la empresa estuvo orientado a señalar a los sindicatos como los culpables, no sólo de los perjuicios ocasionados a los usuarios, sino también de las pérdidas económicas que caracterizan a la aerolínea de bandera:

“Reiteramos nuestro pedido de disculpas a todos los pasajeros afectados por esta medida gremial que no solamente los interpone en medio de un conflicto del que son ajenos, sino que además, atenta contra la compañía al provocar pérdidas económicas y afectando la calidad de su servicio Aerolíneas Argentinas”⁴⁹.

Luego de estos dos conflictos, el presidente Mauricio Macri aprovechó un acto en la provincia de Córdoba para hacer declaraciones que tuvieron una amplia repercusión en los medios de comunicación y en la sociedad, en torno a lo costosa que resulta AR para toda la población. Más aún, la línea argumental era la misma a la que habían recurrido funcionarios del gobierno en otras oportunidades, expresando que hay cosas más importantes o prioritarias que podrían atenderse con los recursos económicos que se destinan a la aerolínea de bandera:

“Nos hemos comprometido a que esa empresa que es nacional por decisión de los argentinos tiene que funcionar dando el mejor servicio y, en un período que hemos fijado de dos años, que no le cueste nada ni a los cordobeses, ni a los tucumanos, ni a los chubutenses, como nos ha costado, porque hoy Aerolíneas Argentinas nos cuesta a todos los argentinos dos jardines de infantes por semana (...) Creo que todos tienen que entender, aquellos que tienen la responsabilidad de conducir una provincia, una ciudad, un gremio o una empresa que esta Argentina demanda que seamos todos seamos responsables y solidarios en lo que hacemos”⁵⁰.

Este discurso vino a coronar una estrategia tendiente a comparar constantemente a AR con casi cualquier otro bien o servicio, mediante relaciones sumamente arbitrarias y efectistas que no resultan útiles para dimensionar el gasto del Estado. La maniobra tenía dos claros objetivos inmediatos. Por un lado, legitimar la reducción de los subsidios destinados a la empresa estatal en ese año, negando la dinámica económica propia del transporte aerocomercial en la cual muchas aerolíneas tienden a funcionar con déficit. En el caso de AR, los problemas de caja suelen ser habituales en la segunda mitad del año, dadas las particularidades de la actividad turística, y esta situación se agravó en 2016 generando un cuello de botella porque el gobierno nacional no destinó los subsidios que la compañía necesitaba para poder responder a las paritarias y aumentar los salarios. Por otro lado, en el marco del conflicto con los pilotos, el llamado a la responsabilidad de los gremios, empresarios y políticos servía para extender su crítica a APLA que había anunciado nuevas medidas de fuerza ante la falta de acuerdo en las negociaciones. En respuesta, el dirigente del sindicato, Pablo Biró, señaló que los números de AR:

“son un reflejo de la Argentina, les dan muy mal en el segundo semestre, sobre todo en noviembre con una caída del 5% en cabotaje (...) por eso nos quieren empujar a un conflicto, para tratar de justificar las pérdidas por la mala gestión y la crisis económica y a la vez instalar en la opinión pública que así como está no se puede, vaciarla y privatizarla (...) El objetivo

⁴⁸ Declaraciones de Marcelo Urich, Secretario de Prensa de UPSA, en Clarín (13/10/2016).

⁴⁹ Aerolíneas Argentinas (13/10/2016).

⁵⁰ Declaraciones de Mauricio Macri disponibles en Télam (26/10/2016), “Macri: “Aerolíneas nos cuesta dos jardines de infantes por semana””, recuperado de: <https://www.telam.com.ar/notas/201610/168390-aerolineas-argentinas-macri-jardines-de-infantes-costo.html>

*claramente es condenar a la línea de bandera a la desaparición, probablemente no puedan este año pero van hacia allí. Pero se van a tener que cargar a muchos en ese camino”.*⁵¹

De acuerdo a la lectura del sindicato, la intransigencia del gobierno y de la dirección de AR en las instancias de negociación colectiva configuraba una estrategia para provocar medidas de fuerza y así responsabilizar a los gremios por el déficit económico de la compañía. Esta escalada en el intercambio discursivo reforzó una idea que mantendría plena vigencia en la siguiente etapa: que el objetivo del gobierno es vaciar y privatizar la aerolínea de bandera.

2.2. 2017-2018: de la turbulencia a la tormenta en los Cielos Abiertos

Mario dell'Acqua, dirigente de la empresa estatal de rampas “Intercargo”, reemplazó a Costantini en diciembre de 2016 y se mantuvo al frente de AR hasta julio de 2018. Los primeros anuncios y alertas sindicales al inicio de su mandato ya mostraban una característica que estaría presente en las restantes acciones de lucha de la etapa bajo análisis: el traslado del eje de los reclamos hacia la política aerocomercial del gobierno nacional (Tablas 2 y 3). En alerta por la llegada de compañías aéreas extranjeras de bajo costo, las organizaciones sindicales preveían un intento de ajuste en la aerolínea de bandera que comenzaría por el cierre o mudanza de sucursales en el país y el exterior y el desplazamiento y despido de cientos de trabajadores:⁵² “se sucederán riesgosas perturbaciones en toda la actividad aérea de nuestro país, si el gobierno logra imponer su actual política aerocomercial”.⁵³ Al tratarse de una política que afectaría a toda la actividad y al mantener un diagnóstico compartido de la situación, la mayoría de las medidas de acción fueron impulsadas de manera conjunta por casi la totalidad de los sindicatos aeronáuticos (APLA, APA, UALA, APTA y UPSA). La excepción fueron los Aeronavegantes, cuya conducción sostuvo un posicionamiento político afín al oficialismo y un accionar independiente al de las demás organizaciones sindicales de la actividad (Tablas 2 y 3).

⁵¹ Declaraciones de Pablo Biró, dirigente de APLA, disponibles en El Cronista (27/10/2016), “Macri cargó contra Aerolíneas: “Nos cuesta 2 jardines de infantes por semana””, recuperado de: <https://www.cronista.com/economiapolitica/Macri-cargo-contr-Aerolineas-Nos-cuesta-2-jardines-de-infantes-por-semana-20161027-0067.html>

⁵² Minuto1 (22/01/2017), “Ajuste en Aerolíneas: relanzan plan con cierre de sucursales y más despidos”, recuperado de: <https://www.minutouno.com/notas/1532838-ajuste-aerolineas-relanzan-plan-cierre-sucursales-y-mas-despidos>

⁵³ Declaración de las comisiones directivas de APLA, APTA, UPSA, UALA y APA en Clarín (9/06/2017), “Plan de lucha de los gremios aeronáuticos contra las low cost”, recuperado de: https://www.clarin.com/economia/plan-lucha-gremios-aeronauticos-low-cost_0_rkXL-EdGb.html

Tabla 2: Conflictos laborales en el ámbito de Aerolíneas Argentinas durante 2017

Mes	Sindicato/s	Reclamo principal	Tipo de acción	Orientación del reclamo
Enero	APLA, APA, UALA	Política Aero comercial	Anuncios y Alertas	Dirigencia de AR
Marzo	AAA	Política Aero comercial	Anuncios y Alertas	Dirigencia de AR
Junio	APLA, APA, UALA, APTA, UPSA	Política Aero comercial	Anuncios y Alertas	Gobierno
Agosto	APLA, APA, UALA, APTA, UPSA	Política Aero comercial	Alerta y Movilización	Gobierno
Septiembre	APLA, APA, UALA, APTA, UPSA	Política Aero comercial	Paro	Gobierno
Octubre	APLA, APA, UALA, APTA, UPSA	Salarial	Paro	Dirigencia de AR

Fuente: elaboración propia en base a datos del MTEySS.

Teniendo en cuenta que en el origen de las demandas se situaba la reconfiguración de la política aérea, otra característica saliente de la conflictividad laboral durante esta etapa fue la creciente orientación de los reclamos al gobierno nacional. En particular, en varias oportunidades los sindicatos personalizaron los reclamos en el ministro Dietrich, dada la visibilidad que obtuvo tras el lanzamiento de la “Revolución de los aviones” a mediados de 2018. Mientras todavía el gobierno trabajaba en la formulación del programa, Dietrich manifestó públicamente que Aerolíneas representaba un obstáculo para la competitividad esperada por las compañías que ingresaron mercado local con la asignación de rutas en 2016. Durante una cena con los empresarios de la empresa low-cost “Andes” a fines de junio de 2017, expresó:

“Cuando comenzamos a conversar con el socio fundador de Andes, Miguel Ziadi, tiempo atrás sobre las posibilidades de crecimiento de la empresa, recuerdo que me dijo que ellos estaban en condiciones de crecer, pero necesitaban que Aerolíneas les sacase el pie de encima (...) Y yo le dije que nunca más Aerolíneas Argentinas iba a condicionar el accionar de otra compañía en un uso inadecuado de los subsidios, como hizo Mariano Recalde, que despilfarrando el dinero de todos los argentinos se dedicaba a proteger a una empresa que no necesitaba protección, sino una administración eficiente”.⁵⁴

En este contexto, las demandas de los sindicatos que actúan en AR apuntaban a jerarquizar la aerolínea de bandera dentro del mercado para evitar que perdiera protagonismo ante la entrada de nuevos competidores. En esa dirección, reclamaban la elaboración e implementación de un plan de empresa pública y una banda tarifaria. A su vez, exigían una regulación de las empresas extranjeras que contemplara la inversión en las filiales nacionales, el ingreso bajo convenios colectivos de actividad y el mantenimiento de la seguridad operacional.⁵⁵

⁵⁴ Clarín (23/06/2017), “Guillermo Dietrich defendió a las low cost”, recuperado de: http://espectaculos.clarin.com/economia/guillermo-dietrich-reivindico-revolucion-aviones_0_rkvkps9Xb.html

⁵⁵ Infobae (10/07/2017), “El gobierno dictó la conciliación obligatoria con los gremios aeronáuticos que anunciaron un paro para el viernes”, recuperado de: <https://www.infobae.com/sociedad/2018/07/10/el-gobierno-dicto-la-conciliacion-obligatoria-con-los-gremios-aeronauticos-que-anunciaron-un-paro-para-el-viernes>

Hacia finales de 2017, tanto la dirección de AR como el gobierno profundizaron el grado de confrontación con los sindicatos al atribuirles a los trabajadores aeronáuticos el carácter de *privilegiados* en relación con otros empleados y acusarlos de mantener una intencionalidad político-partidaria en sus reclamos. Tras la cancelación de más de 200 vuelos por el paro de octubre de 2017, Mario dell' Acqua expuso el monto salarial percibido por los pilotos: “Los pilotos cobran 250 mil pesos por mes; estos son los que no quisieron volar”.⁵⁶ Asimismo, el ministro de Transporte buscó deslegitimar la medida de fuerza responsabilizando a las organizaciones sindicales por el daño económico ocasionado con los paros y señalándolos como opositores al gobierno:

*“...comprar un pasaje de avión es una cuestión de confianza y la realidad es que cuando la gente tiene incertidumbre de lo que va a pasar, deja de volar en la compañía (...) Los sindicalistas están afectando a Aerolíneas y claramente muchos de ellos tienen un protagonismo en la vida política argentina, muchos de ellos se han declarado totalmente opuestos a que le vaya bien al presidente Mauricio Macri”.*⁵⁷

El año 2018 inauguró la etapa de mayor conflictividad dentro del período bajo estudio, dado que el recurso del paro de actividades como forma de lucha registró un aumento (6 paros en total, Tabla 3) respecto de los años precedentes (3 paros en 2016 y 2 en 2017).

⁵⁶ Clarín (30/10/2017), ““Los pilotos cobran 250 mil pesos por mes; estos son los que no quisieron volar”, dijo el presidente de Aerolíneas Argentinas”, recuperado de https://www.clarin.com/politica/pilotos-cobran-250-mil-pesos-mes-quisieron-volar-dijo-presidente-aerolineas-argentinas_0_HkfPR8BA-.html

⁵⁷ Clarín (06/11/2017), “Dietrich duro con los gremios aeronáuticos: “toman de rehenes a los pasajeros””, recuperado de https://www.clarin.com/sociedad/dietrich-duro-gremios-aeronauticos-toman-rehenes-pasajeros_0_SkOGM70CW.html

Tabla 3: Conflictos laborales en Aerolíneas Argentinas durante 2018

Mes	Sindicato/s	Reclamo principal	Tipo de acción	Orientación del reclamo
Marzo	APLA, APA, UALA, APTA, UPSA	Política Aero comercial	Estado de alerta	Gobierno
Abril	APLA, APA, UALA, APTA	Política Aero comercial	Movilización	Gobierno
Mayo	APLA	Pagos adeudados	Paro	Dirigencia AR
Mayo	APLA	Condiciones laborales	Asamblea en el lugar de trabajo	Dirigencia AR
Junio	APTA	Despidos	Paro	Dirigencia AR
Julio	AAA	Política Aero comercial	Paro	Gobierno
Julio	APLA, APA, UALA, APTA, UPSA	Política Aero comercial	Estado de alerta	Gobierno
Agosto	APLA, APA, UALA, APTA,	Política Aero comercial	Movilización	Gobierno
Octubre	APLA, APA, UALA, APTA, UPSA	Política Aero comercial	Movilización	Gobierno
Octubre	APLA y UALA	Política Aero comercial	Paro	Gobierno
Noviembre	AAA	Política Aero comercial	Paro	Gobierno
Noviembre	APLA, APA, UALA, APTA, UPSA	Política Aero comercial	Paro	Gobierno
Diciembre	APLA, APA, UALA, APTA, UPSA	Sanciones	Movilización	Dirigencia AR
Diciembre	APLA y UALA	Política Aero comercial	Movilización	Gobierno
Diciembre	AAA	Salarial	Movilización	Dirigencia AR

Fuente: elaboración propia en base a datos del MTEySS.

Nota: la línea punteada señala el cambio de presidencia.

La escalada del conflicto entre los sindicatos, la dirección de AR y el gobierno trepó al punto máximo con el paro realizado de manera conjunta en el mes de noviembre. Para esa época, Luis Malvido, CEO de empresas a nivel internacional, ya había asumido la presidencia de AR y había comenzado a manifestar la necesidad de realizar modificaciones al convenio colectivo de trabajo de los pilotos, como la puesta a la venta de los asientos de la clase “business” reservados a los pilotos en

vuelo, la disminución de las noches de posta en el exterior, y la reducción del requerimiento de personal en el momento de carga de combustible:

*“¿Por qué no volamos más? Porque tenemos rigideces convencionales... los convenios que tenemos firmados con los sindicatos implican que no podemos volar más porque el avión pasa mucho tiempo en tierra porque tenemos... necesitamos mucha gente (...) No es un tema de empleados, es un tema de convenio, nosotros necesitamos que el avión vuele más tiempo”.*⁵⁸

A partir de ese momento comenzaron a resonar con mayor fuerza los rumores de una posible privatización o cierre de la compañía, a los cuales el gobierno respondió responsabilizando a los pilotos por un posible achicamiento de AR:

*“Achique de la compañía es, por ejemplo que el año que viene hay dos aviones que vamos a devolver porque es muy difícil competir en los vuelos internacionales (...) Vos volás a Italia y competís con Alitalia. Si el piloto de Alitalia duerme una noche acá cuando viene a Buenos Aires y el piloto de Aerolíneas duerme tres noches en Roma, es muy difícil competir así”.*⁵⁹

Durante la medida, desde la empresa se expresó que lo que estaba en juego era el control de AR: “Esta no es una discusión paritaria sino política. Es por quién controla a Aerolíneas, si los gremios o nosotros”⁶⁰. El tono de la disputa dejó en evidencia uno de los rasgos salientes que han atravesado las reivindicaciones de los sindicatos aeronáuticos en el pasado, vinculadas a la puja por las decisiones de política empresarial y el verdadero manejo de la compañía.⁶¹

De acuerdo a los sindicatos, si bien este discurso se enmarcaba dentro de las estrategias de deslegitimación desplegadas en las gestiones previas (Constantini y dell’ Acqua), expresaba un recrudescimiento de los esfuerzos por convencer a la sociedad del carácter corporativo o sectorial de los conflictos. Además, sostuvieron que el gobierno los empujó al paro como parte de una estrategia que perseguía profundizar el descontento en un sector de la sociedad y así restarle legitimidad al reclamo: “Nos empujaron a este paro, no tengas dudas. Si no quisieran empujarlo no nos hubieran mandado telegramas de suspensión, o no hubieran dejado de pagar el aumento que venían pagando, en medio de una discusión paritaria”⁶².

Este clima de confrontación fue reforzado por el ministro de Transporte a partir de la publicación de una columna en el diario Clarín titulada “¿Quién quiere destruir a Aerolíneas Argentinas?”, en la

⁵⁸ Declaraciones de Luis Malvido, presidente de AR (28/11/2018). Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=KDP0yN_RTW4

⁵⁹ Declaraciones de Guillermo Dietrich en Clarín (26/11/2018), “Gremios aeronáuticos: tras la huelga de este lunes, amenazan con más medidas”, recuperado de: https://www.clarin.com/politica/gremios-aeronauticos-huelga-lunes-amenazan-medidas_0_abSEZEupr.html

⁶⁰ Declaraciones de fuentes de AR en Clarín (25/11/2018), “Este lunes hay otro paro en Aerolíneas y escala en conflicto con los gremios”, recuperado de: https://www.clarin.com/politica/lunes-paro-aerolineas-escala-conflicto-gremios_0_cn4Lv9UOL.html. Esta apreciación se reactualiza en relación con la Gran Huelga de mediados de los ‘80. En ese momento, la puja por quién tomaba “realmente” las decisiones en la compañía fue eje del conflicto. Su presidente, Horacio Domingorena, planteaba lo siguiente frente a los despidos efectuados durante el paro: “La empresa va a calibrar todos los pedidos que se hagan, seleccionar a su personal y posibilitar que quienes quieran trabajar de pilotos y no de administradores de empresas puedan regresar a Aerolíneas” (Clarín, 22/07/86 citado en Luna, 2017).

⁶¹ Este aspecto quedó en evidencia en la huelga por tiempo indeterminado impulsada por APLA (pilotos) en julio de 1986. La motivación del conflicto guardó relación con la pretensión de los pilotos de lograr una mayor injerencia en las decisiones empresariales y en las políticas aerocomerciales de AR, al ocupar una posición estratégica dada por sus conocimientos y experiencia especializados. En medio del conflicto la dirección de la empresa despidió a todos los comandantes y copilotos de AR, quienes fueron reincorporados una vez resueltas las negociaciones luego de casi un mes de paro (Potenze, 2008; Luna, 2017a y 2017b).

⁶² Declaraciones de representante de APLA en Clarín (23/11/2018), “Aerolíneas Argentinas: guerra de nervios antes del paro del lunes”, recuperado de: https://www.clarin.com/economia/aerolineas-argentinas-guerra-nervios-paro-lunes_0_2rMfwCU-O.html

cual señaló que las demandas de los trabajadores aeronáuticos van en detrimento de la prudencia en el uso de fondos públicos:

*“Aerolíneas Argentinas creció como nunca antes. Lo hicimos cuidando la plata de los argentinos. Queremos que sea autosustentable “como todas las empresas aeronáuticas del mundo”. Nos falta un acompañante: gran parte del sector sindical no está dispuesto a discutir los problemas de productividad que hay por resolver. Con responsabilidad e imprudencia los sindicatos sostienen que el gobierno quiere destruir la empresa. Todo lo contrario. Demanda menos dinero del Estado que es el que ponen todos los argentinos”.*⁶³

Una vez finalizado el paro, la dirección de AR convocó a los sindicatos aeronáuticos para discutir aumentos salariales y la implementación de la “cláusula gatillo” por el crecimiento de la inflación. Mientras la dirigencia volvía a referirse a las condiciones establecidas en el convenio colectivo como “privilegios”, los gremios respondían explicando que se tratan de “derechos que hacen a la seguridad de la empresa” y que “no hacen a los números de la compañía”.⁶⁴ ⁶⁵ Para contribuir a la deslegitimación del reclamo, la gobernadora de la provincia de Buenos Aires, María Eugenia Vidal, se preguntaba en un programa de televisión: “En un momento como éste, en una crisis como la de este año, ¿es justo que se discuta un aumento salarial para un piloto que gana \$200.000 cuando un docente gana \$33.000 promedio?”.⁶⁶ Asimismo, el discurso del presidente Macri retomó el énfasis puesto en el *saneamiento* de la empresa, promesa que desde la gestión de Constantini esperaba lograr que Aerolíneas volara “sin pedirle plata al Estado”:

*“Eso lo logra la enorme mayoría de las aerolíneas del mundo, viven con los pasajes que alguno de ustedes les saca, lo mismo tiene que hacer Aerolíneas Argentinas (...) No es justo que el 95% de los argentinos [que no viajan en la aerolínea de bandera] tenga que pagar para que Aerolíneas funcione. Tenemos que poner plata todos los meses para que Aerolíneas funcione. Dujovne [ministro de Hacienda] tuvo que girar más de 1000 millones de pesos el último mes”.*⁶⁷

Hacia el cierre del período de estudio, en diciembre de 2018, el gobierno intentó avanzar con una modificación de la legislación aeronáutica en materia laboral que habilitara a pilotos o técnicos extranjeros para trabajar en Argentina y operar en vuelos comerciales de cabotaje. Si bien al comienzo esta posibilidad fue desmentida, la medida llegó a efectivizarse mediante la disposición N° 895/18 de la ANAC. El titular de organismo justificó la medida al identificarla con el objetivo del gobierno de dejar de otorgarle subsidios estatales a la aerolínea de bandera: “Este gobierno adora Aerolíneas Argentinas y a Austral, y están en caminos de sanearse”.⁶⁸

Los gremios de los pilotos interpretaron la estrategia del gobierno como un intento de “romper los sindicatos”,⁶⁹ entendiendo que lo que estaba en juego era la aviación argentina: “Con esta medida el

⁶³ Clarín (24/11/2018), “¿Quién quiere destruir a Aerolíneas Argentinas?”, recuperado de: https://www.clarin.com/politica/quiere-destruir-aerolineas-argentinas_0_s9w0bZNre.html

⁶⁴ Declaraciones de representante sindical en La Nación (03/12/2018), “Aerolíneas negocia con los gremios la cláusula gatillo y podría dejar sin efecto las suspensiones”, recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/economia/aerolineas-negocia-gremios-clausula-gatillo-podria-dejar-nid2198839>

⁶⁵ Cufre (2019) sostiene que la seguridad operacional dentro de la actividad aerocomercial es un concepto que se disputa en los conflictos laborales, donde lo que entra en puja es la significación dada por los distintos actores.

⁶⁶ La Izquierda Diario (12/11/2018), “Vidal se sumó a la campaña privatizadora de Aerolíneas Argentinas”, recuperado de: <https://www.laizquierdadiario.com/Vidal-se-sumo-a-la-campana-privatizadora-de-Aerolineas-Argentinas>

⁶⁷ La Nación (03/12/2018), “En pleno conflicto Macri cuestionó a los gremios y pidió que Aerolíneas pueda volar sin pedirle plata al Estado”, recuperado de: <https://www.lanacion.com.ar/politica/en-pleno-conflicto-macri-cuestiono-gremios-pidio-nid2189636>

⁶⁸ La Nación (12/12/2018), “Da la sensación de que Dietrich no quiere a Aerolíneas, dijo el titular de uno de los gremios”, recuperado de: <https://www.lanacion.com.ar/politica/da-sensacion-dietrich-no-quiere-aerolineas-dijo-nid2201668>

⁶⁹ (Clarín, 25/11/2018).

Gobierno no solo prioriza el trabajo extranjero en el país en detrimento del trabajo argentino de calidad, sino que ataca directamente a los sindicatos del sector y a la aviación civil y general argentina, degradándola y precarizándola”.⁷⁰ Frente a esta nueva ofensiva, APLA y UALA anunciaron un paro de dos días en una época clave para el turismo, cercana a los festejos de fin de año (13 y 14 de diciembre de 2018) que sirvió para presionar al gobierno y lograr la suspensión del permiso a los pilotos extranjeros.

Conclusión

La propuesta definida al inicio de explorar la conflictividad laboral en Aerolíneas Argentinas durante la gestión de Cambiemos tuvo el propósito de alcanzar una primera aproximación a los procesos de lucha sindical contra el avance de una nueva política para el transporte aerocomercial. El objetivo de implementar una mayor apertura de los cielos que habilitara el ingreso de nuevas líneas aéreas al mercado local empujó a los trabajadores de la actividad a un estado de creciente incertidumbre. Es que el incremento de la competencia y del tráfico de pasajeros, que supone la vigencia de tarifas más bajas, requiere de una política de disminución de costos que significó una amenaza para las condiciones y fuentes de trabajo.

Durante los últimos años, la profundización de esta política mostró una correlación con la dinámica de la conflictividad laboral en AR. En 2016, primer año de la gestión de Cambiemos a cargo de Constantini, la estrategia de la dirección de la empresa estatal se caracterizó por ser más conciliadora en su vínculo con los gremios. De esa manera, las primeras medidas de acción impulsadas por los sindicatos que actúan en AR no traspasaron el límite del anuncio o el alerta, y sólo alzaron reivindicaciones salariales orientadas a la dirigencia de la aerolínea.

Luego, para abrirle paso a la implementación de la “Revolución de los aviones”, las gestiones de Dell’Acqua y Malvido durante los dos años siguientes viraron hacia una estrategia de carácter decididamente ofensivo. Así, la consolidación de la apertura de los cielos trajo consigo un salto cuantitativo y cualitativo de los conflictos en el ámbito de AR: el aumento de las acciones de lucha se dio sobre la base de un cuestionamiento conjunto a la política aérea del gobierno. Además, los sindicatos comenzaron a recurrir con mayor frecuencia al paro para reforzar la presión sobre los procesos de toma de decisiones.

Los sindicatos retomaron la consigna “Todos somos Aerolíneas Argentinas y Austral”, surgida al calor de los procesos de lucha de 2001, para interpelar y obtener apoyo de la sociedad frente a un posible cierre de la línea aérea. La pervivencia de este discurso del pasado en el imaginario colectivo de los trabajadores y de un sector de la sociedad expresa que la propiedad o el tipo de gestión de AR constituyen un tema en permanente discusión, que de forma periódica reactiva el conflicto entre los trabajadores, la dirección de la empresa y el gobierno. En consecuencia, el análisis de los discursos esgrimidos por los diferentes actores permitió ver cómo este tema se reactualizó y atravesó la conflictividad laboral reciente.

Por otra parte, fue posible observar en los discursos oficiales una reactualización de los argumentos empleados en protestas históricas de los sindicatos aeronáuticos. Especialmente durante las gestiones de Dell’Acqua y Malvido diversos funcionarios de Cambiemos dedicaron buena parte de sus apariciones mediáticas a señalar la situación deficitaria de AR, primero como resultado de la gestión del gobierno anterior y, más adelante, profundizando el cuestionamiento a los trabajadores y sus organizaciones conforme ofrecían una mayor resistencia al avance de la nueva política aerocomercial. El ataque estuvo dirigido a varios frentes. Por un lado, en cada medida de acción que implicaba la interrupción del servicio, los gremios eran señalados como responsables directos de las pérdidas ocasionadas a la empresa estatal y, por tanto, a la sociedad en su conjunto. A su vez, a los

⁷⁰ Fragmento de comunicado de APLA y UALA disponible en Infobae (11/12/2018), “Gremios aeronáuticos anunciarían un paro de 48 horas: sería la séptima medida de fuerza en menos de dos meses”, recuperado de <https://www.infobae.com/sociedad/2018/12/11/gremios-aeronauticos-anunciarian-un-paro-de-48-horas-seria-la-septima-medida-de-fuerza-en-menos-de-dos-meses/>

trabajadores en conflicto les achacaban la condición de “privilegiados”, dando a conocer públicamente el monto de sus salarios y apuntando a las cláusulas de los convenios colectivos que los distinguen de otras actividades. Estas “rigideces convencionales” eran consideradas como el principal problema económico al no permitir una mayor productividad de la aerolínea con los recursos disponibles. También la insistencia en identificar a los gremios aeronáuticos con la oposición político-partidaria llamándolos sindicatos “k” (es decir, sindicatos ligados al kirchnerismo) apuntaba a minimizar sus reivindicaciones frente la sociedad.

En suma, una primera lectura de la conflictividad laboral en AR durante la gestión de Cambiemos evidenci el intento del gobierno de avanzar sobre una empresa estatal que configura un símbolo de resistencia. Con la impronta de otros momentos históricos, la propiedad o el tipo de gestión de la aerolínea de bandera emergieron nuevamente como motores de una serie de conflictos que alcanzaron un alto nivel de confrontación en el plano retórico. Las acciones de lucha en ascenso y, especialmente, la estrategia de llevarlas adelante de manera conjunta, reforzaron la posición de los sindicatos para resistir al avance de la reestructuración del mercado aerocomercial argentino. Ya finalizada la presidencia de Mauricio Macri, el sostenimiento de AR dentro de la órbita del Estado es tal vez el resultado más contundente del proceso de lucha durante este período.

Por último, con el cambio de gobierno a fines de 2019 emergen nuevos interrogantes que ameritan ser retomados en futuras investigaciones. Mostrando una orientación política diferente a la de su predecesor, el presidente Alberto Fernández ya se pronunció en contra del programa de cielos abiertos por haber relegado a AR a la prestación del servicio en las rutas menos rentables. En vista del actual escenario abierto, cabe preguntarse: ¿Es posible desandar el camino trazado por la “Revolución de los aviones”? ¿O se trata de una nueva configuración del mercado aerocomercial que llegó para quedarse? ¿De qué manera se puede aminorar el impacto negativo de esta política sobre la aerolínea de bandera? ¿Cómo se desenvolverá la relación entre los sindicatos de AR, la dirección de la empresa y un gobierno que se presenta con una orientación política proclive a sostener y potenciar el funcionamiento de la aerolínea dentro del ámbito estatal?

Bibliografía

- Cruz Rodríguez, Ignacio Javier. (2012). “Aerolíneas de bajo costo en México: Competencia modal, intermodal e intramodal”. En: *Contaduría y administración*, 57(4), pp. 235-251. En línea: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-10422012000400011&lng=es&tln=es
- Cufre, Sara (2019). “La familia aeronáutica y sus tensiones internas. Un análisis de la configuración del colectivo laboral en Aerolíneas Argentinas”. En: *Astrolabio*, N° 23, julio-diciembre 2019, pp. 223-244.
- D'urso, Lucila Florencia (2018). “¿Hacia dónde van las relaciones laborales en Argentina?: Reflexiones a partir de los procesos de movilización recientes”. En: *Anuario IET de Trabajo y Relaciones Laborales*, Vol. 5, pp. 213-229.
- Lohmann, Gui y Lipovich, Gustavo (2016). Gross, Sven y Lück, Michael (ed.), *The Low Cost Carrier Worldwide*. Estados Unidos: Routledge.
- Luna, Camila (2017a). “Conflictividad gremial en Aerolíneas Argentinas durante la década del ‘80. Un análisis de la huelga de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA) en julio de 1986”. Ponencia presentada en las IX Jornadas de Jóvenes Investigadores, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Buenos Aires.
- _____ (2017b). “Una aproximación a la cuestión sindical y los procesos de privatización de Aerolíneas Argentinas y Austral (1983-2001). Ponencia presentada en el XIII Congreso Nacional de Ciencia Política, Buenos Aires.
- Mantilla, Carlos Alberto (2003). “Low Cost Airlines in Colombia?”. En: *Anuario Turismo y Sociedad*, N° 2, pp. 63-74. En línea: <https://ssrn.com/abstract=1511760>
- Marticorena, Clara (2017). “Negociación colectiva en la actualidad. La clase trabajadora frente a una nueva ofensiva patronal”. En: *Revista de la Facultad de Ciencias Sociales-UBA*, N° 93, Mayo

- 2017, pp. 22-27. En línea: <http://www.sociales.uba.ar/wp-content/blogs.dir/219/files/2017/05/REVISTA-93-022-MARTICORENA.pdf>
- Miguel, Agustina (2019). *Relaciones laborales en empresas del Estado. El caso de Aerolíneas Argentinas durante la posconvertibilidad (2002-2015)*. Tesis de maestría, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Potenze, Pablo (2008). “La Gran Huelga”. En: *Noticias e Historia de la Aviación Civil Argentina*, pp. 34-39.
- Senén González, Cecilia y D'Urso, Lucila (2018). “Relações laborais na Argentina logo após o kirchnerismo (2003-2015): entre a participação e o retrocesso sindical”. En: *Tempo Social*, Vol. 30, N° 1, pp. 129-155. En línea: <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.138077>
- Troncoso, Fabio (2017). “Acción colectiva y protesta. El conflicto de los trabajadores de Aerolíneas Argentinas en 2001”. En: *Argumentos*, N° 19, pp. 170-194.
- Truan Cano de Santayana (2015). *Industria de las aerolíneas: la industria y sus riesgos*. Tesis de grado, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad Pontificia Comillas, Madrid.
- Varela, Paula (2017). “La conflictividad laboral durante el primer año de Macri ¿Quién resiste?”. En: *Revista de la Facultad de Ciencias Sociales-UBA*, N° 93, Mayo 2017, pp. 18-21. En línea: www.sociales.uba.ar/wp-content/blogs.dir/219/files/2017/05/REVISTA-93-018-VARELA.pdf