

A Aeropostal le quebraron las alas

José Ignacio Arrieta A.

El 31 de Agosto la Junta Directiva de Aeropostal decidió suspender las operaciones de vuelo y ventas de pasaje, manteniendo el pago de salarios a sus trabajadores. Tres son las razones aducidas para esta decisión: la antigüedad y vejez de la flota, el alto costo de la contratación colectiva y el gran riesgo de seguridad para los pasajeros que implicaría seguir volando. El alto déficit hace que no se pueda seguir operando la empresa. En 1993 las pérdidas pasaron los cuatro mil millones de bolívares, mientras que sólo en el primer semestre de 1994 ya sobrepasan los seis mil millones de bolívares. Habría que buscar otros caminos, hasta ahora infructuosos como la privatización, de modo de hacer un verdadera empresa comercial o de lo contrario llegar a la quiebra o la liquidación.

Los trabajadores, quienes niegan que ellos sean los causantes de la situación caótica de la empresa, culpan a la ineficiencia gerencial y a la falta de diálogo para encontrar soluciones, ya que se pretendía claramente la privatización, quiebra o liquidación desconociendo la contratación colectiva.

Quizás tanto empresa como trabajadores, ambos tengan su parte de razón. El asunto es complejo.

LA CRISIS

Al entrar la economía nacional en crisis, la industria aérea (deprimida ya por la crisis del mercado aeronáutico mundial) sufre una disminución de pasajeros tanto dentro del país como en las rutas externas. La situación política de inestabilidad y la inseguridad reinante en el país se refleja también en los viajeros extranjeros.

Mientras los ingresos mayoritariamente son en bolívares con un sistema tarifario muy regulado y altamente inflexible, los egresos, debido a la tecnología a importar, son en dólares, con el costo creciente que ello ha significado. Por otro lado el combustible ha sido incrementado en un 750%. Este incremento logró que la incidencia del combustible en el costo de operaciones pasara del 2% al 28%. Aeropostal se nutre en un 85% de pasajeros nacionales y sólo el 15 % restante viene de rutas

en el exterior.

La política de cielos abiertos de corte neoliberal, instaurada en 1989, trajo a la competencia otras compañías, sin las trabas de una empresa del Estado, con menores costos financieros o con posibilidades de reestructurarse organizativamente, a menudo con modos que dejan dudas sobre la equidad de tales reorganizaciones, cosa que no puede hacer una empresa del Estado sobre cuyos administradores pueden recaer las leyes de salvaguarda.

La creación de Servivensa y su modo de operar como empresa privada



Ante el crecimiento económico que iba adquiriendo Venezuela y la necesidad de unir a poblaciones aisladas con un transporte rápido, el 1º de Enero de 1934 se creó como ente jurídico la Línea Aeropostal Venezolana como apoyo al gobierno y a la colectividad.

Esta línea aérea fue el resultado de una transacción comercial con la Compagnie Generale Aeropostale, de origen francés. Esta en efecto había comenzado sus vuelos el 15 de Abril de 1930 desde el campus del actual museo de la Aviación, trasladándose en 1931 a Boca de Río, Maracay. En 1933 el Gral. Gómez niega un subsidio solicitado por esta empresa, debido a sus pérdidas. Su hijo Florencio la compra y la revende al gobierno.

La nueva compañía se adscribe al Ministerio de Guerra y Minas manejada por un grupo de pilotos militares, hasta 1945. La flota entonces estaba compuesta de siete aeronaves Latecoere 28, equipadas con motores Hispano-Suiza de 500 HP y tenía como rutas principales Maracay-Maracaibo-Ciudad Bolívar y Tumeremo-Trinidad. A ellas se añadirán las de Maracay-Coro-Maracaibo y Maracay-San Antonio del Táchira. Para el inicio de operaciones LAV recibiría en arrendamiento dichas unidades más tres aeronaves Latecoere 28.

El teniente coronel Francisco Leonardi es su primer director venezolano en 1935, quien adquiere diversos aviones y marcas. En 1938 Aeropostal al dejar el aeropuerto de Boca de Río de Maracay y radicarse en Maiquetía extiende sus rutas nacionales. Adquiere entonces los Douglas C-47 y DC-3. En 1946 se inician los primeros vuelos internacionales volando a La Habana, Nueva York, México, Houston, Panamá y aun a Madrid y Lisboa. El 1º de Marzo de 1958, LAV se convierte en Instituto Autónomo, adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones con patrimonio autónomo e independiente del erario nacional. El 14 de Noviembre de 1978 se transforma en Compañía anónima, cuyo propietario es el Estado y sigue adscrita al mismo ministerio.

En años posteriores, LAV siguió mejorando en cuanto a rutas y tecnología hasta que hace crisis a mediados de la década del 80.

Su acción no se ha limitado solamente al transporte de pasajeros, sino que ha sido un instrumento de formación aeronáutica a través de su escuela de entrenamiento y ha servido al mantenimiento de aviones de otras compañías como lo sigue haciendo con Aserca, Laser y la Fuerza Aérea.

al estilo de contratas, no es posible para una empresa estatal escrupulosamente regulada. En este sentido el capitán y abogado especialista en derecho aeronáutico, Jorge Álvarez Méndez, establece «que la empresa privada tuvo una respuesta inmediata a la crisis —SERVIVENSA— y su resultado se tradujo en una operación distinta, de bajo costo, que permitió recuperar la participación de los venezolanos en el mercado hacia EE.UU.».

Este contexto es fundamental para entender la situación de Aeropostal. Desglosemos ahora la problemática entre el actuar de las direcciones y el de los trabajadores, ambos sectores con sus intereses y perspectivas propios.

LA DIRECCION

Hasta mediados de la década pasada, más aún, hasta 1989 Aeropostal operaba con utilidades operativas. Hasta 1989 las utilidades habían sido positivas (Cuadro I). Las pérdidas de 1990 y 1991 son enjugadas por los ingresos extraordinarios.

Cuadro I
Utilidades/pérdidas operativas
en millones de bolívares

1985	22	1990	(361)
1986	67	1991	(57)
1987	27	1992	(1.967)
1988	18	1993	(5.428)
1989	(80)	1994	(5.745)*

*estimado. La pérdida total del ejercicio (I sem.) se estima en 6.449.

Fuente LAV

Cuadro II
Resumen de Boletos emitidos con descuentos

	Marzo 94	Abril 94	Mayo 94
Congresantes	861.898	1.435.750	1.737.488
Estudiantes	1.299.566	665.276	902.411
Veteranos	3.235.012	2.995.770	3.426.893
Trabaj. LAV y famil.	11.451.466	38.515.250	42.060.144
Pilotos LAV y famil.	13.749.873	24.732.666	23.365.196

Fuente LAV*

rios que provienen del cobro de bonos de exportación y del seguro de un avión siniestrado. Para la firma auditora Krigyer y Asociados, las pérdidas netas de Enero-Mayo 1994 son de 1.358 millones (en 1992 fueron de 2.371 millones, y en 1993 de 4.252 millones. (El Universal 20-IX-94 p.2-24)

Anteriormente (en la presidencia del Dr. Márquez Añez) la Compañía había adquirido dos aparatos MD-83, con recursos propios de la empresa, además de contribuir al fisco con alrededor de 57.000.000 de bolívares. Hasta que comenzó la política de cielos abiertos que produjo la guerra de tarifas, propiciada aquella por el ministro Roberto Smith, los resultados económicos habían sido equilibrados. Pero la gerencia no se había preparado para la crisis.

Al convertirse Aeropostal en propiedad del Fondo de Inversiones de Venezuela (F.I.V.) y cubrir éste los déficits cuando empezaron a aparecer, también las decisiones importantes eran tomadas por él; pero por ser desconocedor de la cultura interna de la empresa y del negocio aeronáutico esto se reflejaba en el tipo y modo de soluciones.

Al ser LAV empresa de Estado se ve obligada a conformarse a un modo de ser burocrático, lento y rígido en la toma de decisiones, que le impide reaccionar de forma expedita y flexible a las necesidades del mercado y que dificulta tanto el proceso de compras urgentes como de ventas de equipos innecesarios a la empresa y que quedan como fardos pesados en sus activos.

La dirección de LAV fue incapaz de diseñar una gerencia para tiempo de crisis. No hubo una planificación a mediano y largo plazo que guiara las acciones en un momento que había un flujo de caja aceleradamente disminuido y que permitiera hacerle frente a la competencia de nuevas empresas que surgieron como consecuencia de la política de cielos abiertos. Tampoco tuvo una política de reconversión tecnológica. Por el contrario, en lugar de hacer compras de aviones separa-

dos en el tiempo para que no envejecieran juntos, al no planificar en el tiempo su adquisición, en dos o tres años requirieron juntos de reparaciones mayores con grandes costos en dólares en los tiempos de menor productividad para la compañía.

A esto se añade el retraso en la iniciación de los procesos de automatización, especialmente en el área administrativa. Ello llevó a exceso de personal en tareas manuales, atraso en las cuentas, retrocesos en los procesos de auditoría que impedían descubrir las irregularidades administrativas. Fueron así partícipes por negligencia en la impunidad y corrupción.

Por fin, y en no menor importancia, aceptaron contratos donde se dejaron arrebatar importantes prerrogativas gerenciales que quedaban en manos de los sindicatos. Estos contratos, que hoy son atacados por su costo económico, son la raíz de algo mucho más grave, como la corrupción imperante como filosofía de acción. No se puede culpar de esto sólo a los trabajadores sino a quienes les permitieron el instrumento para ello a través de la contratación colectiva, sin ser capaces de dar un cambio a esta dinámica, cuando ya se preveía el desenlace inminente.

CONTRATACION COLECTIVA

En Aeropostal hay cinco sindicatos: ANP (pilotos) Sadama (aeromozas y mayordomos), SUTAC (tierra), Smalta (técnicos y mecánicos) Staez (Zulia). Los contratos de Smalta y Staez se rigen por el contrato de Sutac, teniendo ANP, el propio, por supuesto muy superior en beneficios al de SUTAC.

La característica general de la firma de estos contratos es que la mayoría se han firmado en ambiente de conflicto y en temporadas altas. Las presiones conflictuales llevaron a que se solucionaran por vía política. Los gobiernos han sido en Venezuela siempre muy débiles a la presión, y firman cláusulas que luego no van a poder cumplir y que desatan nuevos conflictos.

Uno de los puntos importantes logra-

dos en estas contrataciones es la ya mencionada entrega de prerrogativas gerenciales a los sindicatos, prerrogativas que deben estar en manos de una administración eficiente: horarios, egresos, ingresos, nombramientos, itinerarios, turnos de trabajo etc. El que esto quede en manos de los dirigentes sindicales produce costos económicos importantes, que no está en manos de la dirección poder racionalizarlos.

En estas contrataciones hay elementos que han deteriorado la eficiencia en el trabajo, introduciendo elementos de corrupción altamente onerosas para la empresa. Entre ellos podemos señalar la exagerada maximización del sobretiempos o el bono nocturno. Así la gente se hace indolente durante la realización de su trabajo ordinario diario para cobrar el sobretiempos y obligar a los supervisores a autorizarlo.

Existe a su vez la práctica en aeromozas u otros sectores de trabajadores de hacer cambios de turno durante el año o laborar poco para luego, el mes antes de las vacaciones, no salir del aeropuerto o realizar viajes constantemente, ya que el bono vacacional depende del salario integral del mes anterior. Ello crea un sistema clientelar. Está en los turnos quien es del agrado de quien los organiza.

El mismo contrato permite la liberación del trabajo a los directivos sindicales en grado alto excesivo sobre todo en SUTAC. Hay 200 trabajadores por avión (el promedio en otras compañías es 150).

Se han señalado ciertas locuras del contrato:

a) El seguro de Hospitalización, Cirugía y Maternidad cubre no sólo a pilotos sino a sus padres, hijos y hermanos a todos en un 100%. Los costos los paga íntegramente la empresa.

b) Los viáticos en dólares dan pie también a abusos en viajes donde apenas se bajan del avión o el derecho a hotel o restaurantes gratuitos, sin límites de gastos, dando ocasión a expendios fuera de toda lógica en hoteles cinco estrellas o comidas excesivamente sofisticadas.

c) Las prestaciones sociales sobre todo

de los pilotos es altamente oneroso para la empresa. El cálculo para quien tiene más de diez años es de la siguiente forma: hay prestaciones dobles. A éstas se le añade el 5% y esta última cantidad se multiplica por el número de años en la compañía. Supongamos que las prestaciones dobles son diez millones para un piloto de 20 años. Sus prestaciones serán: 10 millones (prestaciones dobles). El 5% de los 10 mill. son 500.000 Bs. que se multiplican por 20, total otros 10 millones. He aquí como le salieron prestaciones cuádruples. Esto no hay empresa que lo resista.

d) En el caso de los viajes gratis para los empleados no deja de haber un poco de exageración. Hay que tener en cuenta que a excepción de las vacaciones, todos los viajes otorgados por el contrato están sujetos a disponibilidad de puesto no ocupados por pasajeros. Al automatizar el chequeo de pasajes e incrementar la supervisión se hace más difícil el manguaero, que si se da, no puede darse en grandes cantidades. La denuncia se basa en los resúmenes contables de boletos emitidos con descuento en los diversos meses (Cuadro II) de los cuales entresacamos algunos datos.

De este cuadro se deduce que nuestros congresantes, así como otros grupos han recibido apoyo de una empresa que de acuerdo a su diseño original fue ideada para ayuda del Estado y de la sociedad sin fines de lucro.

Llama la atención el aumento sustantivo de boletos en los meses de Abril y Mayo para trabajadores y pilotos. Esto no significa que efectivamente han sido volados. El Contrato permite un número de viajes mensuales a cada categoría de empleados de LAV, pero no son acumulables. Por ello dada la viveza criolla, se piden los boletos con el fin de utilizarlos eventualmente con posterioridad. Muchos de ellos no son utilizados en verdad. Ante la inminencia de la privatización o liquidación se solicitaron los boletos respectivos para no perderlos.

ACCION DEL ESTADO ANTE LA CRISIS

Los objetivos de privatización para las empresas del estado encajaban plenamente en Aeropostal por su situación tecnológica y financiera. Ultimamente ha estado viviendo del pago de las aseguradoras por dos siniestros y de las ayudas del FIV. Pero la realidad demostró que no era posible privatizar con pasivos laborales tan elevados y con unas contrataciones colectivas tan onerosas. Se imponía por tanto una nueva contratación colectiva.

Abdón Vivas Terán como ministro del FIV, fracasó en su empeño y no hubo

ofertantes. Carlos Bernárdez, oriundo del sector financiero privado, venía con el empeño de acabar con la contratación colectiva. Su diseño ha sido claro: o se acaba la contratación colectiva o se liquida o aun se quiebra. Sus actuaciones así lo han dejado entrever.

Pero la rigidez de nuestra legislación laboral no lo permite. En este caso, desgraciadamente se está dando razón a quienes critican la inflexibilidad de la normativa laboral. Hay defensas de los trabajadores que resultan contraproducentes.

Los sindicatos están viendo, no sin razón, en Aeropostal el tubo de ensayo para sepultar la contratación colectiva. El acta del 24 de Agosto de las discusiones contractuales entre Aeropostal y SUTAC manifiesta a las claras el empeño empresarial de acabar con aquella. Pero, ¿a cambio de qué? Nadie está dispuesto a entregarse vencido.

Pero por su lado los sindicatos aeropostales, no se han dado cuenta que Venezuela es otra y que este contrato hay que redimensionarlo. Y en la negociación hay que saber ceder, para mantener lo importante.

Por eso pensamos que ha habido errores garrafales tanto desde el lado de la empresa como de los sindicatos. Y así no hay salida.

El cuerpo gerencial de la empresa propuso un corte de cuenta de los pasivos y a partir de ahí instaurar unas nuevas relaciones laborales. No fueron escuchados, y por tanto están en un callejón sin salida.

El cierre de operaciones y ventas de pasajes con el pago de sueldos va orientado a «tumbar» los pasivos laborales. Así no se pagarían las prestaciones a salario integral, sino a salario base, ya que al no operar, no habría bonificaciones. Por otra parte no se podría achacar a la empresa de realizar un lock-out.

La utilización del informe de los gerentes de operaciones para la no realización de vuelos no deja de tener visos de manipulación. El cierre en temporada alta es muy indicativo de las intenciones del FIV.

Los sindicatos exigen el pago de prestaciones de acuerdo al contrato, la empresa al liquidar o quebrar (cosa que no quieren porque no podrían disponer de los activos), pagarían simple o a lo más doble.

El apoyo unánime de todas las centrales sindicales es lógico, dado que está en juego la contratación colectiva y el futuro de los trabajadores de muchas empresas del Estado, empezando por las empresas básicas. No es de extrañar que quienes están al fin de su vida laboral sean los más duros en la negociación. Otros en cambio, como se desprende de una carta firmada por más de doscientos trabajadores, están

más dispuestos a negociar, para salvar sus empleos y futuro. Aquí están divididos.

Las deudas de Aeropostal con el FIV de estos últimos años debe ser redimensionada, puesto que aeropostal tenía el 10% de acciones en VIASA y al ser privatizada ésta, no se le entregó a Aeropostal el monto del valor de sus acciones que quedaron en el FIV.

¿LIQUIDACION O NUEVA EMPRESA?

Ante la decisión del juez Luis Oquendo del tribunal IV de Primera Instancia del Trabajo del D.F. que llama nuevamente a la negociación y presentación de proposiciones, los trabajadores presentan la opción de una nueva empresa con participación accionaria de los trabajadores en un 51%, capitalizando sus prestaciones y beneficios, el Estado y el capital privado. No deja de ser interesante esta opción que exige auditoría financiera, del personal y de la estructura administrativa para racionalizarla. Se abre a un nuevo esquema de contratación, pero sin especificarlos. Se pide una Junta interventora y un crédito para iniciar operaciones.

SUTAC no parece estar de acuerdo totalmente con esta proposición y se orienta más bien a una negociación radical del contrato en sus cláusulas más onerosas: salario base para el cálculo de vacaciones y utilidades, pasajes, horas extras, días feriados, liquidación de prestaciones, con el fin de mantener el empleo ¿No es demasiado tarde?

Aparecen en este momento divididos y habrá que esperar a ver cuántos firman el libro del juzgado donde demuestren su interés por capitalizar. Seguramente no tienen la misma capacidad de compra y riesgo trabajadores de tierra y pilotos. De ahí la posición distinta. Afortunadamente han eliminado la incorrecta palabra de cogestión que más bien confunde el fondo del asunto.

A última hora las cosas tienden a empastelarse porque los pilotos, han introducido un recurso de amparo contra la decisión del juez Oquendo por inconstitucional. Los otros sindicatos parecen no estar de acuerdo con la posición asumida por los pilotos. El gobierno parece sólo querer liquidación.

No habrá soluciones, si no hay capacidad de negociar o si en el presupuesto de la negociación sólo está el individualismo aprovechador o el sentimentalismo y no el bien y la situación del país. Es fundamental expresar la inteligencia, ya que la solución equitativa y justa de la empresa AEROPOSTAL servirá de modelo para instaurar nuevas relaciones laborales o nuevas formas de organización en otras empresas del país.