

Revista de Estudios Marítimos y Sociales

Publicación científica de carácter semestral

Año 17 - Número 25 - jul-dic de 2024 - Mar del Plata - Argentina - ISSN 2545-6237

Sindicatos y conflicto laboral en la era estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2019)

Unions and labour conflict at Aerolíneas Argentinas during the state era (2009-2019)

ARK CAICYT: <http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25456237/2kvng53bk>

Dra. Agustina Miguel *

Instituto de Investigaciones Gino Germani, Universidad de Buenos Aires (IGG-UBA)/ Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).

Correo electrónico: magustinamiguel@gmail.com

* Buenos Aires, Argentina. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4594-4529>



Sindicatos y conflicto laboral en la era estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2019)

Unions and labour conflict at Aerolíneas Argentinas during the state era (2009-2019)

Agustina Miguel[∇]

Recibido: 26 de enero de 2024

Aceptado: 23 de abril de 2024

Resumen

El artículo propone analizar la conflictividad laboral en la empresa Aerolíneas Argentinas durante las dos gestiones estatales comprendidas entre los años 2009-2019, período en el cual acontecieron cambios económicos, políticos e institucionales que incidieron en la dinámica de las relaciones laborales. Este recorte temporal incluye una primera etapa iniciada luego de la reestatización de la aerolínea de bandera a fines de 2008, correspondiente a la gestión a cargo del kirchnerismo (2009-2015), y una segunda etapa abierta con el cambio de gobierno en diciembre de 2015, que abarca la administración dirigida por Cambiemos (2016-2019). Como hipótesis principal se sostiene que los sindicatos que actúan en Aerolíneas llevaron adelante estrategias disímiles en cuya definición incidió, fundamentalmente, la relación mantenida con la dirección de la empresa, configurada a partir del posicionamiento de las conducciones sindicales con respecto al signo político del partido en el gobierno.

Palabras clave: Aerolíneas Argentinas – política aérea – conflictividad laboral – sindicatos

Abstract

The article sets off to analyze labor conflicts in Aerolíneas Argentinas company during the two state administrations spanning the years 2009-2019, a period in which economic, political, and institutional changes influenced the dynamics of labor relations. This temporal scope includes a first stage initiated after the re-nationalization of the flagship airline at the end of 2008, corresponding to the administration led by the Kirchnerism government (2009-2015), and a

[∇] Doctora en Ciencias Sociales, Magíster en Investigación en Ciencias Sociales y Licenciada en Relaciones del Trabajo. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Universidad de Buenos Aires (IIGG-UBA)/ Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Buenos Aires, Argentina. Correo electrónico: magustinamiguel@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4594-4529>





second stage opened with the change of government in December 2015, covering the administration led by Cambiemos (2016-2019). The main hypothesis asserts that the unions operating in Aerolíneas carried out dissimilar strategies, which were primarily influenced by the relationship maintained with the company's management. This relationship was shaped by the political positioning of the union leaders with respect to the government's party.

Key words: Aerolíneas Argentinas – aviation policy – labor conflict – unions.

Introducción

Desde los inicios del transporte aéreo, los cielos fueron concebidos como territorio en el que se pone en juego la soberanía de los estados. En el caso argentino, el desarrollo de la aviación formó parte de un proyecto nacionalista plasmado en la política aérea impulsada en 1945. Sus lineamientos generales, fundados en la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo, habilitaron una fuerte regulación estatal y una participación directa del Estado en el sostenimiento material de la actividad que perduraría durante las décadas siguientes [Piglia 2018]. En este estrecho vínculo entre transporte aéreo y soberanía, Aerolíneas Argentinas (AR) ocupa un lugar protagónico como servicio público y como factor central para el desarrollo.

Las y los trabajadores de AR y sus organizaciones buscaron enaltecer el rol de la aerolínea de bandera, tanto en la política aérea argentina como en el desarrollo económico del país, durante los procesos de conflictividad laboral ligados a las épocas más críticas del vaciamiento perpetrado por las gestiones privadas de Iberia (1990-2001) y Marsans (2001-2008). La consigna “Todos Somos Aerolíneas Argentinas y Austral” se popularizó para interpelar y obtener apoyo de la sociedad en las acciones de protesta y movilizaciones de 2001 contra un posible cierre de la línea aérea [Troncoso 2017]. Esta bandera sería reactualizada en el marco del proceso de traspaso al Estado durante 2008 y volvería a cobrar vigencia una década más tarde con la implementación de la denominada “Revolución de los aviones”, retomando algunos de los términos en los que se había presentado el conflicto por la reprivatización en 2001, particularmente en relación con el costo de oportunidad de sostener la empresa con fondos estatales [Miguel y Luna 2021, Miguel 2022]. En definitiva, 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 provoca recurrentes disputas para definir su estatus de servicio público, en función de la *utilidad general* y la *indispensabilidad* del transporte aéreo [Miguel 2021].

A partir del caso de AR, proponemos analizar la conflictividad laboral durante las dos gestiones estatales comprendidas entre los años 2009-2019, período en el cual acontecieron cambios económicos, políticos e institucionales que incidieron en la dinámica de las relaciones laborales. Este recorte temporal incluye una primera etapa iniciada luego de la reestatización de la aerolínea de bandera a fines de 2008, correspondiente a la gestión kirchnerista (2009-2015) a cargo del gobierno de Cristina Fernández. Los estudios sobre relaciones laborales durante aquellos años estuvieron atravesados por los debates sobre revitalización sindical, destacando la recuperación del protagonismo de las organizaciones sindicales en la conflictividad laboral y la negociación colectiva [Etchemendy y Collier 2008, Palomino y Trajtemberg 2006, Senén González 2011, entre otros/as], o bien los límites de ese proceso, al observar la persistencia de dirigencias sindicales tradicionales, la continuidad en algunos de los contenidos negociados colectivamente en la década del noventa, entre otros aspectos [Atzeni y Ghigliani 2008, D'Urso 2017, Marticorena 2014, Varela 2013 y 2015, entre otros/as]. La segunda etapa, abierta con el cambio de gobierno en diciembre de 2015, abarca la administración de AR dirigida por la alianza Cambiemos (2016-2019) encabezada por Mauricio Macri. El giro a la derecha en los procesos políticos, económicos e institucionales de Argentina, instaló el interrogante en torno a las posibilidades de las y los trabajadores y el movimiento obrero para enfrentar la ofensiva del gobierno [Arecco 2021, Marticorena y D'Urso 2018, Senén González 2021, entre otros/as].

La relevancia de este planteo reside en la posibilidad de problematizar las estrategias sindicales en una empresa en la que el Estado a la vez ocupa el rol de empleador, aspecto escasamente trabajado en el campo de los estudios del trabajo. El abordaje de las estrategias sindicales aquí indaga en elementos internos a la organización sindical, como el tipo de reclamos o el rol de los representantes sindicales, para dilucidar la orientación política del accionar sindical respecto a la patronal y el gobierno [Connolly y Darlington





2012, D'Urso 2017, entre otros/as] y la manera que se expresa en la conflictividad laboral. Al tratarse de una empresa del sector público, la falta de consenso que representa un conflicto laboral puede operar, al mismo tiempo, como una doble presión sobre el Estado: además de la presión económica sobre la dirección de la empresa (Estado-empleador), los sindicatos tienen la capacidad de ejercer una presión política sobre el Estado en tanto poder público (Estado-gobierno) que puede devenir en un daño simbólico, esto es, en un cuestionamiento a su legitimidad como “lugar de la política” [Diana Menéndez 2009: 96].

Como hipótesis principal sostenemos que los sindicatos que actúan en AR llevaron adelante estrategias disímiles en cuya definición incidió, fundamentalmente, la relación mantenida con la dirección de la empresa, configurada a partir del posicionamiento de las conducciones sindicales con respecto al signo político del partido en el gobierno. De esta manera, mientras que durante la gestión estatal kirchnerista es posible identificar una estrategia dual que oscila entre la conciliación y la confrontación con la dirección de la compañía dependiendo de la organización sindical y su grado de afinidad con el kirchnerismo, en la administración de Cambiemos prevalece una estrategia de unidad de acción orientada a la confrontación con el gobierno a causa de los cambios en la política aérea. No obstante, también se reconocen otros elementos que complejizan este análisis de la dinámica de las relaciones laborales, como los matices entre las diversas direcciones por las que atravesó la aerolínea de bandera en ambas etapas y los límites del accionar de las dirigencias sindicales en el plano de la conflictividad laboral.

La investigación involucró el abordaje de una multiplicidad de fuentes de información provenientes de la base de conflictos laborales elaborada por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación (MTEySS),¹ documentos empresariales y sindicales, fuentes periodísticas y entrevistas en profundidad realizadas a funcionarios de la empresa, representantes sindicales, trabajadoras y trabajadores aeronáuticos pertenecientes al ámbito de representación de la Asociación del Personal Aeronáutico (APA) y la Asociación Argentina de Aeronavegantes (AAA). Ambos sindicatos, centrales tanto en AR como en la actividad aerocomercial, permiten considerar las formas de

¹ Para los años 2003-2005, que permiten considerar una parte de la administración privada de AR como antecedente del período seleccionado, recurrimos al relevamiento del Programa de Investigación Sobre el Movimiento de la Sociedad Argentina (PIMSA).



organización y de lucha en dos áreas de trabajo diferentes: mientras que APA representa a las y los trabajadores de “tierra” que desempeñan tareas de atención al público en los aeropuertos, maleteros, personal de rampas, personal de cargas, ventas en oficinas comerciales, administración, atención y ventas en *call center*; AAA nuclea al personal de “vuelo” que integra la tripulación de cabina de pasajeros/as (comisarios y auxiliares de abordaje, comúnmente llamadas “azafatas”).²

El primer apartado presenta los principales ejes de la política área vigente durante los gobiernos de Cristina Fernández y Mauricio Macri. Una segunda sección reconstruye la evolución general de la conflictividad laboral en AR a lo largo de todo el período. El tercer apartado distingue los conflictos laborales por sindicato en cada etapa. El cuarto identifica el contenido de las demandas sindicales que impulsaron los conflictos en los casos de APA y AAA. Por último, las reflexiones finales aportan una síntesis sobre la conflictividad en ambas gestiones estatales.

La política aérea durante los gobiernos de Cristina Fernández y Mauricio Macri

Dado el carácter histórico y políticamente variable de la concepción de servicio público como resultado del carácter temporal de la autoridad política, los objetivos de las empresas públicas son *cambiantes* [Ferner 1988]. Al indagar en el rol del Estado en el transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, es posible advertir la persistencia de la discusión y disputa sobre el estatus de AR como servicio público en torno a dos ejes: la *utilidad del servicio* y su *indispensabilidad*, esto es, la necesidad de que el Estado se haga cargo de la empresa [Rozas Balbontín y Hantke-Domas 2013]. En esa dirección, la concepción desde el Estado sobre el papel de AR está sujeta a la orientación política del

² Los otros sindicatos que actúan en AR durante el período son la Asociación del Personal Técnico Aeronáutico (APTA), representante del personal que cumple funciones técnicas referidas al mantenimiento y reparación de aviones; la Unión del Personal Superior y Profesional de Empresas Aerocomerciales (UPSA), que nuclea al personal con cargos jerárquicos y profesionales; la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), representante de los pilotos de empresas aerocomerciales; y la Unión de Aviadores de Líneas Aéreas (UALA), sindicato que afilia a los pilotos de Austral.





gobierno de turno y la capacidad para legitimar esa orientación de cara a la sociedad. En los casos de los gobiernos de Cristina Fernández y Mauricio Macri, las respectivas posiciones se cristalizaron, fundamentalmente, en las políticas en materia de subsidios a la aerolínea de bandera y la regulación de las tarifas del sector, con un impacto directo en los objetivos empresariales de AR.

Una vez concretado el traspaso de AR al Estado a fines de 2008, el transporte aéreo contó con una reformulación del rol estatal en la actividad que fue plasmado en diversas políticas de *soberanía* sobre los cielos, tendientes a revalorizar la aerolínea de bandera y su función social tras casi veinte años de un vaciamiento voraz. El objetivo no fue solamente el de recuperar el nivel de protagonismo en el mercado perdido en los años precedentes, sino también el de priorizar la conectividad antes que la rentabilidad empresarial y dar una respuesta a la necesidad de promover la articulación territorial entre las diferentes regiones del país para promover el desarrollo económico y social.

Para garantizar los lineamientos de la nueva orientación de AR, el “Plan de Negocios 2010-2014” planteó ampliar e intensificar el uso de los recursos mediante la apertura de rutas y escalas, el aumento de horas de vuelos y frecuencias, y la ampliación de la flota de aviones y la dotación de personal.³ Uno de sus principales estandartes fue el desarrollo y la extensión a partir del 2010 del denominado “Corredor Federal”, medida de descentralización de redes que permitió conectar distintas provincias sin pasar por Buenos Aires.⁴

Asimismo, vinculado a su política de participación en el mercado internacional, AR promovió la regionalización del Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, una medida que significó la posibilidad de empezar a volar desde ese aeropuerto a destinos regionales internacionales, posicionando a Aeroparque como el principal centro de conexiones estratégico de Sudamérica. No obstante, la regionalización suscitó controversias en dos sentidos. Por un lado, debido a las denuncias de distintas líneas aéreas frente al privilegio comercial que representaba para AR, en tanto logró tempranamente la autorización para operar y contaba con espacios preferenciales de despegue y aterrizaje.⁵ Por otra parte,

³ Aerolíneas Argentinas, Informe de Gestión Período 2013.

⁴ Aerolíneas Argentinas, Informe de Gestión Período 2008-2011.

⁵ *La Nación*, “Vuelve a despertar polémica la regionalización de Aeroparque”, 24 de febrero de 2010.



como veremos más adelante, la regionalización causó diversas acciones de protesta encabezadas por trabajadores y trabajadoras de AR en reclamo por la intensificación del trabajo.

Ahora bien, la aplicación más cuestionada de la política de AR durante esta etapa de la gestión estatal fue el aumento sostenido de la dotación de la empresa. Al final de esta etapa, la variación de la dotación con respecto al momento del traspaso registró un crecimiento de casi el 35% (de 9160 trabajadores/as en diciembre de 2008 a 12.328 en diciembre de 2015)⁶. La incorporación de aviones, la apertura de rutas y escalas y el aumento de la cantidad de vuelos constituyeron medidas que precisaron de una mayor cantidad de pilotos para volar los aviones, de maleteros para cargar y descargar las valijas, de personal para atender en los mostradores, y de más mecánicos para supervisar y reparar una flota ampliada. En particular, el sector correspondiente al “personal de tierra”, mayoritario en el transporte aéreo, registró la variación más importante.

Como resultado de la política aérea de AR, la cantidad de pasajeros transportados aumentó más de 80% en el mismo período, alcanzando el récord de 9.703.143 en 2014.⁷ En general, de acuerdo a datos provenientes de la empresa, luego de la reestatización todos los indicadores económicos y de actividad evidenciaron una recuperación en comparación con la gestión privada anterior. No obstante, a pesar de actuar en un marco no competitivo, AR todavía presentaba altos niveles de déficit financiero que fueron financiados con aportes estatales. Los subsidios en el período 2009-2015 ascendieron a 678 millones de dólares anuales en términos promedio.⁸ Dichos fondos fueron aplicados a cubrir el déficit operativo, a la cancelación de deuda vencida y a inversiones, principalmente en aeronaves.

En la etapa del gobierno de Cambiemos, la implementación de la “Revolución de los aviones” desde finales de 2016 como una versión local del planteo de cielos abiertos, significó un giro *comercialista* de la política aérea previa al entrañar una reconfiguración

⁶ Aerolíneas Argentinas, Consultas Información Pública, 7 de marzo de 2023.

⁷ Aerolíneas Argentinas, Informe de Gestión, s/f.

⁸ Aerolíneas Argentinas 2019.





del mercado aerocomercial argentino. La ampliación de la oferta de aerolíneas con participación en el mercado local, particularmente a través del permiso al ingreso de las *low-cost*, despertó el estado de alerta de los sindicatos ante los pronósticos de una posible quiebra y privatización.

La proyección de una política orientada a habilitar la operación de nuevas aerolíneas y aumentar la cantidad de pasajeros que viajan en avión, fue planteada como una posible vía para reducir el déficit de AR y, por tanto, los subsidios destinados a la compañía.⁹ En ese sentido, diversos funcionarios del gobierno y la empresa dedicaron buena parte de sus apariciones mediáticas a señalar la situación deficitaria, primero como resultado de la gestión del kirchnerismo, y más adelante como responsabilidad de los sindicatos aeronáuticos [Miguel y Luna 2021, Miguel 2021]. En efecto, desde el inicio el gobierno emprendió una reducción progresiva de los aportes estatales a AR [Miguel 2022], aunque compañías *low-cost* como Flybondi, Norwegian y Avianca recibieron subsidios y beneficios de parte de provincias y municipios.¹⁰

A fines de 2016, con el despido de Isela Constantini debido a su manifiesta oposición al proyecto de apertura del mercado aerocomercial argentino, y el arribo de Mario Dell'Acqua a la dirección de AR, comenzaría a avanzar el proyecto de reforma de la política aérea argentina. En el mes de diciembre tuvo lugar la primera audiencia pública para otorgar rutas nacionales e internacionales, y una parte de esos permisos fueron destinados a la explotación de rutas bajo la modalidad *low-cost*. Esto significó la autorización de nuevas empresas –sobre todo internacionales– a transportar pasajeros desde el interior al exterior del país, a la vez que a otras aerolíneas les otorgaron rutas que se superponían con las de cabotaje e internacional de AR y Austral, quitándoles mercados e ingresos.

Luego de la asunción de Malvido a mediados de 2018, se realizaron nuevas audiencias para habilitar rutas y se eliminaron las tarifas mínimas de referencia o “banda tarifaria” para compras de vuelos de cabotaje efectuadas hasta treinta días previos al viaje. Al igual que en la década del noventa, la desregulación tarifaria llevó a que las aerolíneas de

⁹ Ministerio de Transporte, Carta del Ministerio de Transporte-La Revolución de los Aviones, s/f.

¹⁰ *Página 12*, “Vuelo bajo”, 24 de junio de 2019.



cabotaje comenzaran a fijar el precio de los pasajes muy por debajo de los costos operativos de cada vuelo y, por tanto, funcionarán a pérdida.

Esta ampliación de la oferta de aerolíneas con participación en el mercado local, particularmente a través del permiso al ingreso de las *low-cost*, trajo importantes consecuencias para el resto de las compañías que ya operaban. El incremento de la competencia y del tráfico de pasajeros a partir de la vigencia de precios más bajos luego de la desregulación tarifaria, requería de una política de disminución de los costos de la operación que significaba una amenaza para las condiciones y fuentes de trabajo, y el intento de reducir el margen de acción de las organizaciones sindicales en la negociación colectiva.

Ante ese escenario, la precarización de las condiciones de trabajo, la amenaza de los despidos e incluso la posibilidad de privatización fueron algunas de las problemáticas que sobrevolaron a la aerolínea de bandera e incidieron en la dinámica de la conflictividad laboral de la empresa y el sector. En última instancia, la disputa en torno al estatus de AR como servicio público, cuestionando su utilidad e indispensabilidad, le permitió al gobierno ceder parte de su protagonismo en el mercado y dar un marco de legitimidad al intento de introducir en la actividad una reforma laboral *de hecho*, sin necesidad de modificar los marcos legales del derecho del trabajo [Miguel 2021].

Teniendo en cuenta la puja por el rol del Estado en el mercado aerocomercial argentino, nos preguntamos por la dinámica asumida por la conflictividad laboral, en una empresa estatal como AR que, desde su reestatización a fines de 2008, estuvo atravesada por diferentes políticas aéreas durante los gobiernos del kirchnerismo y de Cambiemos.

Evolución general de la conflictividad laboral en AR

Si bien el recorte temporal de este estudio comprende el período 2009-2019, los datos sobre conflictos laborales que se presentan en este apartado (representados de forma gráfica en el Gráfico 1) también incluyen los años previos de la gestión privada a cargo del grupo español Marsans (desde 2003 a 2008) a modo de antecedente de las gestiones

Agustina Miguel "Sindicatos y conflicto laboral en la era estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2019)", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 25, jul-dic 2024, pp. 3-33.





del kirchnerismo y de Cambiemos. Como punto de partida, cabe destacar que los conflictos correspondientes al ámbito de AR representan cerca de la mitad de los casos de toda la actividad aerocomercial. Al considerar el período 2009-2019, la empresa estatal registra 84 conflictos de un total de 182 comprendidos por el conjunto de la actividad. Este dato expresa la preeminencia de la conflictividad de AR dentro de un sector en el que, si bien la aerolínea de bandera acapara la mayor parte del mercado nacional e internacional, también existen otras empresas que operan con un importante nivel de participación.

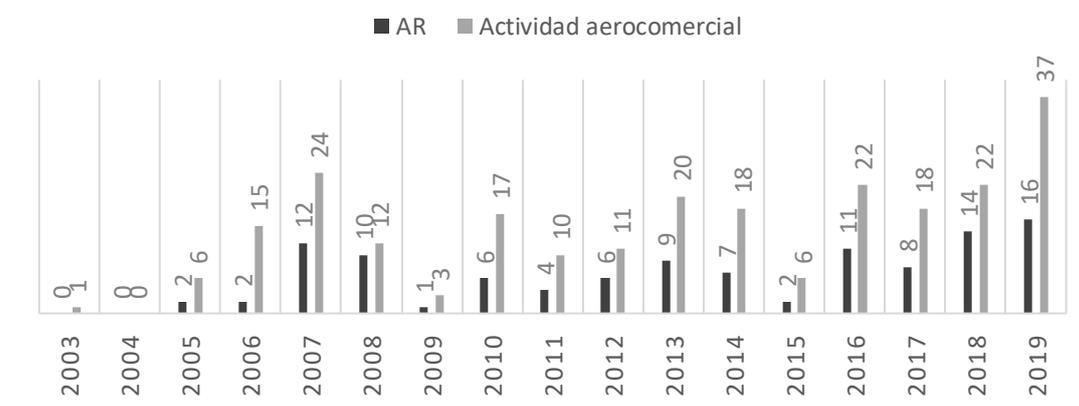
Al realizar un primer análisis de la evolución de los conflictos laborales en el caso de AR, es posible observar diversos momentos de crecimiento y decrecimiento, ya sea en correlación con la dinámica de la conflictividad registrada a nivel general, o bien con la situación particular de la empresa. Recién a partir del año 2005 se registran las primeras acciones de lucha en AR (2 conflictos) de la posconvertibilidad, acompañadas de un despegue de la cantidad de conflictos en la actividad (6 conflictos), en un contexto de aumento de las luchas sindicales para recomponer el poder adquisitivo del salario [Etchemendy y Collier 2008, Senén González y Borroni 2011]. En 2007 y 2008 los conflictos laborales en AR alcanzaron un techo (12 y 10 conflictos respectivamente) debido al agravamiento de la situación económica y operativa, proveniente de la gestión de Marsans [Miguel 2019]. En esos años, por lo menos la mitad de los casos fueron motivados por el estado crítico de AR y la exigencia de su reestatización, incluyendo demandas por despidos y pagos adeudados.

La posterior caída del conflicto en la empresa hasta alcanzar un mínimo en 2009 (1 conflicto) podría explicarse por la incidencia de dos factores. Por un lado, teniendo en cuenta el descenso registrado también en la actividad aerocomercial, es probable que el escenario recesivo generado por el impacto de la crisis económica mundial, sumada la estrategia de desmovilización mantenida por las conducciones de los sindicatos del sector, hayan influido en la dinámica de la conflictividad. Este comportamiento del conflicto fue a contramarcha de la tendencia registrada a nivel general, la cual evidenció un incremento de acciones de lucha fundamentalmente vinculadas a situaciones de crisis, superando por primera vez desde el año 2003 a los conflictos por reclamos salariales [Varela 2013]. En segundo lugar, el descenso de los conflictos en el primer año posterior a la reestatización



respondería a la vigencia de un período de *tregua* o margen de acción a la nueva gestión. De acuerdo a las entrevistas realizadas, esta baja del conflicto se inscribía en la afinidad entre los sindicatos y el gobierno: “Claramente después de 2008, lo más fuerte es la complicidad que había entre el kirchnerismo y los sindicatos. Ahí no había prácticamente posibilidad de conflicto, por más que nosotros lo tengamos [...] porque era un diálogo constante entre el kirchnerismo y los sindicatos”.¹¹ Luego, aunque en los siguientes años de la gestión del kirchnerismo la dinámica mostró una tendencia mayormente creciente, no alcanzó el nivel de los años previos a la reestatización.

Gráfico 1. Evolución anual de los conflictos laborales en AR en comparación con el sector aerocomercial argentino (2003-2019)



Fuente: elaboración propia en base a los datos del PIMSA (2003-2005) y del MTEySS (2006-2019).

A finales de 2015, la conflictividad laboral en AR comenzó a adquirir una dinámica diferente a causa del cambio de signo político del partido en el gobierno y el nuevo horizonte trazado para la política aérea. Dado que la duración de la administración de Cambiemos fue más acotada (2016-2019), es posible sugerir que los 49 conflictos registrados en esos años configuraron una dinámica de conflictividad laboral más intensa que la existente en la gestión kirchnerista (35 conflictos). El primer año de la gestión de

¹¹ Entrevista a Supervisor del sector Rampa 2017.



Cambiamos a cargo de Isela Costantini registró un repunte de la cantidad de conflictos laborales (11 conflictos) con respecto a la etapa previa, aunque vinculados principalmente con demandas salariales [Miguel y Luna 2021]. Como veremos más adelante, los conflictos motorizados por la política de cielos abiertos fueron los que definieron esta etapa, alcanzando entre 2018 y 2019 el pico de conflictos del período bajo estudio (14 y 16 conflictos, respectivamente).

De la fragmentación a la unidad en la acción sindical

La distinción de los conflictos por sindicato y etapa es otra aproximación que permite precisar la dinámica asumida por la conflictividad laboral de AR en función de los vaivenes de la alineación político-partidaria de las dirigencias sindicales. Durante los años 2009-2015, los seis sindicatos con representación en AR mantuvieron una marcada heterogeneidad política a partir de las diferentes afiliaciones a las centrales sindicales nacionales vigentes. En particular, este último aspecto remite a las divisiones de la Confederación General del Trabajo-CGT (en 2008 y 2012) y de la Central de Trabajadores de la Argentina-CTA (en 2011) que diferenciaron aún más el posicionamiento político de los sindicatos aeronáuticos con respecto al gobierno de Cristina Fernández, reforzando un accionar fragmentado. A partir de la ruptura de ambas centrales sindicales, tanto la dirigencia de APA como de AAA se realinearon con el ala oficialista de la CTA y la CGT, respectivamente. Poco tiempo después, Aeronavegantes viraría hacia la oposición nucleada en la CGT de Moyano luego de que las elecciones generales en el gremio en 2013 trajeran aparejadas un recambio en su cúpula. Los casos de APTA (técnicos), APLA (pilotos) hasta 2012 y UPSA (personal jerárquico) desde 2012 también correspondieron a posicionamientos opositores. En esa dirección, la mayor cantidad de conflictos en esta etapa estuvo concentrada en los casos de conducciones sindicales opositoras al gobierno, mientras que las dirigencias oficialistas exhibieron un nivel de conflictividad más bajo. Podemos visualizar esta característica a continuación en la Tabla 1, cuyos sectores destacados con color comprenden a las dirigencias sindicales opositoras:



Tabla 1. Cantidad de conflictos laborales por sindicato y convocados conjuntamente por más de un sindicato (2003-2019)

	APA	APTA	APLA	AAA	UALA	UPSA	Más de un sindicato	TOTAL
2003	0	0	0	0	0	0	0	0
2004	0	0	0	0	0	0	0	0
2005	0	0	0	0	0	0	2	2
2006	0	0	0	0	1	0	1	2
2007	5	1	1	1	4	0	0	12
2008	4	1	3	0	1	0	1	10
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>								
2009	0	0	1	0	0	0	0	1
2010	2	0	2	0	0	0	2	6
2011	0	1	1	1	0	1	0	4
2012	1	1	1	1	1	0	1	6
2013	4	1	0	2	2	0	0	9
2014	1	2	1	1	0	0	2	7
2015	0	1	0	1	0	0	0	2
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>								
2016	1	1	4	2	0	0	3	11
2017	0	0	0	2	0	1	5	8
2018	0	1	2	4	0	0	7	14
2019	3	0	1	4	1	0	7	16
Sub-total gestión Marsans	9	2	4	1	6	0	4	26
Sub-total gestión kirchnerismo	8	6	6	6	3	1	5	35
Sub-total gestión Cambiemos	4	2	7	12	1	1	22	49
TOTAL	21	10	17	19	10	2	31	110

Fuente: elaboración propia en base a los datos del PIMSA (2003-2005) y del MTEySS (2006-2019).

Nota: la línea de puntos divide las distintas gestiones (Marsans, kirchnerismo y Cambiemos), y los segmentos destacados en rojo corresponden a conducciones sindicales opositoras al gobierno de turno.

Si bien en esta etapa APA *a priori* registró la mayor cantidad de conflictos pese a haber estado alineada gobierno (8 conflictos, sumados otros 3 junto con otros sindicatos), la indagación sobre el origen de las acciones de lucha permite relativizar el protagonismo de la conducción del sindicato en la conflictividad laboral de AR. Es decir, al dejar de considerar a la organización sindical como una entidad uniforme, teniendo en cuenta la existencia de conflictos impulsados en otro nivel de agregación por fuera de la conducción, fue posible evidenciar la existencia de disputas al interior APA como

Agustina Miguel "Sindicatos y conflicto laboral en la era estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2019)", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 25, jul-dic 2024, pp. 3-33.





expresión de procesos de organización, representación y conflictividad en el lugar de trabajo en oposición a la dirigencia del sindicato. Estos *conflictos intrasindicales* se consolidaron en el año 2007 con el surgimiento de la Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos (AITA) para disputar la dirección de APA. Su origen puede rastrearse luego de un proceso de lucha que incluyó un paro de cuatro días en reclamo de mayores medidas de seguridad los aeropuertos, frente a diversos episodios de violencia por parte de pasajeros contra las y los trabajadores de atención al público de AR. Durante los años siguientes, AITA mantendría un marcado protagonismo en la conflictividad laboral de la aerolínea de bandera [Miguel 2019, 2022 y 2023].

En la gestión de Cambiemos, la distinción de los casos según el sindicato que encabeza el conflicto evidencia una alteración de las estrategias sindicales con respecto a la etapa previa. Fundamentalmente, este viraje estratégico cristalizaría en una multiplicidad de acciones de lucha impulsadas de manera conjunta bajo el frente Sindicatos Aeronáuticos Unidos, conformado por APA y otros seis sindicatos de la actividad. Este frente se formó el 15 de noviembre de 2017 durante un plenario de comisiones directivas y cuerpos de delegados, con el objetivo de formalizar la estrategia de “unidad de acción” para condicionar el funcionamiento de las aerolíneas *low-cost* y garantizar la aplicación de los convenios colectivos de trabajo.¹²

De ahí que durante la gestión estatal de Cambiemos se registran 22 conflictos encabezados por más de un sindicato, mientras que en la etapa anterior sólo se desarrollaron 5 conflictos de manera conjunta. Asimismo, del total de 19 conflictos registrados en esta etapa en el caso de APA, solamente 4 se produjeron exclusivamente en el ámbito de representación del sindicato. La mayoría de los casos restantes se desarrollaron en el marco de la estrategia de unidad en la acción de los Sindicatos Aeronáuticos Unidos.

Entre los casos que fueron impulsados en el ámbito de un único sindicato, se destacan AAA (12 conflictos) y APLA (7 conflictos). Sobre este punto cabe aclarar que, a diferencia de la organización de pilotos, los conflictos en el ámbito de Aeronavegantes en ningún caso involucraron una acción en conjunto con otros sindicatos y la mayoría de

¹² Asociación del Personal Aeronáutico, *Aerogremial*, octubre-noviembre-diciembre de 2017.



los reclamos estuvieron dirigidos hacia las autoridades de la empresa. En líneas generales, la diferencia estratégica responde a que AAA no considera conveniente que desde una sola organización, en este caso el frente, se atiendan las múltiples y heterogéneas realidades que atraviesan el conjunto de las y los aeronáuticos [Miguel 2022].

En suma, esta segunda aproximación a la conflictividad laboral en AR haciendo una distinción por sindicatos y etapas pone de relieve que la dinámica a partir de la reestatización en 2009 presenta variaciones *cuantitativas* y *organizativas* según la alineación político-partidaria de la conducción de los sindicatos en relación al gobierno de turno. Mientras que los conflictos tienden a disminuir en los casos en que las conducciones sindicales se encuentran alineadas al oficialismo (APA durante la gestión del kirchnerismo, por ejemplo), aumentan cuando la dirigencia se identifica como opositora (APTA, APLA y AAA durante la gestión del kirchnerismo, la totalidad de los sindicatos en el gobierno de Cambiemos). Por otro lado, si en los años 2009-2015 la heterogeneidad política de los sindicatos aeronáuticos, situada entre la oposición y el respaldo al gobierno de Cristina Fernández, se expresó en una estrategia de acción fragmentada, la confluencia en una oposición al gobierno de Macri habilitó una estrategia de unidad en el impulso de acciones de lucha.

El contenido de las demandas

La precedente aproximación a la dinámica de conflictividad laboral abre espacio a diversos interrogantes en torno a rol desempeñado por las conducciones sindicales. En particular, sobre los elementos que explican que una agrupación de base como AITA haya motorizado la mayor parte de las acciones de lucha en el ámbito de APA y, por añadidura, sobre el contenido de las demandas impulsadas por ambos niveles de la organización sindical; asimismo, en el caso de AAA, la manera en que el giro a una posición opositora, a partir del recambio de su cúpula, se vio reflejado en el accionar del sindicato. En este apartado, el análisis avanza con el rol de las conducciones de APA y AAA a través del contenido de las demandas impulsadas en ambas gestiones estatales, presentadas de forma





agrupada según los principales ejes de reclamo en cada etapa: *condiciones de trabajo y despidos discriminatorios* durante la gestión del kirchnerismo, y *política aérea* en la administración de Cambiemos. Las demandas de tipo salarial no son consideradas para este análisis, dado que representan una minoría en la conflictividad laboral de AR (26 conflictos de un total de 86 entre los años 2009-2019) en tanto serían canalizadas mayormente a través de la negociación colectiva.¹³

No obstante, en primera instancia es preciso retomar las principales características de las demandas durante la administración privada de Marsans (2001-2008). Como vimos previamente, la conflictividad laboral recién cobró impulso en 2007 a través de una serie de acciones de lucha que respondieron a la estrategia de orientar los reclamos a los poderes públicos, impulsando reivindicaciones que exigían la reestatización de AR o estaban asociadas a ella. De esa manera, la articulación de reivindicaciones económicas –salariales y por condiciones de trabajo– con la lucha política para incidir en el tipo de propiedad de la aerolínea de bandera configuran al caso de estudio como una singularidad, no sólo del sector aerocomercial, sino también de la dinámica general de las luchas sindicales en la posconvertibilidad [Miguel 2019]. Como elemento primordial en esta articulación de demandas, no sólo las condiciones de trabajo y de salud de las y los trabajadores, sino sobre todo la propiedad estatal de la empresa, suelen asociarse con la producción de “vuelos seguros” [Cufre 2018]. En esa dirección, mientras que desde AITA se impulsaron reclamos de medidas de mayor seguridad en el lugar de trabajo, instalando como problemática fundamental la cantidad de tiempo de exposición frente al público, la conducción de APA encabezó demandas que tuvieron en el fondo la crisis de AR y exigieron su traspaso al Estado.

Luego de la reestatización, los conflictos durante la gestión del kirchnerismo mantuvieron la preponderancia de demandas no salariales (27 conflictos de un total de 37), de las cuales los reclamos por condiciones de trabajo (8 casos) y por despidos o renovación del contrato (9 conflictos) ocuparon un lugar central entre el conjunto de las demandas (Tabla 2). Este aspecto significó un marcado desvío respecto de la dinámica general de la

¹³ Por ejemplo, durante la etapa 2009-2015 la negociación colectiva en AR registró una preeminencia de cláusulas de índole salarial [Miguel 2019] en línea con la dinámica general de las relaciones laborales [Marticorena 2014]. Un aspecto saliente de los contenidos negociados fue la continuidad del otorgamiento de sumas no remunerativas proveniente de la gestión privada de Marsans.



posconvertibilidad, en la que la demanda salarial predominó como motor de los conflictos laborales, tanto en el sector privado como en el público.

En el ámbito de APA, los reclamos por *condiciones de trabajo* inauguraron la conflictividad de esta etapa en respuesta al lanzamiento de la regionalización de Aeroparque. Esta medida, que apuntó a avanzar con el plan de negocios de la nueva gestión tendiente al aumento de las operaciones diarias y la mejora de la puntualidad, tuvo un impacto directo en los ritmos de trabajo. En el caso de los trabajadores del sector de Rampa (maleteros), el incremento del número de vuelos trajo aparejada una mayor carga de peso diaria y una disminución de los tiempos de descanso [Cufre 2016]. A partir de las fuentes de información recabadas identificamos que en julio de 2010, luego de un año y medio de haberse concretado la reestatización, tuvo lugar un conflicto en reclamo por el ingreso de personal frente a la intensidad de la carga de trabajo en este sector. Al respecto, uno de los delegados alineados con la conducción del sindicato declaró en los medios: “Es inadmisibles que 14 compañeros tengan que cargar 76 vuelos. Son miles de kilos que tienen que manipular los chicos en muy pocas horas. Queremos un ingreso de gente para apaciguar un poco la demanda de trabajo que tienen los empleados”.¹⁴ En cambio, las y los trabajadores identificados con AITA sostenían que la demanda centrada en el ingreso de personal minimizaba el reclamo del sector por condiciones de trabajo, como la carga horaria, los ritmos de trabajo, la regulación de descansos obligatorios, el equipo de trabajo: “si sólo se contrata personal, el problema puede repetirse”.¹⁵

Meses más tarde, en octubre, las demoras en la prestación del servicio ocasionadas por la intensidad del trabajo generaron las condiciones propicias para que reaparecieran las reacciones violentas de pasajeros, una problemática que venía siendo visibilizada desde el 2005 por los delegados de Aeroparque y que incluso motivó en el 2007 aquel paro de cuatro días que fue antecedente del surgimiento de AITA [Miguel 2019]. La denuncia de AITA apuntó a señalar la sistematización de estos episodios de violencia, al constituir

¹⁴ Declaraciones de delegado de APA recuperadas de *El Cronista*, “Se levanta el paro y Aerolíneas y Austral reprograman los vuelos”, 6 de julio de 2010.

¹⁵ Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos, Boletín N° 13, agosto de 2010.





una problemática enquistada en la empresa desde hacía tiempo –sobre todo desde la crisis de la gestión privada– que despertaba frecuentes demandas sin resultar atendidas por la empresa, el sindicato, el MTEySS o la Secretaría de Transporte. Frente a ese escenario, el discurso de AITA fue construyéndose en torno al objetivo de desmitificar o relativizar el rol de la nueva gestión estatal de AR, en tanto la recuperación y el crecimiento de la aerolínea de bandera no debía ser solamente operativo, sino que también debía contemplar a las y los trabajadores:

[...] nuevamente la empresa tiene la posibilidad de llevar adelante una serie de medidas que demuestren hasta qué punto los trabajadores somos tenidos en consideración en esta “nueva etapa” que se inició con la llegada de Recalde a Aerolíneas, pero teniendo en bien en cuenta que toda mejora va a depender sobre todo de nuestra unidad para luchar por ellas sin bajar los brazos hasta que las concretemos.¹⁶

Ahora bien, la regionalización de los vuelos de Aeroparque no sólo estuvo asociada a los reclamos por condiciones de trabajo, sino que también guardó estrecha relación con casos de despidos de trabajadores/as identificados con AITA por haberse organizado desde comienzos de 2010 para ofrecer resistencia a su implementación. En efecto, es recién a partir de la gestión estatal que registramos la existencia de demandas por despidos vinculados a *persecución sindical*, representando la mitad de los conflictos de la etapa 2009-2015 (5 conflictos) y, por tanto, la característica saliente de la conflictividad laboral en el ámbito de APA. Se trataban de reclamos por la reincorporación de activistas de AITA del sector de Tráfico despedidos por causas que, según la agrupación, eran fraudulentas: desde “no haber rendido excesos de equipaje poniendo así en riesgo la seguridad de los vuelos”,¹⁷ o por haber promovido y participado durante franco de una actividad en el marco de un paro convocado por el ala opositora de la CTA,¹⁸ en realidad eran causas que encubrían un motivo de fondo fundado en el activismo sindical opositor a las direcciones de la empresa y del sindicato. Como activistas de AITA no sólo venían

¹⁶ Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos, Boletín N° 14, octubre de 2010.

¹⁷ Comunicado de los delegados de APA-CTA, Base Espigón Aeroparque AR, 10 de noviembre de 2010.

¹⁸ Entrevista a ex-trabajador de AR y ex-delegado del sector de Tráfico 2017.





luchando para obtener mejoras en las condiciones de trabajo, al denunciar distintos temas ligados al manejo de AR, como los riesgos de funcionamiento y de seguridad que generaba la regionalización de Aeroparque, sino también para que el sindicato convocara las elecciones de delegados en el Espigón Aeroparque pendientes desde hacía más de dos años [Miguel 2023].

En definitiva, las demandas por parte de la conducción de APA estuvieron limitadas al contenido salarial y su accionar se orientó sobre todo a la negociación de la paritaria. Ante la pregunta por los principales asuntos de los que se ocupaba APA en esos años, una de las trabajadoras entrevistadas reconoció que el accionar del sindicato estaba “desdibujado” porque no existían problemas de peso que afectaran a las y los aeronáuticos. Más allá de algunas “sanciones injustas” y de la persistencia de montos no remunerativos en el salario, “la plata alcanzaba” y eso era motivo suficiente para pasar por alto ciertos atropellos de la empresa: “Como que te peleaba la paritaria y nada más. Como que no había problemas reales. Bueno, había, siempre hubo el sancionado injusto. Con el sindicato empezamos a activar cuando nos dimos cuenta de que se nos venía la noche [en referencia a la gestión de Cambiemos]”.¹⁹

En el caso del sindicato de tripulantes, el conflicto central con la gestión estatal del kirchnerismo se produjo por las condiciones de trabajo. De acuerdo a AAA, desde marzo de 2012 y en reiteradas oportunidades, la empresa incumplió el convenio colectivo en la programación de los vuelos al intentar introducir una serie de modificaciones en la jornada laboral a cambio de viáticos, que afectarían tanto las condiciones de trabajo como la seguridad.²⁰ Esta reestructuración de la jornada exigía que las tripulantes interrumpieran y trabajaran durante las postas, implicando una extensión de la jornada de trabajo a través de la reducción de las horas de descanso: “Te apretaban para salir a trabajar los días libres. Te apretaban para que, si se terminaba tu jornada y vos decías ‘estoy vencida, no puedo seguir volando’, para que siguieras volando. O sea, era sálvese

¹⁹ Entrevista a trabajadora del Call Center de AR 2017.

²⁰ Comunicado de AAA recuperado de *El Cronista*, “Aeronáuticos amenazan con paros sorpresivos en Aerolíneas Argentinas”, 19 de junio de 2012.





quien pueda y dependiendo de cada uno”.²¹ Esta tentativa puede atribuirse a la implementación del “Corredor Federal” mencionada anteriormente, política que influyó en la cantidad de despegues y aterrizajes que realiza una misma tripulación dentro de la jornada laboral, generando una intensificación de la carga de trabajo que incide en los tiempos de descanso y recuperación [Cufre 2017]. En su investigación sobre el lugar de la seguridad en la conflictividad laboral de AR, Cufre argumenta que este cambio en la programación de vuelos de las tripulantes puso de manifiesto la relación entre la seguridad y las condiciones de trabajo: el deterioro de las condiciones laborales necesariamente se traduce en la pérdida de los niveles de seguridad operacional. De esa manera, la producción de “vuelos seguros” subyace en la construcción de la demanda sindical [2018: 122] y, en este caso, en la discusión sobre la jornada de trabajo, configurando un proceso de lucha que se extendería durante más de un año frente a la intransigencia de las autoridades de la compañía y la falta de intervención del Ministerio de Trabajo.

Tabla 2. Cantidad de conflictos en APA y AAA según el reclamo principal (2009-2019)

Reclamo principal	Gestión Kirchnerismo		Gestión Cambiemos	
	APA	AAA	APA	AAA
Sub-total reclamos salariales	2	5	6	4
Despidos o renovación de contrato	5	0	2	4
Trato discriminatorio o sanciones	0	0	1	0
Condiciones de trabajo	3	4	1	0
Política aérea	0	0	9	4
Sub-total reclamos no salariales	8	4	13	8
TOTAL	10	9	19	12

Fuente: elaboración propia en base a datos del MTEySS (2009-2019).

²¹ Entrevista a dirigente de AAA 2021.



Con la asunción de Macri a fines de 2015, las medidas de acción sindical comenzaron a evidenciar la característica saliente de la dinámica de conflictividad laboral durante la etapa 2016-2019: el traslado del eje de los reclamos hacia la *política aérea* del nuevo gobierno, puntualmente a la operatoria de las *low-cost*. En este punto, cabe recordar que los lineamientos de la política durante la gestión del kirchnerismo se basaron en la premisa de la integración territorial del país, lo cual implicaba la apertura de rutas que, aunque no eran rentables, apuntaban al objetivo de expandir la conectividad. Sin embargo, la política de Cambiemos buscaría ajustar los subsidios a la aerolínea de bandera mediante, entre otras medidas, la eliminación de las rutas que operaban a pérdida.

Aunque la “Revolución de los aviones” avanzaría recién a fines de 2016, luego de la salida de Costantini de la dirección de AR y su reemplazo por Dell' Acqua, en el primer año de la gestión de Cambiemos los conflictos constituyeron su antesala al precipitarse en respuesta a las primeras medidas tomadas por la nueva dirección de AR y la incertidumbre sobre el futuro de la aerolínea de bandera. En ese marco, se desarrollaron dos conflictos por despidos en el ámbito de Aeronavegantes (por la eliminación de vuelos²² y por la rescisión del Acuerdo de Cooperación entre AR y la aerolínea SOL) que desataron algunas especulaciones en torno a un posible ajuste de personal en AR.

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 la administración de Cambiemos fue la creciente orientación de los reclamos al gobierno nacional, mientras que durante la gestión del kirchnerismo se concentraron en la dirección de la empresa. 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”. Este viraje en la interpelación quedaría plasmado

²² El primer conflicto se suscitó en marzo de 2016, ante la decisión de Costantini de eliminar los 14 vuelos directos por semana entre Comodoro Rivadavia y Río Gallegos, y disminuir a la mitad la cantidad de partidas entre otras localidades importantes. El argumento de la dirección de AR para eliminar aquellos trayectos era la baja rentabilidad.





principalmente en los múltiples comunicados publicados en conjunto por los Sindicatos Aeronáuticos Unidos:

En un momento en que el gobierno nacional promueve el ingreso masivo de empresas aerocomerciales, varias Low Cost como Flybondi, la cual presta un servicio deficiente y operativamente temerario, con el fin real y último de flexibilizar nuestro mercado laboral, quebrantando convenios laborales y devaluando normativas de seguridad, para potenciar la rentabilidad de quienes controlan ese negocio aerocomercial. La Política Aerocomercial actual, está sacrificando condiciones laborales, salarios y seguridad operacional aérea, en pos de la codicia de un grupo de empresarios.²³

Por 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 que actúan en AR (APLA, APA, UALA, APTA y UPSA) y también se sumarían sindicatos de otras empresas. Entre las más emblemáticas podemos mencionar las movilizaciones llevadas adelante en el marco de las tres audiencias públicas (2016, 2017 y 2018) en las que distintas empresas fueron solicitando rutas aéreas. La excepción fue el sindicato de Aeronavegantes, cuya conducción sostuvo la estrategia de mantenerse al margen de las demás organizaciones sindicales de la actividad durante todo el proceso de lucha.

En los conflictos originados para denunciar la crisis de la aviación aerocomercial argentina producto de la política aérea, podemos identificar dos ejes articuladores de una serie de demandas sindicales más específicas. Por un lado, el planteo de la necesidad de que el Estado continúe siendo el principal encargado de regular el transporte aerocomercial para *mantener la jerarquía o valor estratégico de AR* dentro del mercado y evitar que pierda protagonismo ante la entrada de nuevos competidores. Desde la perspectiva de los gremios, sólo de esa manera era posible garantizar la política de conectividad, integración y desarrollo de todo el territorio argentino. Los reclamos en torno a la desregulación y extranjerización de la actividad y el inminente ajuste en la

²³ Comunicado de Sindicatos Aeronáuticos Unidos recuperado de *Página 12*, “Gremios aeronáuticos, en estado de alerta y movilización”, 20 de marzo de 2018.



aerolínea de bandera, entonces, apuntaron contra medidas del gobierno nacional como el otorgamiento de rutas, la reducción de subsidios estatales a AR, la desregulación de las tarifas (hubo dos conflictos puntuales sobre este tema) y la desinversión pública en infraestructura. En relación a este último punto, los sindicatos alertaban sobre “el estado de colapso integral en que se encuentra el sistema de transporte aerocomercial nacional”²⁴, dado que la política de apertura de los cielos y el aumento en la cantidad de pasajeros transportados estaba provocando un congestionamiento del tránsito aéreo y una saturación de las áreas de movimiento y estacionamiento de aeronaves. Como contrapartida, exigían el respeto a la reciprocidad en los acuerdos bilaterales, una regulación de las empresas extranjeras que contemplara el piso tarifario, y la inversión de las empresas extranjeras en las filiales nacionales.

En cuanto a las medidas o políticas de la dirección de AR, los sindicatos aeronáuticos reclamaron en contra de un proceso de descapitalización de la aerolínea de bandera, que incluyó la venta de oficinas de la casa central ubicada en la torre Bouchard, terrenos en Ezeiza y sucursales en el exterior;²⁵ la falta de publicación de los balances de 2016 y 2017; la cancelación de la histórica ruta a Barcelona a partir del 1° de febrero de 2018; la falta de definiciones en torno a la incorporación de nueva flota.

Ahora bien, la habilitación de rutas aéreas a competidoras de AR no era interpretada solamente como un ataque contra el valor estratégico de la aerolínea de bandera, sino que también significaba un potencial riesgo para las estrictas y rigurosas normativas aeronáuticas argentinas destinadas a garantizar la *seguridad aérea*, como resultado de la precarización de los puestos de trabajo. En ese escenario, la necesidad de que el Estado mantuviera su función de regulación de la actividad era asociada directamente al resguardo de los altos estándares de seguridad aérea que históricamente existieron en la Argentina.

²⁴ Declaraciones de Pablo Biró, dirigente de APLA, recuperadas de *BAE Negocios*, “Aeronáuticos ratifican que están a un paso del paro nacional”, 21 de agosto de 2017.

²⁵ *Página 12*, “Vuelo bajo”, 24 de junio de 2019.





Como advertimos previamente, los reclamos de mejora en las condiciones laborales orientadas a garantizar la seguridad de las y los trabajadores en el proceso de trabajo, atraviesan a todos los sectores del transporte aéreo e históricamente ocuparon un lugar relevante en la definición de las demandas del colectivo aeronáutico. En ese sentido, en el discurso de los sindicatos la flexibilización y precarización laboral están íntimamente ligadas a la degradación de la seguridad aérea. En esta etapa, entonces, los reclamos en torno a este eje apuntaron contra la reducción del “costo laboral” propio de las aerolíneas *low-cost*, lo cual implicaría un avance directo sobre las fuentes y condiciones de trabajo a través del ingreso de empresas sin convenios colectivos de trabajo que, “de concretarse, inevitablemente se extenderá por exigencias competitivas al resto de las empresas y los trabajadores aeronáuticos argentinos”.²⁶ Los sindicatos argumentaban que la política aérea afectaba “derechos que hacen a la seguridad” de AR y que “no hacen a los números de la compañía”.²⁷

A su vez, el riesgo que corría la seguridad operacional fue utilizado como uno de los principales bastiones desde donde justificaban ante la sociedad la lucha contra políticas del gobierno que “degradan la seguridad operativa poniendo en riesgo a los usuarios y trabajadores”.²⁸ De esa manera, el foco puesto en la seguridad también permitía involucrar en el conflicto a las y los usuarios del transporte aéreo.

Por su parte, AAA también alertó sobre el daño que podría ocasionar a AR el ingreso al país de empresas aéreas extranjeras de bajo costo, pero exhibiendo algunos matices respecto al discurso de los Sindicatos Aeronáuticos Unidos: no se oponía abiertamente al modelo *low-cost*, sino que exigía que su instalación en el país no perjudicara los estándares de seguridad de la industria y, por tanto, las condiciones de trabajo. El discurso de AAA, entonces, no consideraba que la extranjerización de la actividad fuese una amenaza *per se* porque en definitiva “son puestos de trabajo”, tampoco levantaba la

²⁶ Comunicado de Sindicatos Aeronáuticos Unidos recuperado de *Clarín*, “Por qué los gremios aeronáuticos rechazan las low cost”, 6 de septiembre de 2017.

²⁷ Declaraciones de representante sindical recuperadas de *La Nación*, “Aerolíneas negocia con los gremios la cláusula gatillo y podría dejar sin efecto las suspensiones”, 3 de diciembre de 2018.

²⁸ Comunicado de Sindicatos Aeronáuticos Unidos recuperado de *La Política Online*, “Aeronáuticos lanzaron un paro contra la política aerocomercial del Gobierno para el arranque de las vacaciones de invierno”, 6 de julio de 2018.



bandera de la soberanía sobre los cielos, sino que se centraba en alertar sobre la precarización del sector:

El modelo de comercialización low cost debe cumplir reglas claras, tal como lo hacen todos los demás operadores aéreos, y no bajar los estándares de la industria en perjuicio de sus trabajadores.²⁹

La discusión en esto tiene que ver con que la gente cree que los sindicatos estamos contra las low-cost. La realidad es que nosotros no estamos contra las low-cost, son puestos de trabajo. Ahora, lo que no pue pasar, es que esa compañía sea low-cost haciendo abuso de su personal, que lo que sea low-cost sea el trabajador y no la compañía.³⁰

Fundamentalmente, la atención de AAA en torno a la precarización del sector se dirigía al “aprovechamiento” que la empresa hacía de los tiempos de descanso de las tripulantes: “Cuando nosotros decimos que se aprovechaban de la jornada al máximo con el descanso mínimo, en la aviación eso genera fatiga. [...] la fatiga genera errores y en aviación no se pagan muy barato los errores”.³¹

A modo de síntesis, es posible sostener que las acciones de lucha en ascenso en torno a una demanda común, junto con la estrategia de llevarlas adelante de manera conjunta, afianzaron el poder de los sindicatos aeronáuticos para enfrentar la política aérea del gobierno. El mantenimiento de AR dentro de la órbita del Estado es tal vez el resultado más contundente del proceso de lucha durante esta etapa.

Reflexiones finales

El presente artículo propuso analizar la conflictividad laboral de Aerolíneas Argentinas en un período atravesado por un recambio del partido en el gobierno y un viraje de la orientación política al concebir y establecer la política aérea. Las discusiones y tensiones que signaron las dos etapas bajo estudio, comprendidas por los gobiernos de Cristina Fernández y Mauricio Macri, se produjeron en torno a la utilidad general del transporte

²⁹ Declaraciones de Juan Pablo Brey, Secretario General de AAA, recuperadas de *Línea Sindical*, “Aeronavegantes se declaró en alerta y movilización”, 13 de julio de 2018.

³⁰ Entrevista a dirigente de AAA 2021.

³¹ Entrevista a dirigente de AAA 2021.





aéreo para la sociedad y la consiguiente indispensabilidad de que el Estado mantenga este servicio dentro de su órbita de responsabilidad, incidiendo sobre los objetivos de aerolínea de bandera y sus políticas empresariales. En definitiva, desde ambos gobiernos apuntaron al estatus de AR en tanto servicio público, ya sea para revalorizarlo, tal como sucedió a partir de finales 2008 con la decisión de reestatizar la compañía y la implementación de políticas de soberanía sobre los cielos, o bien para relativizarlo, como ocurrió luego de la asunción del gobierno de Cambiemos con la aplicación de un giro comercialista a la política aérea y al plan de negocios de AR.

Aunque el escenario abierto por la reestatización configuró un marco de oportunidad para que los gremios aeronáuticos pelearan por las reivindicaciones relegadas durante las gestiones privadas previas, las estrategias sindicales presentaron limitaciones a partir de la incidencia de dos factores: una política empresarial de recuperación de la aerolínea de bandera que recurrió a la restructuración de la jornada de trabajo y la intensificación de la carga laboral, y la moderación del accionar de APA en la conflictividad laboral. Esta estrategia de colaboración de APA se expresó en el respaldo abierto a la política aérea del gobierno como a las medidas de la dirección de AR orientadas a la recuperación y el crecimiento de la aerolínea luego de las distintas administraciones privadas, y no tanto en la representación de los intereses ligados a obtener una mejora de las condiciones de trabajo. No obstante, en este punto es preciso considerar una cuestión que atraviesa la historia del colectivo aeronáutico y que de algún modo matiza esta idea en torno a la estrategia de APA durante la gestión del kirchnerismo: después de largos años signados por la crisis y el vaciamiento de AR, la reivindicación de una aerolínea de bandera en manos del Estado también significa un resguardo de las fuentes de trabajo. Aquel espacio de representación relegado por la conducción de APA desde la reestatización sería ocupado por una agrupación de base como AITA, diferenciándose en las demandas y desmarcándose de la estrategia de colaboración con la dirección de la empresa. El rechazo a la regionalización de Aeroparque por parte de AITA a causa del aumento de la carga laboral y una serie de actos persecutorios a algunos de sus activistas, desencadenarían la mayoría de los conflictos registrados en el ámbito de APA. En la misma línea, las demandas impulsadas por AAA también pasarían a incluir diversas problemáticas en torno a las condiciones de trabajo ante las políticas de incremento de las operaciones,





como la extensión de la jornada de trabajo que implicaba la implementación del Corredor Federal. Sin embargo, en esta etapa primaría una fragmentación del accionar de los sindicatos en la conflictividad a partir de la existencia de una marcada heterogeneidad política.

Durante el gobierno de Cambiemos, la ofensiva que significó la política aérea y el plan de negocios de AR en términos de precarización y amenaza a los puestos de trabajo de las y los aeronáuticos, empujó a los sindicatos a redefinir el contenido de las demandas y reorientar los reclamos al gobierno nacional. Con la impronta de otros momentos históricos, la propiedad o el tipo de gestión de AR emergieron nuevamente como motores de una serie de conflictos que alcanzaron un techo con respecto a la gestión del kirchnerismo. El estado de alerta ante un posible ajuste, privatización o cierre no sólo hundía sus raíces en el turbulento pasado de la aerolínea de bandera, sino que también encontraba motivos de peso en la implementación de políticas concretas, como la reducción de los subsidios estatales a la compañía, el permiso de operación a aerolíneas *low-cost* y la eliminación del piso tarifario en el sector. La dinámica de conflictividad más intensa, las acciones de lucha en ascenso y, especialmente, la estrategia de llevarlas adelante de manera conjunta (con la excepción de AAA), reforzaron la posición de los sindicatos para resistir el impacto de la reestructuración del mercado aerocomercial argentino. De todas formas, aunque la gestión a cargo del Estado siguió adelante y los intentos de introducir modificaciones regresivas de la normativa laboral aeronáutica no prosperaron, la permanencia de las *low-cost* llevó a que el esquema del sector ya no volviera a ser el mismo.

Bibliografía

ARECCO, MAXIMILIANO

2021 El sindicalismo de base en el gobierno de Macri: lucha y resistencia en las industrias de la zona norte del conurbano bonaerense. *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda*, 18, marzo-agosto: 145-165.

Agustina Miguel "Sindicatos y conflicto laboral en la era estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2019)", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 25, jul-dic 2024, pp. 3-33.





ATZENI, MAURIZIO Y PABLO GHIGLIANI

2008 Nature and limits of trade unions mobilizations in contemporary Argentina. *Labour Again Publications*.

CONNOLLY, HEATHER Y RALPH DARLINGTON

2012 Radical political unionism in France and Britain: A comparative study of SUD-Rail and RMT. *European Journal of Industrial Relations*, 18 (3): 235-250.

CUFRÉ, SARA

2018 *La seguridad en disputa. El conflicto laboral en Aerolíneas Argentinas entre los años 2008 y 2015* [Tesis Doctoral]. Universidad de Buenos Aires.

2019 La familia aeronáutica y sus tensiones internas. Un análisis de la configuración del colectivo laboral en Aerolíneas Argentinas. *Astrolabio*, 23, julio-diciembre: 223–244.

D'URSO, LUCILA

2017 *¿Renovación de las estrategias sindical en Argentina y Brasil? Los casos del SMATA y del Sindicato dos Metalúrgicos de ABC (2003-2011)* [Tesis Doctoral]. Universidad de Buenos Aires.

DIANA MENÉNDEZ, NICOLÁS

2009 Sindicatos en el Estado. Entre la acción política y la acción sindical. En *Senderos bifurcados: prácticas sindicales en tiempos de precarización laboral*, Paula Abal Medina, Cora Cecilia Arias, Osvaldo Battistini, Mariana Busso, Karina Crivelli, Nicolás Diana Menéndez & Pablo Míguez (Eds.). Prometeo Libros, Buenos Aires.

ETCHEMENDY, SEBASTIÁN Y RUTH BERINS COLLIER

2008 Golpeados pero de pie. Resurgimiento sindical y neocorporativismo segmentado en Argentina (2003-2007). *Revista POSTData: Revista de Reflexión y Análisis Político*, 13: 145-192.

FERNER, ANTHONY

1988 *El Estado y las relaciones laborales en la empresa pública. Un estudio comparado*

Agustina Miguel "Sindicatos y conflicto laboral en la era estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2019)", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Nº 25, jul-dic 2024, pp. 1-31.





de RENFE y British Railways. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, España.

MARTICORENA, CLARA

2014 *Trabajo y negociación colectiva. Los trabajadores en la industria argentina, de los noventa a la posconvertibilidad*. Imago Mundi, Buenos Aires.

MARTICORENA, CLARA Y LUCILA D'URSO

2018 Alcances y límites de los procesos de reorganización sindical en la Argentina: de la crisis del 2001 a la recomposición de la agenda neoliberal. *Revista Da Abet*, 17(2), julio-diciembre: 236-262.

MIGUEL, AGUSTINA

2019 *Relaciones laborales en empresas del Estado: el caso de Aerolíneas Argentinas durante la posconvertibilidad (2002-2015)* [Tesis de Maestría]. Universidad de Buenos Aires.

2021 Los servicios públicos en disputa. Un abordaje a partir del caso de Aerolíneas Argentinas. *Realidad Económica*, 342: 43-70.

2022 *La lucha por los cielos. Las relaciones laborales en Aerolíneas Argentinas durante las gestiones estatales del kirchnerismo (2009-2015) y Cambiemos (2016-2019)* [Tesis Doctoral]. Universidad de Buenos Aires.

2023 La conflictividad laboral durante la gestión estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2015). Un análisis a partir del accionar de la Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos. *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda*, 22, marzo-agosto: 105-125.

MIGUEL, AGUSTINA Y CAMILA LUNA

2021 La conflictividad laboral de Aerolíneas Argentinas durante la gestión de Cambiemos (2016-2018). *Trabajo y Sociedad*, 22 (37): 245-266.

Agustina Miguel "Sindicatos y conflicto laboral en la era estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2019)", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 25, jul-dic 2024, pp. 3-33.





PALOMINO, HÉCTOR Y DAVID TRAJTEMBERG

2006 Una nueva dinámica de las relaciones laborales y la negociación colectiva en la Argentina. *Revista de trabajo*, 2 (3): 47-68.

PIGLIA, MELINA

2018 Poder aéreo y concurrencia regulada: las raíces de la política aérea argentina, 1935-1966. *Revista de Gestión Pública*, 7 (1), enero-junio: 77-105.

ROZAS BALBONTÍN, PATRICIO Y MICHAEL HANTKE-DOMAS

2013 Gestión pública y servicios públicos: notas sobre el concepto tradicional de servicio público. *Recursos Naturales e Infraestructura*, 162: 1-71.

SENÉN GONZÁLEZ, CECILIA

2011 La revitalización sindical en Argentina durante los Kirchner. *Trabajo*, 5 (8): 39-64.
2021 Sindicatos y acción política en Argentina durante la era "Cambiemos" (2015-2019). Universidad Católica Silva Henríquez. *Temas Sociológicos*, 28: 313-347.

SENÉN GONZÁLEZ, CECILIA Y CARLA BORRONI

2011 Diálogo social y revitalización sindical: una reflexión sobre las relaciones laborales en Argentina post devaluación. *Revista de Ciencias Sociales*, 24 (29), diciembre: 33-53.

TRONCOSO, FABIO

2017 Acción colectiva y protesta. El conflicto de los trabajadores de Aerolíneas Argentinas en 2001. *Argumentos*, 19: 170-194.

VARELA, PAULA

2013 Los sindicatos en la Argentina kirchnerista: entre la herencia de los 90 y la emergencia de un nuevo sindicalismo de base. *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, 2, marzo: 77-100.

2015 *La disputa por la dignidad obrera. Sindicalismo de base fabril en la zona norte del Conurbano bonaerense 2003-2014*. Imago Mundi, Buenos Aires.



Fuentes citadas

Aerolíneas Argentinas

Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos

Asociación del Personal Aeronáutico

BAE Negocios

Clarín

El Cronista

La Nación

La Política Online

Línea Sindical

Página 12

