

## UNIÓN DE AVIADORES DE LÍNEAS AÉREAS (U.A.L.A.) **DESDE SU FUNDACIÓN HASTA NUESTROS TIEMPOS**

Por el Comandante Jorge Luis Páez Allende\*

### **LOS GREMIOS**

La primera institución que agremió a los pilotos de las líneas aéreas comerciales en la República Argentina en el año 1950, fue la Asociación del Personal Aeronáutico (APA), que en sus comienzos agrupaba a todo el personal que trabajaba en las empresas de aviación comercial en el país.

Con el transcurso de los años, por distintas causas se fueron produciendo separaciones, cismas, o desprendimientos, y como resultado se fundaron otros gremios aeronáuticos: Asociación Argentina de Aeronavegantes (AAA), Asociación Pilotos Líneas Aéreas (APLA), Unión del Personal Superior y Profesional de Empresas Aerocomerciales (UPSA), Asociación Personal Técnico Aeronáutico (APTA) y la Asociación de Técnicos de Vuelo de Líneas Aéreas (ATVLA).

Cuando se fundó la APLA, las relaciones entre los pilotos de la empresa estatal Aerolíneas Argentinas (AR), y sus colegas de la entonces empresa privada Austral Líneas Aéreas (AU) era mucho más normal, y amigable que en la actualidad. (Aunque corresponde decir que somos muchos los que hemos mantenido siempre la amistad, la cordialidad y el respeto hacia colegas de la otra empresa).

Durante los primeros años, la Comisión Directiva de la APLA estaba compuesta por pilotos de ambas compañías, y compartíamos la sede comprada y mantenida con el aporte de todos, en Lezica 4031, en la Capital Federal.

APLA representaba a los pilotos de Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas, y otras más pequeñas, hasta que, después de la primera estatización de AU, en 1980, las relaciones entre los pilotos de ambas empresas se fueron deteriorando paulatinamente.

Siendo ambas empresas del Estado, teníamos distintas “culturas empresariales“, pero eso no justificaba que nos exigieran cargas impositivas diferentes, pues “*La igualdad es la base del impuesto y de las cargas públicas*” (art.16 de la Constitución de la Nación Argentina CNA).

Jamás olvidaré las absurdas respuestas del titular de la Dirección General Impositiva (DGI), Marcelo Da Corte, cuando en mi condición de Delegado gremial de los pilotos de AU le pregunté los motivos por los cuales sólo nosotros pagábamos impuestos a las ganancias.

El funcionario pretendía justificar que las resoluciones de la DGI alteraran el principio constitucional garantizado, cuando ni siquiera las Leyes pueden hacerlo (Art. 28 CNA), y la corrección de esa arbitrariedad debió ser impulsada por la APLA, que no lo hizo.

Existían otras razones para que nos sintiéramos discriminados, pero el desencadenante de nuestra renuncia a la APLA, y la fundación de la UALA, fue la propuesta de fusión de ambas empresas, para formar una sola, estatal y monopólica, como era entonces “Aeroflot” en la URSS.

Ante esa posibilidad, los pilotos de AR que eran mayoría en la APLA, esgrimieron cuestiones estatutarias (¡¡el Estatuto de la APLA, que era de todos!!) y las decisiones de sus asambleas, para tratar de imponer un futuro escalafón de los pilotos a su conveniencia, relegando a los de AU

Como consecuencia de esos hechos, los pilotos de Austral percibimos con claridad que no estábamos adecuadamente representados por la APLA y renunciamos masivamente.

No fue una decisión apresurada, todo lo contrario. Con el tiempo comprobamos que, aunque lamentábamos poner al descubierto la división ya existente entre colegas, habíamos hecho lo correcto.

Sin embargo, en aquellos tiempos muchos de nosotros hubiéramos preferido poder alcanzar el estado de derecho que corresponde, y mantener la unidad de todos los pilotos de Líneas Aéreas comerciales.

Pero la realidad era otra, estábamos orgullosos de nuestra empresa, independientemente de quienes fueran los propietarios, nos sentíamos acompañados por el personal de todos los sectores, especialmente por los técnicos aeronáuticos de APTA y decidimos fundar nuestra propia Asociación Profesional, que representa solamente a los pilotos de AU.

Desde su fundación, UALA ha sido el sostén principal de Austral y casi el único vocero orgánico en defensa de nuestra fuente de trabajo, que también ha sido la opción nacional permanente para los pasajeros.

No fue un nacimiento fácil, el de la UALA, sino más bien un parto obligado que asumimos con entereza y que me tocó vivir desde muy cerca, presidiendo la travesía de los primeros años, comenzando sin medios de ninguna clase.

Desde nuestro punto de vista, todo se originó como consecuencia de actitudes que para los pilotos de AU resultaban inaceptables.

Había groseras diferencias en cuestiones de PRINCIPIOS, y también se jugaban intereses personales y de grupos, como siempre ocurre. También, en algunos casos, había quienes sostenían posiciones dogmáticas.

Tampoco olvidaré la sorpresa del Ministro de Trabajo Barrionuevo, del presidente Dr. Alfonsín, al recibir mi solicitud (art. 14 Bis CNA) del derecho a la libertad de asociación sindical, y ante su burda respuesta *“la ley dice lo contrario”* le recité textualmente el artículo 28: *“Los principios, garantías y derechos reconocidos en los anteriores artículos, no podrán ser alterados por las leyes que reglamentan su ejercicio”*.

Transcurridos tantos años, creo que las causas profundas son las mismas que provocaron nuestra decadencia como Nación.

## **LA EMPRESA.**

Austral era una empresa privada que se fundó en 1957, que se había unido con otra empresa privada, ALA, fundada en 1956. Así, en 1971 nació Austral Líneas Aéreas S.A.

El equipamiento de aeronaves fue importante, moderno y pionero, como los reactores BAC 1-11 y MD Súper 80.

El personal de la empresa siempre se ha destacado por su “cultura empresarial” propia, competitiva, de gran compromiso con las tareas, funciones y los resultados operativos de la empresa, independientemente de quienes fueran los propietarios o accionistas.

Cuando ingresé a la empresa, en 1977, me impresionó el espíritu de trabajo, la cultura por la excelencia, el profesionalismo de las tripulaciones y de todos los demás sectores, buena camaradería, códigos de conductas, y la “camiseta puesta” pero “para transpirarla”. Seguramente habría algunas excepciones, pero en general ese era el “clima” que pude percibir en el personal empleado en la empresa.

Me sentí muy cómodo y estimulado, porque yo también disfrutaba trabajando mucho y bien, hasta 1976 en la Fuerza Aérea Argentina, aunque eso no modificara mis retribuciones,

y también en mi empleo civil anterior, en una empresa constructora mediana, cordobesa, donde progresé rápidamente debido a mi actitud frente al trabajo y las responsabilidades.

AU ha competido desde su fundación con la empresa estatal AR, que había sido creada por Decreto, en diciembre de 1950, como resultado de la unificación de cuatro empresas mixtas: Aeroposta Argentina, Alfa, Fama y Zonda.

En un contexto poco favorable, AU sobrevivió estoicamente a pesar de las innumerables presiones y factores en su contra, que muy bien describe Pablo L. Potenze, por “atreverse a competir con una empresa estatal”, y se mantuvo en manos privadas hasta que la estatizó el gobierno Videla/Martínez de Hoz.

Un ex presidente de AR, Comodoro (R) Juan José Güiraldes, ya analizaba esta situación de competencia entre la estatal AR y la privada AU, en las páginas 79 y 80 de su libro **“El Poder Aéreo de los Argentinos”**, editado por el Círculo de la Fuerza Aérea en 1979.

Como el autor lo expresa en esa obra, y también muchas otras veces en forma verbal, *“tenía esperanzas de que con inteligencia, sin prejuicios y con las miras puestas en el interés general, los argentinos encontraremos el camino de nuestra mejor solución”*.

Pero sus esperanzas, las mías y las de muchos compatriotas se frustraron por decisión del entonces presidente Dr. Menem, cuando vendió AR al consorcio formado por Iberia, estatal española y los dueños de AU, que pronto también vendieron a los españoles.

Las circunstancias vividas por nuestras empresas AU y AR en manos extranjeras hicieron que la Cámara de Diputados nos requiriera asesoramiento “ad honorem”, a un pequeño grupo de argentinos, para ayudar en la búsqueda de soluciones.

Con Güiraldes nos conocíamos, pero recién en esas duras circunstancias trabajamos juntos, además de otros expertos en el tema, nació una fuerte amistad que se mantuvo hasta su fallecimiento. En ese grupo también participaba Julio Semería, piloto de AR a quien considero muy inteligente, y también un amigo.

Citar a Güiraldes es una garantía de polémica, por su vida, sus obras y sus dichos. Por ejemplo, cuando él afirma, en la página 79: *“Austral, que hoy exhibe mucha eficiencia operativa y singular pujanza comercial, se ha desarrollado al amparo de normas gubernamentales vigentes dictadas a partir de los Decretos-Leyes Nros. 12507 y 1256. Después de atravesar largos períodos de situación económica comprometida y recibir fuertes subsidios al amparo de los Decretos 11920/59 y 9595/65, ha anunciado que no los precisará en el futuro, al tiempo que recibe el favor de usuarios numerosos”*, o cuando sentencia: *“No caigamos una vez más en la falsa disyuntiva de empresa privada versus empresa estatal”* en la siguiente página.

Tengo esperanzas que todos podamos comprender algún día, lo sabías que son esas palabras.

## **LA UALA**

Después de la ya citada “primera estatización” de Videla/Martínez de Hoz, AU tuvo Directorios designados por el Estado, al principio por el Ministerio de Economía, y más tarde por el BANADE (Banco Nacional de Desarrollo).

El Estado Nacional tenía entonces dos empresas de transporte Aéreo Comercial, AU y AR, cada una con su propio Directorio, su administración y el manejo de sus medios, y eso permitía conocer con claridad las verdaderas capacidades de cada una, y sus resultados.

Durante el gobierno del Dr. Raúl Alfonsín que comenzó en 1983, desde el principio hubo consultas a distintos niveles para decidir el destino de ambas.

También estaba en discusión el futuro de otras empresas estatales, como nuestra Empresa Nacional de Teléfonos (ENTEL), que tenía el monopolio de los teléfonos.

Hubo propuestas estatistas/monopólicas que en general los pilotos de AU rechazábamos, pero que eran apoyadas por muchos colegas de AR, y también propuestas de privatizaciones, que los pilotos de AU preferíamos antes que el monopolio estatal.

Con mucha preocupación tuve que asistir a reuniones como delegado gremial en la APLA, y escuchar a colegas que se manifestaban en apoyo de la fusión de AU en AR, lo que significaba la desaparición de AU y con ello la posibilidad de elegir de los pasajeros.

Además, pretendían tener supuestos “derechos” o una posición privilegiada con respecto a sus colegas de AU, relegándonos en un futuro e imaginario escalafón unificado.

Nuestro punto de vista tenía su fundamento en el Art, 16 de la CNA: *“Todos sus habitantes son iguales ante la Ley, y admisibles en los empleos, sin otra condición que la idoneidad. La igualdad es la base del impuesto y de las cargas públicas”*

Entonces, si los Principios, Derechos y Garantías que establece la Constitución de la Nación Argentina son de aplicación obligatoria para todos, y están por encima de Leyes, Decretos, Resoluciones, y estatutos.

¿Cómo podíamos los pilotos de AU aceptar que un discutible criterio gremial de la APLA, (que nos representaba a todos), se pretendiera anteponer a un derecho constitucional garantizado, como la igualdad ante la Ley?

Tampoco podíamos considerar aceptable el pretexto de que *“la Asamblea es soberana”*, porque por encima de ella está la Constitución.

Otro argumento escuchado en esos días se refería a que en alguna fusión anterior se había aplicado el método que pretendía imponer APLA, lo que tampoco es aceptable, pues sería repetir el error.

¿Acaso era razonable pretender que los Comandantes de AU, algunos con más de 20.000 horas de vuelo y próximos a los 60 años, con trayectorias profesionales impecables, fueran escalafonados detrás de copilotos recién ingresados en AR?

En una Nación seria, con igualdad ante la Ley garantizada, eso no es posible.

Pero con esa propuesta de fusión también se generaban otros problemas, porque nuestro país tenía vigente la Ley de Defensa de la Competencia, que sería violada si se establecía un monopolio de AR como producto de la fusión por absorción de AU.

Brasil, por ejemplo, actuó para preservar el interés general cuando le negó autorización a Nestlé en su intento por comprar Garoto y lo hizo aplicándole una ley parecida a la nuestra, en defensa de la competencia.

Lo mismo hizo España, con el caso de Endesa e Iberdrola y en USA son muy conocidos los casos de N. Rockefeller por la Standard Oil, y más recientemente el de Bill Gates, por Microsoft. Hubo muchos otros casos en los países organizados.

Los pilotos de AU no aceptamos la propuesta de fusión en aquellos términos y propusimos que, en el caso que nos fusionaran, se tuvieran en cuenta otros criterios para el escalafonamiento, como por ejemplo la idoneidad, o la antigüedad, o la cantidad de horas de vuelo, o el porte de los aviones, y se intercalaran los pilotos según esos criterios, porque considerábamos que era más justo y razonable, además de acorde con las garantías constitucionales.

Pero no fuimos escuchados por la Comisión Directiva de APLA, que respondía a los mandatos de sus asambleas, y con ese rumbo la ruptura era inevitable.

Preocupado, como delegado de los pilotos de AU, entre las muchas gestiones de esos días, intenté dialogar y convencer a los colegas de APLA durante dos días completos, en la sede gremial, exponiendo nuestro punto de vista.

Ante la insistencia de la posición de la APLA, los pilotos de AU decidimos renunciar y fundamos la UALA, aunque muchos pensaban que no era posible.

Para ello, también resultó arduo convencer al poder Ejecutivo de esa época sobre los derechos constitucionales que nos corresponden en lo relativo a las asociaciones profesionales.

Reclamamos lo establecido en el artículo 14 Bis, CNA: “...Gozará de las leyes, las que asegurarán al trabajador:..(entre otras)...; organización sindical libre y democrática, reconocida por la simple inscripción en un registro especial”.

Con la CNA en la mano conseguimos la firma del presidente Alfonsín decretando la Personería Jurídica, que concretó la institucionalidad “parcial” con que nació la UALA, pero el objetivo deberá ser siempre conseguir la total vigencia del Derecho constitucional. La Corte Suprema de Justicia de la Nación sabe que así debería ser.

Poco tiempo después, en la Secretaría General de la Presidencia de la Nación, se me consultó sobre la viabilidad de una cooperativa del personal de AU, para transferirle las acciones en manos del Estado.

La mayoría del personal de AU sabía que éramos capaces de salir airosos en una situación de desafío como esa y que podríamos sobrevivir y progresar haciendo las cosas bien, pero **CON UN MARCO ADECUADO DE LEGISLACIÓN QUE SE CUMPLIERA.**

La respuesta fue que era factible, pero que necesitábamos previamente dos condiciones esenciales: 1) la garantía absoluta de la igualdad ante la ley entre AU y AR y 2) la respuesta afirmativa del personal de Austral, en cuanto al apoyo a la cooperativa del personal.

A la pregunta sobre el destino que le daría a AR, respondí que les ofrecería también que constituyeran una cooperativa, o los dejaría en manos estatales, porque evidentemente la mayoría del personal de AR así lo prefería y se sentían más cómodos y seguros en manos del Estado Nacional, pero que necesitaban tener controles idóneos, eficientes y honestos para supervisar su desempeño, gestión y resultados.

Además, transmití algo que todavía hoy me preocupa: es necesario establecer como Política del Estado que *“la Política del Transporte Aéreo Comercial debe ser coherente en el corto, mediano y largo plazo”*.

Preguntado sobre si tenía alguna otra idea acerca de Austral y AR, también me referí a la posibilidad de que el Estado les “regalara” AU a los empleados y AR a los suyos, es decir que se las vendieran con créditos blandos y que cada grupo administrara su empresa.

Más adelante, cuando la APLA organizó el Congreso Nacional de Aviación Civil en el Teatro General San Martín de la Capital Federal, también expuse (dos veces) al público presente la idea y propuesta de mantener AR en manos del Estado Nacional Argentino, pero con reglas muy claras para que no se produjeran conflictos, y no fuera una pesada carga para sus compatriotas.

AU fue privatizada por el gobierno de Alfonsín/Pedro Trucco y la licitación fue ganada por el grupo de Pescarmona, que pocos años después se asoció con IBERIA para comprar AR cuando fue “privatizada” por el gobierno Menem/Roberto Dromi.

Como consecuencia de esa asociación, que el Estado Nacional argentino no debió permitir, AU fue estatizada por segunda vez, junto con AR, al retirarse el grupo argentino de la sociedad adjudicataria,

Los particulares argentinos vendieron su participación a los estatales españoles, de IBERIA al principio y de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) más tarde.

Cuando el presidente Menem impulsaba esa “privatización” de AR me alarmaron varios aspectos del asunto y le hice llegar un documento explicando mis objeciones.

En principio, era obvio que no sería conveniente porque sería una venta a otro Estado, que tenía su propia empresa, y además desaparecería la “competencia regulada” que existía entre AU y AR.

Pero echaron mano del “*per saltum*”, permitieron maniobras de toda índole, entre ellas la creación del monopolio, entregaron la acción de oro, y mediante el decreto 52/94 permitieron que fueran accionistas mayoritarios sin límites, contrariando la Ley: el Código Aeronáutico limitaba el capital extranjero “*hasta el 49 %*”. (Es importante destacar que en EEUU la Ley restringía más aún: sólo hasta el 35 %).

Estas absurdas e inconvenientes “concesiones” permitieron que los extranjeros abusaran de su posición hegemónica, y tomaran medidas que sólo a ellos favorecían.

Mucho mejor hubiera sido la solución que había propuesto antes el Ministro R. Terragno, por varias razones, entre ellas porque no implicaba violar Leyes, o “saltarlas”.

Además, la empresa SAS no era competidora en rutas de AR y podía ser complementaria, y no se creaba un monopolio en nuestro país, como ocurrió al venderla a un consorcio donde estaban los dueños de AU, en sociedad con una empresa estatal española como Iberia, que naturalmente llevaría “agua para su molino”, como ocurrió.

Muy preocupado por la fusión encubierta y perjudicial de AU y AR, efectué una denuncia formal ante Defensa de la Competencia, Dr. Ismael Malis, cuyo lamentable trámite demostró una vez más la incompetencia o la ausencia del Estado para resolver los asuntos de sus más específicas e indelegables responsabilidades.

Cuando me citaron para ratificarla, comprobé nuevamente nuestra desprotección, como ciudadanos, porque era evidente que el funcionario y sus colaboradores no tenían intención alguna de aplicar la Ley, al extremo que ni siquiera habían leído los fundamentos de mi expediente, ni les interesaba hacerlo.

Indignado, les hice notar que con esa actitud ellos estaban robando sus sueldos y estafando a sus compatriotas, que además pagamos por sus oficinas, muebles y computadoras, y todos los gastos de funcionamiento.

El escándalo trascendió dentro del edificio, y provocó una reunión con la entonces titular de Defensa del Consumidor, Patricia Vaca Narvaja, a quien le expliqué el caso, pero tampoco sirvió para imponer la Ley vigente.

Las maniobras de Iberia, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) y American Airlines, quienes naturalmente operaron para sus propios beneficios, nos obligaron a actuar en nuestra calidad de accionistas del PPP de AU denunciando los hechos que considerábamos ilegales en sedes judiciales, y en todos los organismos del Poder Ejecutivo, y algunos Legislativos. Las respuestas fueron laxas, o nulas, como siempre.

Muy presionada, en 2001 la SEPI privatizó AU y AR pero lo hizo en España, a favor de la empresa Marsans, de españoles, quienes hicieron sus negocios, algunos de ellos bastante conocidos, que fueron tardíamente denunciados ante la prensa y en Comisiones del Congreso de la Nación.

Durante el gobierno Kirchner/Lavagna el Estado pareció reaccionar, rechazó los balances de tres años consecutivos, y con fundamentos técnicos los impugnó en sede judicial, pero más tarde hubo negociaciones poco claras que terminaron “borrando con el codo lo escrito con la mano”, y fueron “inexplicablemente aprobados”.

En 2009 el gobierno logró aprobar un Acta/acuerdo con Marsans, (Jaime/Fernández de Kirchner), con la intención de “renacionalizar” AU y AR para volver a ponerlas en manos del Estado Nacional argentino, hecho aún sin concretar.

Para AU sería la “tercera estatización” en su historia. Para AR también.

Buenos Aires, 03-julio-2009

*\*EL Cmte. Jorge Luis Páez Allende ingresó a Austral en el año 1977 y se jubiló en noviembre de 2001 al cumplir sesenta años, según la norma entonces vigente. Se desempeñó como comandante en los aviones BAC 1-11 y MD 81/83. Fue habilitado en DC-9 30/32 en España, por Iberia. Cumplió tareas como Jefe de Estudios de BAC 1-11, fue elegido por sus colegas delegado gremial ante APLA, y Presidente de la Comisión Directiva de UALA, y en 1997 por todo el personal del PPP de AU como Director Titular. Reelegido en 2000. Fue el cofundador de UALA y su presidente durante los períodos 31/08/1985 al 31/08/1989 y 01/07/1996 al 01/12/1996. En su trayectoria como piloto voló antes en la Fuerza Aérea Argentina (FA) planeadores, aviones de entrenamiento militar Beechcraft T-34 “Mentor” y Morane Saulnier MS 760 “Paris”, reactores de caza Gloster Meteor MK IV y turbohélices de transporte Fockker F-27, además de helicópteros Hiller, Hughes OH 6-A y Bell UH-1H. Fue varios años instructor de vuelo en las escuelas de la FA, que lo retiró en 1976 con el grado de Capitán, y lo convocó a la actividad en 1978 y 1982. Tuvo activa participación en la organización del Escuadrón Fénix, con aviones civiles, y voló aviones de ataque IA-58 “Pucará”. Acumuló casi 19.000 horas de vuelo*