



elektron

Boletín del **FRENTE DE TRABAJADORES DE LA ENERGIA** de **MEXICO**
Organización obrera afiliada a la **FEDERACION SINDICAL MUNDIAL**
www.fte-energia.org | prensa@fte-energia.org | <http://twitter.com/ftenergia> |
<http://ftemexico.blogspot.com> | v. 13, n. 159, 9 de junio de 2013

Aeroméxico pretende un contrato B

Luego de más de 10 años, volvieron a revisarse los salarios y el contrato colectivo de trabajo de los sobrecargos de aviación, agrupados en la ASSA. También se eludió la demanda de la empresa que ha interpuesto un conflicto colectivo de naturaleza económica, tendiente a reducir las condiciones laborales para los trabajadores de nuevo ingreso. Sin embargo, la pretensión patronal solo fue propuesta.



Revisión salarial y contractual

En Aeroméxico se llevó a cabo la revisión salarial y contractual con la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA) en condiciones realmente difíciles.

A punto estuvo de estallar la huelga, de hecho se hizo una prórroga de dos horas. Al final, se resolvió momentáneamente el conflicto.

En la madrugada del 1 de junio, la mayoría de los sobrecargos de aviación aceptaron la propuesta hecha por la empresa. Se

trata de un aumento salarial de 4.7 por ciento directo al salario y 1.5 por ciento destinado a las prestaciones sociales. También se acordó abrir una mesa de negociación para fijar las condiciones de trabajo en un contrato diferente para los sobrecargos de nuevo ingreso.

Propuesta regresiva

Este fue el punto que dificultó las negociaciones. La ASSA declaró que no podía aceptar un Contrato B, en condiciones inferiores al que está vigente. La situación se puso tensa y hasta el último momento pudo acordarse la revisión contractual.

La petición de un nuevo contrato, en condiciones inferiores a las existentes, es ilegal. Cualquier empresa, de acuerdo a la ley laboral vigente, puede solicitar la revisión de las condiciones laborales establecidas en los Contratos Colectivos de Trabajo (CCTs) pero no puede imponerlas unilateralmente.

Más aún, la misma Ley indica que no puede pactarse un CCT en condiciones inferiores a las actuales. Incluso, aún sin estallar ninguna huelga, al no haber acuerdo entre las Partes contratantes, el CCT se prorroga automáticamente por un nuevo período. Es decir, aún sin revisión (y sin huelga), los CCTs

2013, *elektron* 13 (159) 2, FTE de México vigentes no pueden ser reducidos por la patronal. Para ello, se requiere de un juicio.

Las empresas lo saben pero, en la práctica, siempre intentan reducir las condiciones laborales. En algunas ocasiones, sus propuestas “pegan” y los “líderes” sindicales terminan aceptándolas aún en contra de los trabajadores.

Hay un caso patético: el SUTIN. Habiendo logrado un horario histórico para la jornada de trabajo (7 horas diarias, 35 a la semana con pago de 56 por los 2 días de descanso pagados), la empresa propuso un horario diferente (8 horas diarias, 40 a la semana con el mismo pago). Es decir la jornada laboral diaria aumentó en una hora. Pero, debido a la ubicación del entro de trabajo, se computaba media hora de transporte antes y media hora después de la jornada. Era una hora más de trabajo pagado, misma que también se suprimió. Pues bien, los charros sindicales aceptaron perder esa jornada que conquistamos en las inolvidables jornadas de la Tendencia Democrática del SUTERM.

Como en ASSA había un rechazo a la propuesta patronal, ésta acudió a los tribunales e interpuso ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje (JFCA) una demanda arguyendo un “conflicto colectivo de naturaleza económica”. Bajo esa figura, las empresas pueden reducir las condiciones laborales e, incluso, suprimirlas despidiendo a todos. Ya hay muchas experiencias previas.

Esta vez, al resolverse la revisión contractual, el gobierno federal ofreció “gestionar” la eliminación de la causal de ese “conflicto colectivo”. Ese “ofrecimiento” es, evidentemente, relativo, es parte del manejo grillo del gobierno.

Argumentos falsos

Aeroméxico, al interponer un conflicto colectivo de naturaleza económica ante la Junta, argumenta que “un aumento mayor del costo laboral representaría una crisis que pondría en riesgo la viabilidad de la aerolínea”.

Si Aeroméxico fuera una empresita con una flota aérea de papel sus “argumentos” serían creíbles. En un sector caracterizado por voraz, una microempresita estaría a merced de las grandes corporaciones. Pero no es así.

Aeroméxico es una empresa de escala internacional, asociada con otras corporaciones transnacionales que obtiene cuantioso recursos día y noche.

Es cierto que la rivalidad inter corporativa en el sector de la aviación es muy fuerte pero no por las razones que esgrime Aeroméxico. Para cualquier línea aérea, es más para cualquier empresa transnacional o no, los “costos laborales” no son, NUNCA lo han sido, un motivo para poner en crisis a la corporación.

Repetimos, para una microempresita con problemas de solvencia uno, un solo trabajador más, le podría ocasionar desequilibrios. Pero aún en ese caso, el fondo permanece invariable.

La razón es simple: Uno, el capital (la fuerza social) NO genera riqueza, se necesita de la intervención de su contrario histórico, el trabajo humano (fuerza natural) que, en su forma asalariada siempre es precaria aún considerando excepciones dónde los trabajadores perciben buenos, incluso excesivos, salarios. Hay casos pero esas esas excepciones ocurren por razones políticas del Estado.

Dos, en los llamados costos de producción, la infraestructura física (instalaciones, maquinaria, equipo) representa los mayores costos, mismos que con el tiempo se amortizan y recuperan. Luego, están las materias primas, básicas y auxiliares, que incluyen a los combustibles, y tercero, el costo de la fuerza de trabajo. Esta, siendo el factor más importante en todo proceso de trabajo, es la que menos contribuye a los costos totales.

La contribución del costo de la fuerza de trabajo no llega al 20% de los costos totales. En cambio, permite generar la riqueza, a través de bienes materiales o servicios, que las empresas comercializan con precios superiores a los costos de producción porque a éstos siempre adicionan un margen porcentual de ganancia, la cual, comparada con los salarios y prestaciones siempre es mucho más elevada.

Así que la argumentación de Aeroméxico es falsa y manipuladora. Podrían decir que lo que decimos es teoría. Claro que lo es y no es nuevo, lo que pasa es que los capitalistas jamás han reconocido las verdades en los últimos 300 años.

La crisis, en general, en el sector de la aviación existe pero obedece a otras razones,

incluso de especulación y corrupción. Aún suponiendo que, hipotéticamente, los sobrecargos de la aviación de todo el mundo NO cobraran NADA, en cuyo caso su contribución a los costos de producción sería cero (0), la crisis del capital seguiría existiendo y ¿apoco dirían que es por culpa del “costo laboral”?

Se pospone la agresión

Al término de la revisión, Aeroméxico propuso la integración de una comisión mixta de productividad y calidad del servicio para que resuelva a más tardar el primero de julio próximo la propuesta relativa a las nuevas condiciones laborales para los sobrecargos de nuevo ingreso (Martínez F., en La Jornada, p.11, 1 junio 2013).

La empresa intentó modificar las condiciones laborales aprovechando el momento de la revisión contractual. NO pudo, la resistencia de ASSA fue correcta. Pero el conflicto sigue allí. La empresa, que en años anteriores utilizó argumentos similares que llevaron a los sobrecargos a “sacrificarse” sin aumentos salariales durante años, va a hacer reaparecer el problema al que solamente pospuso durante un mes.

En buena medida, la empresa va contra el sindicato (“asociación”) porque se le han dado muchas facilidades y se aprovecha de la debilidad organizativa y política de los trabajadores del sector.

Opiniones divididas

En la prensa se refirieron los momentos previos que llevarían a la huelga y cómo se resolvió.

Ricardo del Valles, secretario general de ASSA llegó a la sede sindical 45 minutos antes que venciera el emplazamiento a huelga para explicar a sus compañeros los pormenores del convenio propuesto; más tarde, ante la premura de los plazos legales se votó una prórroga de dos horas, la cual se informó vía telefónica al secretario del Trabajo, y en respuesta –con apoyo del altavoz– éste se dirigió a la asamblea para dar su palabra acerca de la vía de eliminación del referido conflicto colectivo de naturaleza económica.

Algunos de los sindicalizados que tomaron la palabra afirmaron que no se estaba

2013, *elektron* 13 (159) 3, FTE de México ganando nada y que prevalecía la actitud mezquina de Aeroméxico, porque la revisión contractual en curso era un compromiso ganado por este sindicato desde hace tres años y lamentaron que no se haya reconocido el sacrificio de los sobrecargos que en diversas ocasiones aceptaron, con el fin de preservar su empleo, un nulo aumento salarial y de mejoras de trabajo.

Otros, en cambio, advirtieron que era necesario aceptar el convenio porque de lo contrario podrían correr el mismo riesgo de sus compañeros de Mexicana de Aviación, empresa que suspendió operaciones desde agosto de 2010, precisamente por el desborde de la crisis económica en esa aerolínea.

Del Valle hizo énfasis en que estaba todo preparado para ir a huelga, pero que había que votar en favor o en contra de la última propuesta de la empresa y que posteriormente se armaría una comisión para definir los términos de la productividad y del contrato para los nuevos empleados.

El aumento salarial y de prestaciones entró en vigor de inmediato.

Línea aérea bandera

Aeroméxico es la línea insignia o bandera del país, con una flota de 55 aeronaves. Según datos de la empresa, transporta mensualmente a un millón 200 mil pasajeros dentro y fuera de la nación, equivalentes a movilizar a entre 25 mil y 45 mil personas diarias, en 300 vuelos ((Martínez F., en La Jornada, p.11, 1 junio 2013).

Cubre 38 por ciento de los destinos nacionales y un paro hubiera afectado la conectividad con 35 ciudades, tanto internacionales como 12 domésticas. La empresa advirtió que la suspensión de operaciones dejaría pérdidas de unos 150 millones pesos diarios.

Luego de la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación, hace tres años, Aeroméxico tomó diversas rutas internacionales de aquella (como Londres o Buenos Aires, por mencionar un par), mientras que las nacionales fueron ocupadas por la propia Aeroméxico y otras como Volaris e Interjet.

A nivel internacional, la línea está asociada con otras que cubren varios vuelos.

El contrato B

En la últimas horas de la negociación Aeroméxico insistía en la firma de un convenio para que la la revisión salarial y contractual se realizara cada cuatro años y no uno y dos, respectivamente, como lo establece la ley.

El denominado contrato B, según ASSA, representaría una baja de 60 por ciento en los ingresos de los nuevos sobrecargos, respecto de los sueldos de los actuales.

Otro elemento que tensó las pláticas se relaciona con el plan de los directivos de mantener el conflicto como de orden económico y no como una negociación para mejorar las condiciones laborales de sus empleados, es decir, el equipo encabezado por Andrés Conesa aseveró que un aumento en el costo del contrato significa orillar a la aerolínea a su desaparición y, por tanto, poner en riesgo el empleo de 14 mil personas.

El director general de Aeroméxico había dicho que los sobrecargos de esta empresa ganan el doble que los de las aerolíneas clasificadas como de bajo costo, por lo que se insistió, hasta último momento, que una vía de solución era mantener todas las prestaciones de los integrantes de este gremio y cambiar el esquema de contratación para los de nuevo ingreso, condiciones que, afirmó, ya fueron aceptadas por pilotos y personal de tierra.

Sería imposición patronal

En tales condiciones, es previsible que la empresa imponga condiciones laborales inferiores para los sobrecargos de nuevo ingreso. En breve, la comisión bilateral tendrá listo un nuevo contrato que será sometido a la votación de la ASSA.

Por lo pronto, los sobrecargos lograron revisar su contrato y sus salarios. Hace 12 años que no había tal revisión y ahora la empresa pretendía que la revisión integral se hiciera cada cuatro años y no dos, como lo indica la ley, y anualmente en el caso de los salarios.

Evitar que se diera trámite a la demanda de conflicto colectivo de naturaleza económica fue muy importante, si bien persisten las intenciones agresoras de la empresa.

Al respecto, la empresa (como siempre) podría argumentar causa mayor o fortuita, que debe substanciar en una quiebra financiera. Si se llegase al ajuicio, la empresa tendría que demostrar esa quiebra. Pero no puede hacerlo porque esas condiciones no están presentes. La única manera de lograr sus propósitos en mintiendo y contar con el apoyo del gobierno. Eso es fácil de lograr.

Otra opción es la negociación a la cual ASSA llega con el chantaje de aplicarles lo mismo que a Mexicana, es decir, despedir arbitrariamente a todos. De hecho, debido a ese conflicto, una parte de pilotos de la ASPA y sobrecargos de la ASSA están en resistencia desde hace tres años.

Cuenta, además, la experiencia en el sector. En las demás líneas aéreas nacionales las condiciones son inferiores a las de Aeroméxico. De hecho, hay precariedad.

Cuantiosas ganancias

La nómina de sobrecargos (cifras al 31 de enero pasado) representa para Aeroméxico un gasto mensual de 23.1 millones de pesos y, anualmente, 277.7 millones, según cifras oficiales de la empresa, analizadas en la reciente revisión. En contraparte, ASSA argumentó que la aerolínea obtuvo el año pasado dividendos (ganancias) por 550 millones de pesos.

Del total de sobrecargos (mil 362 en activo al corte de enero), 364 son ejecutivos (con sueldos mensuales de entre 21 mil 976 y 22 mil 864 pesos); 724 son el grueso de esta tripulación, con percepciones de entre 15 mil 995 hasta 17 mil 233 pesos mensuales; en tanto, los “sobrecargos iniciales” (nuevo ingreso) son 247 y sus percepciones son mucho menores, en el nivel de 10 mil pesos mensuales. Es por ello que ASSA busca impulsar hacia arriba los sueldos y no castigarlos con un contrato barato.

Como lo dice la propia empresa, Aeroméxico opera con ganancias, mismas que quisiera fueran mayores. Sin embargo, eso no se logra reduciendo los costos de la fuerza de trabajo ni ésta es causante de las pérdidas que no existen. Al contrario, esa fuerza de trabajo es la que permite las ganancias. Si estas no son mayores, eso se debe a otras causas pero no a los salarios, es este caso, de los sobrecargos.

Durante el presente proceso de revisión, la ASSA reiteró su posición de que el costo de la nómina de sobrecargos no es una carga. De igual forma, opina que con la revisión contractual hicieron “historia porque la última revisión exitosa fue en 2001”.

Durante nueve años –dijo Del Valle– los empresarios lograron golpear a trabajador, de ahí que ahora no se permitirá que Aeroméxico tenga “trabajadores de primera, segunda y tercera”.

Sin embargo, no todo fue fácil. La empresa lanzó su propuesta con la obvia intención de empezar por dividir a los trabajadores. Con un sentido gremial egoísta, típico del sindicalismo atrasado, la mayoría de los trabajadores, sobre todo los más antiguos, prefieren mantener su status y sacrificar a los nuevos. Que a los viejos no los toquen, que los nuevos se amuelen, dicen.

En la actual revisión, el proceso interno fue complicado “porque la empresa diseñó una estrategia sustentada en las amenazas hacia el personal en activo, al buscar convencerlos de que si aceptaban abaratar las condiciones de los nuevos, ellos quedarían a salvo”. Esto lo dijo Del Valle quedando muy claro para los demás. Hasta ahora, la respuesta de la ASSA ha sido correcta, falta que se sostengan. Para ello, no debe descartarse emplazar a huelga, ponderando debidamente la relación política de fuerzas.

Aeroméxico no está en crisis

Si la huelga hubiera estallado las afectaciones hubieran sido fuertes para la empresa: 380 vuelos cancelados, 40 mil usuarios perjudicados y pérdidas para la aerolínea en el rango de 120 a 150 millones de pesos.

Una huelga le puede salir cara a Aeroméxico. Tampoco es fácil que la prefiera. Entonces, debe haber negociaciones dignas y decorosas.

Desde 2001 no había revisión en Aeroméxico. Durante más de una década la empresa ha estado en la ilegalidad, con la complicidad de los gobiernos en turno.

Esta vez, la empresa pudo otorgar un aumento salarial, en el límite del llamado “tope”, pero incluyó algunas prestaciones. Estas fueron variadas: la empresa entregará mensualmente a los sobrecargos vales de dispensa con valor de 2

2013, *elektron* 13 (159) 5, FTE de México mil 900 pesos; aumento de cinco días en el aguinaldo, así como un apoyo único de 1.1 por ciento (del costo salarial total) para la asociación sindical. De igual forma, un fondo de 1.5 por ciento del valor de la nómina para “inducir una mayor productividad y mejorar la calidad en el servicio de pasajero”.

Luego vinieron las cláusulas polémicas: sentarse a analizar “el modelo laboral integral” y sacar del panorama el citado conflicto de naturaleza económica.

Si la empresa estuviera en crisis, como dice, no hubiera habido revisión. En ese caso, la empresa hubiera promovido que estallara la huelga y, sin pedir su calificación, dejar que se alargara lo más posible hasta extinguir la resistencia. No fue así.

Aeroméxico quiere conflicto

Aeroméxico se desistirá en definitiva de la demanda que presentó contra la ASSA por conflicto colectivo de naturaleza económica hasta que quede establecido el contrato “B” para los nuevos sobrecargos y concluyan los trabajos de la comisión que revisa ese asunto; en la actualidad, el proceso legal sólo está “suspendido” (Muñoz P., en *La Jornada*, p.11, 5 junio 2013).

Sin embargo, el gobierno es garante de que el acuerdo se cumpla, informaron en conferencia de prensa el titular de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), Alfonso Navarrete Prida, y el director de Aeroméxico, Andrés Conesa.

Ricardo del Valle, expuso que la comisión que revisará el asunto del contrato “B” fue instalada ayer en el área de conciliadores de la Secretaría del Trabajo y tendrá por objeto evaluar las condiciones del costo laboral y la productividad que regirán la relación laboral.

Expuso que se pactó que una vez que concluyan los trabajos de la comisión y se firme el nuevo contrato, la empresa se desistirá definitivamente de la demanda, mediante la cual plantea reducir las prestaciones de los sobrecargos de la aerolínea.

Destacó que los trabajos de la comisión durarán 30 días y también se revisarán otros asuntos, como el destino que tendrán los recursos del bono de productividad, temas para dar

2013, *elektron* 13 (159) 6, FTE de México

viabilidad a la empresa en el largo plazo y opciones de crecimiento.

Navarrete Prida indicó que la medida de esperar a que se tenga el contrato “B” para los sobrecargos es prudente, y por el momento la demanda por conflicto de naturaleza económica está suspendida; no hay audiencias ni notificaciones, porque sería ocioso ya que podría volver a presentarse si se dieran las circunstancias que obligan a la empresa a presentar una solicitud con esas características.

El titular de la STPS agregó que en la conclusión del clausulado del nuevo contrato es indispensable que se respeten absolutamente todos los derechos y conquistas laborales de los actuales trabajadores para poder entrar a otra negociación.

Organización y movilización

El FTE se congratula de la revisión alcanzada por los sobrecargos de Aeroméxico, por haber recuperado la vigencia de sus condiciones laborales y, sobre todo, haberse negado a que la empresa les impusiera un contrato inferior para los trabajadores de nuevo ingreso.

Ahora hay nuevas y varias tareas por realizar. En primer lugar, es muy importante la unidad interna de la ASSA y, dentro de ese marco unitario, la discusión a fondo del conflicto. La situación no es sencilla y convendría avanzar en forma negociada, un conflicto a través de la Junta es muy largo, tortuoso y siempre adverso a los trabajadores. Segundo, la negociación debe apoyarse en la movilización. La sociedad mexicana e internacional debe ser informada correctamente. Para ello es necesario movilizarse ampliamente, sería un error si la ASSA se encierra en su recinto sindical.

Tercero y lo más importante: es necesario que la unidad se exprese orgánicamente. La existencia de varios sindicatos, todos gremiales, en un sector de vanguardia es una contradicción que afecta a todos los trabajadores. En el sector de la aviación debe haber un solo sindicato.

Hasta ahora ha habido varios intentos pero, siempre, por pretextos se ha eludido construir la unidad. El resultado: las empresas se

enfrentan siempre con un contrario dividido y eso ha sido fuente de varias derrotas. Hoy mismo, la ASSA ha manifestado sus intenciones de negociar con Aeroméxico las condiciones para los trabajadores nuevos pero el sindicato de tierra ya aceptó las propuestas de la empresa. ¿De ese sindicato podría esperarse siquiera una mínima solidaridad? Al contrario.

Construir un sindicato es una necesidad que depende de los trabajadores no de los líderes. Más aún, no solos e necesita un solo sindicato de la aviación sino un solo Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte, con una importante sección aérea.

También, sería deseable que la ASSA desplegara sus fuerzas hacia el conjunto del movimiento obrero. Actualmente, atrapada por la UNT (afiliada a la imperialista CIS y dependiente de la norteamericana AFL-CIO), está impedida de un accionar independiente, condición indispensable para llevar adelante los objetivos de clase.

Pronto se verán los “resultados”, será un mes de difíciles negociaciones. El FTE espera que estas prosperen en favor de los sobrecargos.

Tales negociaciones no están fuera de contexto, forman parte de la política laboral del gobierno de Peña Nieto. Reducir las condiciones laborales actualmente existentes es algo contenido en la “nueva Ley Federal del Trabajo. Las disposiciones regresivas ya se aplicaban desde antes de 2012, tan es así que en el caso de Aeroméxico la ley fue reiteradamente violada. Hoy, esa Ley marca la tendencia.

Por otra parte, el productivismo es uno de los ejes del actual gobierno, entendida la productividad como la intensificación del trabajo a cambio de magros salarios y sin prestaciones sociales, es decir, bajo condiciones precarias. Tal política tiende a generalizarse. Lo que hace Aeroméxico es aprovechar la oportunidad para establecer condiciones laborales inferiores.

De manera que, en el escenario están de un lado la empresa, las demás empresas y el gobierno; del otro, los trabajadores, inconformes pero divididos orgánicamente. La situación nos es desfavorable pero, al mismo tiempo, ineludible y hay que marchar concientemente y, en todos los casos, en plan de lucha, unidad y solidaridad.



La aviación comercial no está en crisis, opera con ganancias, es una fuente de riqueza privada. En cualquier caso, la crisis no se debe a los salarios y prestaciones sociales de los trabajadores



La huelga es una importante arma de lucha de los trabajadores que hay que seguir utilizando, valorando debidamente la relación política de fuerzas

Frente de Trabajadores de la Energía,
de México