

AEROGREMIAL



REVISTA DE LOS TRABAJADORES AERONAUTICOS - OCTUBRE/NOVIEMBRE/DICIEMBRE 2017



**UNIDAD AERONÁUTICA:
PLENARIO INTERSINDICAL
DE 7 GREMIOS**

**PARITARIAS
AEROLÍNEAS-AUSTRAL,
LATAM E INTERCARGO:
UNA LUCHA SOSTENIDA**

**AVIAN:
SE FIRMA
CONVENIO COLECTIVO**

**EL MOVIMIENTO OBRERO
SE REORGANIZA PARA LA LUCHA**

PARITARIAS EN EL SECTOR AEROCOMERCIAL	4
HISTÓRICO PLENARIO DE LOS SINDICATOS AERONÁUTICOS	6
PARO NACIONAL AERONÁUTICO	7
REFORMA LABOERAL	8
ELECCION DE DELEGADOS	10
DERECHOS SOCIALES VS LIBRE COMERCIO - OMC	12
POLÍTICA INTERNACIONAL: LA SITUACION DE VENEZUELA	14
LA DESREGIONALIZACIÓN DE AEROPARQUE	16
TURISMO 2017/18	19
CONFERENCIA ITF	20
FAPA FIRMA CONVENIOS	21
RED LATAM ITF	22
SEGURIDAD AÉREA	24
INSTRUCTIVO WWW.APAERONAUTICOS.ORG.AR	26
PRACTICANDO LA UNIDAD	28
¿QUE ES LA RAAC 120 ?	29
MARCHA POR LA LEGALIZACION DEL ABORTO	30
JALLALLA MUJERES	31
32º ENCUENTRO NACIONAL DE MUJERES-CHACO	32
FÁBRICA ARGENTINA DE AVIONES	34
NOTA A DANIEL DEVITA	36
LOS JOVENES AERONÁUTICOS	38
CON LA SONRISA DEL PUMA	40
NOTAS BREVES	42
LA PELOTA NO SE MANCHA	46
¿QUIENES SON ESTOS PIBES?	47
NOTA A EMILIANO GOMEZ	48
NOTA A VERONICA RAGAZZONE	49
PRIMERA CAMADA DE TCP EGRESADOS DEL ICAPA	50

SUMARIO

Esta es nuestra última revista de este año. Quienes la hacemos, tenemos la alegría de que varias compañeras y compañeros hayan colaborado con este número. Vas a poder ponerte al día con las PARITARIAS, que seguramente es el tema que más te preocupa. Vas a poder leer sobre el proyecto de reforma laboral y sus consecuencias, así como lo que se viene en los aeropuertos: DESREGIONALIZACIÓN.

También te contamos todas las actividades que organizamos y otras en las que participamos, tanto a nivel nacional como internacional.

Vas a ver muchas notas de GÉNERO y muchas generadas desde la JUVENTUD.

Entrevistamos a algunos compañeros y compañeras para que compartan con todos/as sus propias experiencias.

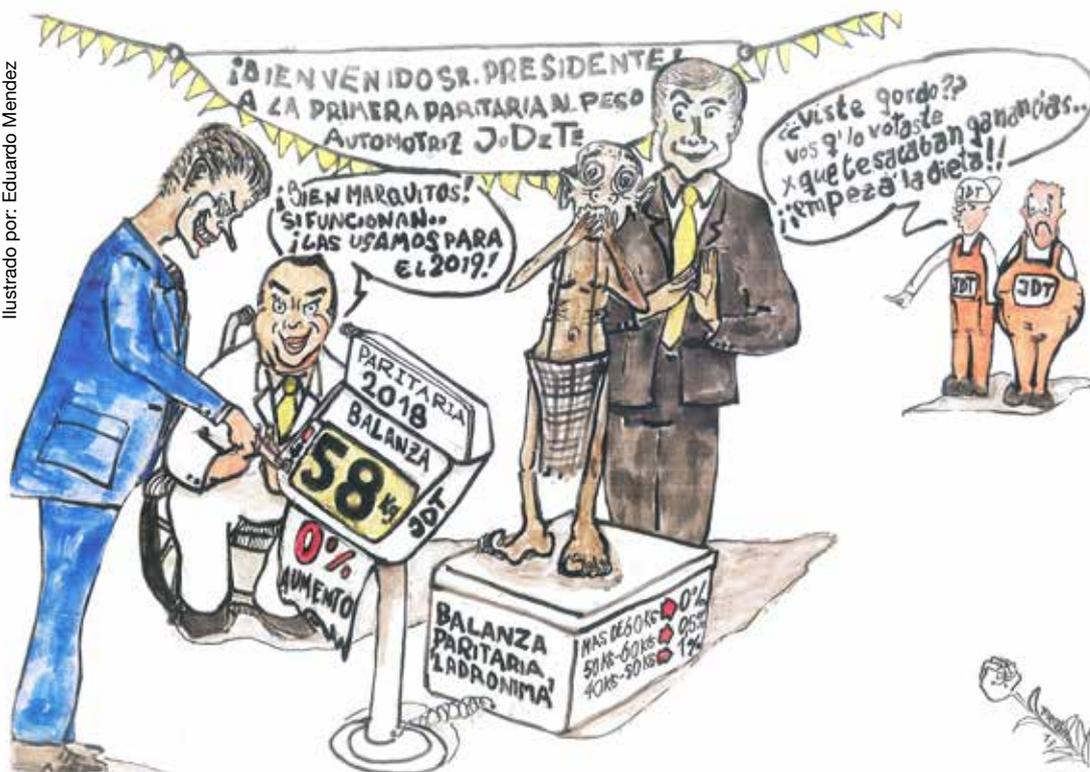
En suma, esperamos que en este número puedas verte reflejado/a y que sigas leyéndonos durante todo el 2018 que sin duda será un año de nuevas luchas para todas y todos los trabajadores. ¡Nos vemos en la próxima edición!

Esta edición de Aerogremial contó con la colaboración de: • Diego Lois, compañero de Hangares ARSA AEP • Fabricio Ortega, compañero de ITC EZE • Andrea Isasti, compañera del Call Center de ARSA • Emiliano Ovejero y Diego Gil, delegados de LATAM EZE • Mara Allegre, delegada de Interbaires EZE • Ernesto Pasarín, delegado de TCA AA200 EZE • Pablo Borneo, compañero a cargo de la Oficina de Salud • Flor Ordoqui, compañera de ARSA AEP Tráfico (fotografía) • Ignacio Janeck, compañero de ARSA COR Rampa (fotografía) • Eduardo Mendez, compañero de AA2000 EZE

Y de Comisión Directiva:

• Yael Gabrielli • Rodrigo Borrás • Mónica Ameneiros • Lucas López • Enzo Constantini, Vicepresidente de OSPA
Agradecemos a todos ellos

Ilustrado por: Eduardo Mendez



REVISTA AEROGREMIAL – Año 2017
Órgano de Prensa y Difusión de la Asociación del Personal Aeronáutico (APA)
Propietario: Asociación del Personal Aeronáutico – Personería Gremial N° 53.
Domicilio: Anchorena 1250, CABA (1425)
Teléfonos: (5411) 4823-0294 // 4821-0104
Correo electrónico: prensa@apaeronauticos.org.ar
Página web: www.aeronauticosapa.org.ar
Director: Edgardo Llano
Responsable: Hugo Perosa, Secretario de Prensa, Cultura y Difusión
Redacción: Hugo Perosa y Cecilia Moccia, Pro-Secretaría de Prensa, Cultura y Difusión.
Facebook: APA AERONÁUTICOS
Twitter: @apaeronauticos

Publicación de distribución gratuita, Registro de Propiedad Intelectual en trámite.
Impreso en:
DACAR IMPRESORA S. R. L.
www.dacarimpresora.com.ar

Editorial

El movimiento obrero y los sectores populares en lucha

El pasado 29 de noviembre la clase trabajadora fue protagonista central de un hecho que puede constituir un punto de inflexión en la construcción y organización de una nueva etapa histórica para el movimiento sindical argentino. Más de 300.000 trabajadores nos movilizamos frente al Congreso Nacional, convocados por nuestra CTA de los Trabajadores, junto a la CTA Autónoma, los sindicatos que responden a la Secretaría Gremial de la CGT, la Corriente Federal de los Trabajadores y numerosas organizaciones sociales y de jubilados, para decirle BASTA a los proyectos oficialistas en materia laboral, previsional y tributaria, bajo la consigna unitaria: no es reforma, es ajuste.

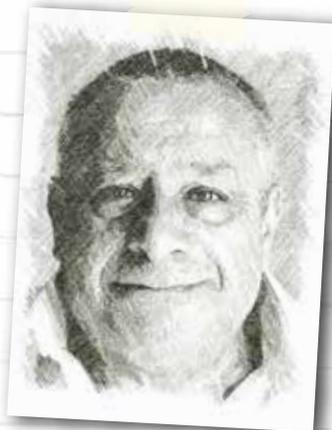
Coincidiendo con el acto de jura en sus cargos de los nuevos senadores/as electos en las elecciones del 22 de octubre, la clase trabajadora y los dirigentes que se pusieron al frente le enviamos un claro mensaje a ambas cámaras del Congreso, en particular a quienes representan fuerzas políticas de la oposición: los trabajadores vamos a luchar contra cualquier intento por castigar y empobrecer a los sectores populares, transfiriendo gigantescos recursos y riqueza a los sectores poderosos, y vamos a denunciar y repudiar a quienes aprueben con su voto semejante despojo, traicionando el mandato popular por el cual llegaron a sus cargos legislativos.

Las dirigencias allí reunidas asumieron públicamente el compromiso de avanzar en el proceso de unidad y organización de las luchas de la clase trabajadora, e invitaron a sumarse a los millones de trabajadores representa-

dos por dirigentes equivocados que firmaron con el gobierno un pacto (inada menos que en la Sociedad Rural Argentina!), para construir un frontón de resistencia contra todas las medidas antipopulares.

Por nuestra parte, los trabajadores aeronáuticos estamos haciendo una enorme contribución a este proceso de unidad de la clase trabajadora organizada. Tras más de medio siglo de divisiones -promovidas (no debemos olvidarlo) desde los años 60 por gobiernos dictatoriales y antipopulares-, siete sindicatos aeronáuticos (APA, APLA, APTA, ATCPEA, ATEPSA, UALA y UPSA) hemos resuelto el 15 de noviembre en un plenario nacional de comisiones directivas y delegados un plan de lucha contra la política laboral y aérea del gobierno nacional.

Estamos convencidos que sólo por este camino y con dirigentes auténticamente representativos, a prueba de presiones, amenazas, extorsiones y carpetazos, se podrán defender los intereses y derechos de la clase trabajadora frente a la feroz ofensiva de un gobierno de derecha y de grupos económicos nacionales y transnacionales dispuestos a derrotar y domesticar al campo popular, para imponer durante décadas un sistema cada vez más injusto, salvaje y autoritario.



A stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke.

Edgardo Llano

PARITARIAS EN EL SECTOR AEROCOMERCIAL

Como todos los años, en los últimos meses se concentran las paritarias con las distintas empresas de la actividad y se negocian las condiciones de salario y trabajo que regirán hasta la misma época del año siguiente. Es la ocasión para los trabajadores aeronáuticos y sus sindicatos recuperen el poder adquisitivo perdido por la inflación y se cubran frente al incesante aumento de los precios de todos los productos y servicios.

Sin embargo, en esta oportunidad el gobierno nacional y las empresas de la actividad parecieron decididas a convertir las paritarias aeronáuticas en un “caso testigo” de la nueva política económica y laboral que pretenden imponer, empujando a la baja los niveles salariales e instalando una agresiva campaña mediática ante la población para colocar a los trabajadores y los gremios como los culpables de los problemas económicos de las empresas del sector.

Tras largas y difíciles negociaciones, al cierre de la presente edición de la AEROGREMIAL, APA y el conjunto de gremios aeronáuticos han podido arribar a convenios satisfactorios en INTERCARGO, AVIAN y el grupo AEROLÍNEAS ARGENTINAS-AUSTRAL, y se encuentran en pleno proceso de negociación colectiva con el grupo LATAM, a la espera de poder arribar también a un acuerdo salarial. Éste es el informe.

CONVENIO FIRMADO CON INTERCARGO

El 1° de diciembre, tras tres meses de negociación, se firmó un acuerdo mutuamente beneficioso entre los representantes de APA y UPSA con la empresa INTERCARGO SAC en materia salarial y convencional.

En su comunicado, APA destacó el marco de responsabilidad y respeto mutuo entre las partes, que siempre demostraron tener por objetivo final unas relaciones laborales armónicas, en beneficio tanto del desarrollo de la empresa como de condiciones dignas de trabajo y salario para todo su personal.

Al mismo tiempo, APA se vio obligada a desmentir termi-

nantemente la campaña de prensa instalada por algunos medios de comunicación, según la cual la negociación y su resultado final incluían cláusulas de productividad.

El acuerdo homologado incluye un aumento salarial, una cláusula de reapertura automática de la paritaria en caso de aumento de la inflación por encima de ciertos valores y una compensación por los montos no remunerativos de la negociación anterior, que permiten al personal de INTERCARGO no desvalorizar su poder adquisitivo.

CONVENIO COLECTIVO FIRMADO CON AVIAN LÍNEAS AÉREAS

El 7 de diciembre, los secretarios generales de APA, APLA, APTA y UPSA firmaron con los representantes de AVIAN Líneas Aéreas el primer convenio colectivo de trabajo, bajo el cual se regirán las relaciones laborales con esta empresa que ha comenzado a operar en nuestro país.

Cumpliendo con lo anunciado en las audiencias públicas convocadas por el gobierno nacional, así como en las reuniones mantenidas con cada una de las empresas aéreas autorizadas en esas mismas audiencias para iniciar sus vuelos en Argentina, los citados gremios aeronáuticos firmaron el convenio colectivo que beneficia a los trabajadores de la empresa AVIAN y los pone en línea con las empresas que ya operan regularmente en Argentina, en materia de salarios y condiciones de trabajo dignas.

Cualquiera fuera la intención inicial de estas empresas en materia laboral, para iniciar sus operaciones en nuestro país, la realidad marca que finalmente optaron por una negociación colectiva mutuamente beneficiosa, tanto para el personal como para la propia AVIAN.

Cabe recordar que el proceso de aprobación de los vuelos de esta empresa había sido cuestionado judicialmente por los sindicatos y legisladores nacionales, tanto por las irregularidades en dicho proceso como por el conflicto de intereses creado por el hecho de tratarse de una empresa





com-
pradora de la línea
aérea de la familia del Presidente de la Nación.
También por el hecho de constituir una filial de la em-
presa colombiana AVIANCA, en serios conflictos labo-
rales con su propio personal en Colombia.

La firma del convenio coincidió con el cierre de la Con-
ferencia, realizada en Buenos Aires, de la Federación
Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) - Sec-
ción de Aviación Civil, organización mundial que pro-
mueve precisamente este tipo de negociación colectiva.

PARITARIAS CON EL GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS - AUSTRAL: ACUERDO FIRMADO EL 22/12/2017

A pocos días del inicio de la temporada alta de verano, los representantes patronales del grupo AEROLÍNEAS ARGENTINAS-AUSTRAL firmaron con el conjunto de los sindicatos representativos de su personal un acuerdo en materia salarial y convencional, que actualiza, en el caso de APA, las remuneraciones previstas en los convenios colectivos de trabajo N° 46/91 E y 49/91 E para el período 1° de octubre 2017 - 30 de septiembre 2018. El acuerdo, que incluye una cláusula de ajuste y reapertura de las negociaciones si la inflación medida por el INDEC acumulado durante la vigencia del acuerdo supera determinado valor, incluye también ajustes en varios rubros remunerativos, tales como: alimentación, viáticos y guardería.

El acuerdo significó un triunfo de la negociación por sobre el conflicto, contribuyendo a consolidar relaciones laborales armónicas, en beneficio tanto del desarrollo de la empresa como de condiciones dignas de trabajo y salario para todo su personal, y evitando a los pasajeros y al país un nuevo ciclo de confrontación en perjuicio del

trans-
porte aéreo y de la
imagen de nuestra empresa de bandera.

Las negociaciones se prolongaron excesivamente por la política empresarial de dilatarlas hasta el extremo de dejar vencer todos los plazos administrativos y legales, incluidas la conciliación obligatoria impuesta por el Ministerio de Trabajo de la Nación y una conciliación voluntaria solicitada por los sindicatos que representan al personal del grupo empresario.

Para enrarecer aún más el ambiente negociador, tanto los representantes empresarios como los funcionarios de gobierno habían lanzado una intensa campaña a través de los medios de comunicación contra los trabajadores del grupo y los responsables de los gremios, con acusaciones falsas sobre supuestas medidas gremiales que eran, en realidad, decisiones empresariales destinadas a confundir a la opinión pública. El ataque incluyó también una campaña sucia contra familiares de los dirigentes gremiales, también basada en falsedades.

Esos mismos medios adictos al gobierno y a los grupos económicos ocultaron sistemáticamente las sucesivas medidas de desfinanciamiento de este grupo estatal; reducción de la flota por desprendimiento o no reinversión en aviones a mayor velocidad que la incorporación de nuevos equipos; cancelación de rutas internacionales que podrían incorporar divisas al presupuesto empresario; enajenación de propiedades y cierre de sucursales; concesión indiscriminada de rutas en abierta competencia con las operadas por el grupo; entre muchas otras medidas de achicamiento.

HISTÓRICO PLENARIO DE LOS SINDICATOS AERONÁUTICOS

Tras décadas de divisiones y situaciones conflictivas entre gremios hermanos de nuestra actividad, y conscientes de la necesidad de una visión estratégica superadora para enfrentar una nueva ofensiva neoliberal contra la clase trabajadora, el pasado 15 de noviembre tuvo lugar el plenario de comisiones directivas y cuerpos de delegados de siete sindicatos aeronáuticos (APA, APLA, APTA, AT-CPEA, ATEPSA, UALA y UPSA).

Este histórico encuentro significó un paso más hacia la unidad de acción y la decisión de negociar y luchar en forma colectiva frente a grupos patronales y de gobierno cada vez más agresivos en su intención de imponer un nuevo período de desnacionalización de la aviación argentina y de precarización y empobrecimiento del personal aeronáutico.

Más de 500 delegados de todo el país resolvieron por unanimidad un plan de lucha contra la política laboral, previsional y aérea del gobierno nacional, dando amplio mandato a las comisiones directivas para disponer todas las medidas gremiales, judiciales, comunicacionales y políticas que consideren necesarias en defensa de los intereses de sus afiliados/as.

El documento final aprobado calificó de “funesta” la actual política aerocomercial del gobierno y se pronunció a favor de la protección de la seguridad operacional, una aviación civil y comercial reguladas, e inversiones en tecnología e infraestructura que garanticen un control del tráfico aéreo confiable.



En materia laboral, el documento se pronunció por la firme defensa de las fuentes de trabajo argentinas y los convenios colectivos de trabajo como instrumentos para garantizar condiciones de trabajo y salario dignas, frente a la reforma laboral propuesta para degradarlas, flexibilizarlas y precarizarlas.

En materia previsional, se calificó como una “estafa social” a la reforma propuesta por el gobierno, tanto para los actuales jubilados como para los trabajadores activos que están próximos a la misma.



PARO NACIONAL AERONÁUTICO EN EL GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS - AUSTRAL

Con un acatamiento virtualmente total en todo el país, se realizó el 31 de octubre de 2017 un cese de actividades por 24 horas sin concurrencia a los lugares de trabajo en todas las empresas del grupo Aerolíneas Argentinas-Austral.

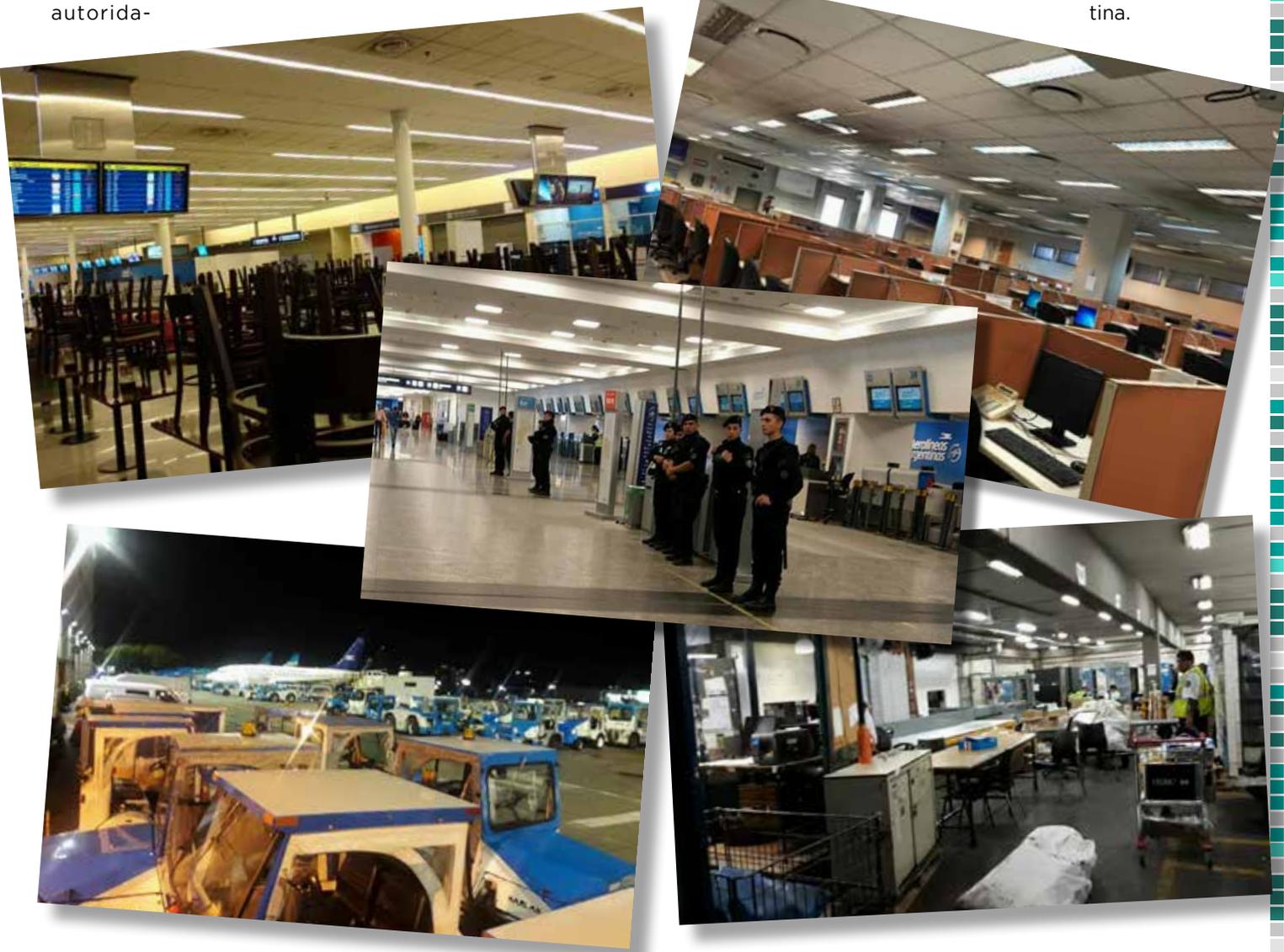
El paro fue dispuesto por los sindicatos representativos del personal APA, APLA, APTA, UALA y UPSA, ante la intransigencia tanto de la patronal como del Ministerio de Transporte de la Nación, expresada en una propuesta salarial inaceptable, acompañada de una verdadera campaña sucia contra el personal de las empresas y sus representantes sindicales y el anuncio de recortes en las rutas y operaciones atendidas por el grupo de bandera.

Intransigencia que se demostró en los hechos al dejar vencer la parte empresaria todos los plazos administrativos y legales, inclusive una extensión voluntaria de la conciliación obligatoria solicitada por los gremios aeronáuticos al Ministerio de Trabajo de la Nación. Éstos habían buscado por todos los medios una negociación seria y razonable para evitar la situación de conflicto que, finalmente, no pudo evitarse por la actitud cerrada y negativa, tanto de los representantes patronales como de las autoridades

de gobierno, pese a su retórica de supuesto diálogo y voluntad negociadora.

Tras la huelga, tan masiva como exitosa, los 5 sindicatos emitieron un comunicado denunciando que, tanto los pasajeros que no pudieron volar como los trabajadores fueron rehenes de la patronal y las autoridades nacionales, empujados en una propuesta que no sólo no acompañaba el incesante aumento de la inflación sino que significaba un deterioro de los niveles salariales. Los pasajeros tienen derecho a volar y los trabajadores a trabajar en condiciones dignas.

Advirtieron, por último, que de no alcanzar una solución al conflicto, esta huelga sería el principio de una serie de medidas de fuerza de alta intensidad a las cuales no se quiere llegar, pero que de suceder provocarían un efecto dominó en otras empresas del sector como Intercargo y LATAM Argentina.



REFORMA LABORAL: LA FLEXIBILIZACIÓN QUE QUIERE ELIMINAR DERECHOS

Nuestros compañeros **Diego Lois** (Hangares Aerolíneas Argentinas, Aeroparque) y **Emiliano Ovejero** (Delegado de LATAM Ezeiza) entrevistaron al **Dr. León Piassek** luego de la charla de la Secretaría de la Juventud que convocara a más de 100 compañeros para discutir sobre la fatídica reforma laboral.

Aerogremial: ¿Cómo nos afectaría el proyecto de reforma laboral?

León Piassek: El proyecto impactaría directamente en la vida de los trabajadores, por que modificaría normas fundamentales, normas básicas que regulan los contratos de trabajo. Una de ellas es la Ley de Contrato de Trabajo, que es la ley más importante para nosotros.

AG: Entendemos que la indemnización tal como la conocemos hoy, dejaría de existir. ¿Esto es así?

LP: Uno de los temas fundamentales es que se intenta reducir las indemnizaciones por despido, y de dos formas. Por un lado, se reduce la base de cálculo. Si a uno hoy lo despiden, se hace un cálculo de todo lo que se cobra, se multiplica por la cantidad de años, más el mes de pre-aviso, etc. Con la reforma no se tendrían en cuenta los adicionales como los premios y los bonos. También se introduciría el fondo de cese laboral, que es un dinero que va a aportar la parte empleadora al salario del trabajador, que al ser despedido va a cobrar solo ese aporte. Todo esto facilita los despidos, porque para las empresas sería más barato.

AG: ¿Qué otros puntos de ley serían los más perjudiciales?

LP: Otro tema es la creación de nuevas formas de contratación laboral, que estarían fuera de la protección de las normas laborales. Por ejemplo, un monotributista que hoy se considera en relación de dependencia (si se cumplen algunos pocos requisitos), sería considerado como un trabajador independiente, y no tendría ninguno de los derechos o beneficios que tiene hoy este trabajador. Esto es: se toma una figura que ya existe, que hoy está fuera de la ley, y se le da un marco legal, pero se empeora la situación de estos trabajadores.

Hoy esta situación afecta a un 40% de trabajadores no registrados. Con esta figura ese porcentaje no parece que fuera a disminuir.

Otro punto importante es que hoy está prohibido que un trabajador renuncie a sus derechos laborales, porque se contempla el principio de irrenunciabilidad. Con esta reforma, el empleador puede condicionar al trabajador a que renuncie a esos derechos. Uno supone que los sindicatos no van a permitir que el trabajador renuncie a por ejemplo al salario, a la jornada, a las horas extras, a la categoría. Pero eso abre una puerta muy importante, porque si el empleador dice que tenés que negociar a la baja y de forma individual, es mucho más grave. Si despiden al trabajador, no hay ningún tipo de amparo ni protección, y hay sindicatos que van a avalar este tipo de negociación.



AG: ¿Hay algún punto en este proyecto de reforma que se considere positivo?

LP: Este proyecto y el neoliberalismo actual suponen que los trabajadores y los empleadores estarían en igual condición para negociar, sin que el Estado intervenga a favor del más débil, cosa que ya ha pasado en muchas ocasiones, sobre todo en los 90. El supuesto objetivo es mejorar la productividad, la competitividad, bajar los costos laborales...

No hay ninguna experiencia en el mundo que diga que la flexibilización laboral mejora la economía en general, ni que favorezca el ingreso de nuevos trabajadores en condiciones decentes. Por el contrario, en los 90 se incrementó hasta el 50 % el desempleo en la Argentina y con la misma filosofía que se quiere aplicar ahora. Se busca demoler el poder de negociación colectiva sindical. Se habla de futuro, pero retrocederíamos casi un siglo en materia de derechos laborales. En Brasil, donde se aplicó una ley similar, se habla de un retroceso a épocas parecidas a la esclavitud. Nunca la relación patrón-empleado va a ser igualitaria sin un amparo sindical.

El único ítem de los 144 que compone esta reforma que sería positivo, es que se ampliaría unos días la licencia por paternidad para los padres.

AG: ¿Cómo afectaría la reforma a los aeronáuticos?

LP: Las LOW COST intentarán imponer estas condiciones apoyadas por el Estado, y eliminarían varios derechos establecidos en los convenios colectivos, como limitación de la jornada, adicionales por trabajos de pista, nocturnos, descansos, etc. Las empresas que quieran venir a instalarse a la Argentina, o las que ya están instaladas, querrán reducir los costos, además de deteriorar el servicio a los pasajeros y la seguridad operacional. Una de las claves para discutir un convenio con las empresas que se quieren instalar, es evitar la reducción de costos en la parte de la seguridad aérea.

AG: ¿Podemos afirmar que la ley busca debilitar a los sindicatos?

LP: Sí, es uno de los objetivos principales del gobierno. Por ejemplo en Córdoba, a raíz de un conflicto con la UTA, se dictó una ley provincial que es inconstitucional, en donde se incorpora como servicio esencial al transporte. En organizaciones mundiales como la OIT, el transporte de pasajeros está excluido de los servicios esenciales.

AG: ¿Cómo afectaría la reforma a los jóvenes que recién están ingresando al mercado laboral?

LP: Si bien en la ley hay algunas normas que fomentan la formación profesional, la capacitación, la recalcificación, apunta a que los jóvenes empiecen a trabajar casi sin derechos, con jornadas extensas o reducidas, pero con remuneraciones muy bajas. Son las famosas pasantías, que parece se van a extender en el tiempo, y que hemos visto ya en los 90. Suplantar trabajadores registrados con mucha antigüedad por jóvenes con malas condiciones laborales, y sin la posibilidad de organizarse, es el objetivo. Es muy difícil que alguien que ingresa por una pasantía se organice, porque tiene miedo a afiliarse, o a participar en alguna medida de fuerza. Los jóvenes serían un ejército de trabajadores mucho más dócil. Será tarea de los trabajadores organizados y de los sindicatos más combativos enfrentar esta ley y detenerla. No será la primera vez les toque frenar este atropello.

¡SI HAY REFORMA LABORAL LOS AERONÁUTICOS NOS QUEDAMOS SIN DERECHOS!

Me alegré cuando leí que podía "negociar" yo sólo con el gerente. Creí que me iba a ir mejor que con el sindicato.

PERO AYER PEDÍ AUMENTO, PORQUE LABURÉ MÁS QUE NUNCA. ME DIJERON QUE "NO", Y QUE SI NO ME GUSTA, TENGO LAS PUERTAS ABIERTAS PARA IRME.

AHORA LA EMPRESA ME MANDA DE EZEIZA A ROSARIO, Y DE AHÍ A CÓRDOBA. ESTOY FUERA DE MI CASA 8 DÍAS, CON MI SUELDO BASE, SIN VIÁTICOS.

Mi compañera vive y labura en Ezeiza, pero la trasladan a Aeroparque (ahora la empresa puede modificar las condiciones esenciales). Va a viajar 4 horas por día sin ningún beneficio para ella

Espero no perder el laburo. Antes había un "fondo de desempleo".

AHORA SÓLO CUENTO CON EL "FONDO DE CESE LABORAL" QUE ME DESCANTARON LOS ÚLTIMOS AÑOS Y NO LLEGO NI A PAGAR A LUZ CON ESO.

Antes contaba con la indemnización y por lo menos era algo.

AHORA, CON LO QUE SE REDUJO YA NO SIRVE PARA NADA.

Antes hacía 4x2 y aún así planificaba familia, estudio, diversión. Ahora mi jefe me avisa 2 horas antes mi horario de ingreso y estoy a disposición de la compañía.

YA NO PUEDO IR AL CLUB Y HACE 3 JUEVES QUE NO PUEDO IR A JUGAR AL FÚTBOL CON MIS AMIGOS.

Antes tenía 2 años para reclamar al empleador cuando este no cumplía con la ley.

AHORA SÓLO TENGO UN AÑO, O PIERDO MIS DERECHOS.

Mi tarea era RAMPA. Despidieron a 3 pibes de limpieza y acepté ocupar sus funciones para cuidar el laburo. Me prometieron adicionales por polifunción.

NO ME LOS PAGARON Y QUIEREN QUE ME QUEDE A ESPERAR EL VUELO DE LA NOCHE SIN PAGAR HORAS EXTRAS.

Empecé trabajando en el checkin. Me prometieron mejor salario si hacía tareas administrativas. Las acepté.

MI SALARIO SIGUE IGUAL, PERO ME EXIGEN NUEVAS TAREAS DE FACTURACIÓN. NO TENGO CON QUIÉN QUEJARME AHORA. YA NO TENEMOS DELEGADO.

Estas serían algunas de las consecuencias concretas de la nueva legislación laboral que entró al Congreso Nacional.

Tu vida personal se vería afectada directamente por la **flexibilización horaria** y por la **disminución salarial**. A esto hay que agregar el **aumento de tarifas** (luz, gas, telefonía celular) que también disminuyen tu salario, así como el aumento en naftas, medicinas prepagas y la **inflación** que no deja de trepar.

No olvidemos el **impuesto a las ganancias** que a pesar de las promesas, sigue devorando el sueldo de las y los trabajadores.

Ni hablemos de una **perspectiva de género**, ya que todas estas reformas van a agudizar aún más la **brecha salarial** entre **hombres y mujeres** y a profundizar la diferencia para aquellas trabajadoras que sigan estando a cargo del cuidado de los hijos, del hogar y de los mayores.

DEBATAMOS Y FRENEMOS ENTRE TODXS LA REFORMA LABORAL



Material elaborado por la Secretaría de Prensa de la Asociación del Personal Aeronáutico junto a compañeros y delegados.

www.aeronauticosapa.org.ar | f APA AERONÁUTICOS | t @apaeronauticos | e prensa@apaeronauticos.org.ar



FACUNDO QUIROGA



JUAN CHIAPPARDI



SORAYA VILLALBA



FLORENCIA DE RAFAEL



DANIEL CAZZANIGA



JOSE RIVAS





R. Paraná
R. Paranaíba
C. de Santo Tomé
C. Frio
Rio de Janeiro
Santos
Curitiba
Bahía de Paranaguá
Emb. Itaipú
Asunción
Pipité (RG)
Posadas
Montes
SIERRA GERAT
SIERRA DO MAR
C. Santa Marta Grande
Porto Alegre
Artigas
Rivera
Salto
Paysandú
URUGUAY
I. Martín García (ARG)
Colonia del Sacramento
Maldonado
Montevideo
San Antonio
Mar del Plata



ITB
AEROPARQUE

GABRIEL TAMBURINI
Y FACUNDO QUINTEIRO



ARSA
MAR DEL PLATA
TRAFICO Y AGENCIA

MARIELA NAVARRO



SIPER
SAN FERNANDO

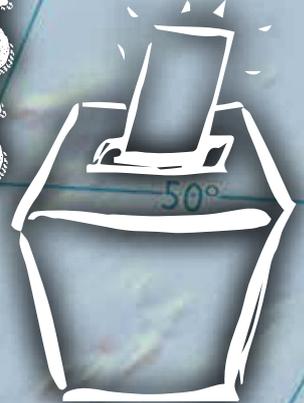
ENRIQUE CALDERON



ARSA
MAR DEL PLATA
RAMPA

MARIANO UBILLA

ELECCIONES DELEGADOS EN TODO EL PAIS



Islas Georgias (ARG)
Roca Negra (ARG)
I. San Pedro
Fosa de la Patagonia

DERECHOS SOCIALES VS. LIBRE COMERCIO

EL GRAN DEBATE DETRÁS DE LA OMC

En el marco de la jornada de la RED RAMPA ITF, para los Trabajadores de rampa, realizada en APA el 4 de diciembre, y ante la pronta llegada de la reunión ministerial de la OMC, con sede en Buenos Aires, Aerogremial charló con **Luciana Ghiotto**, politóloga y experta en temas internacionales. Entrevistó **Yael Gabrielli**.

Yael Gabrielli: Luciana, contáanos de que se trata la OMC

Luciana Ghiotto: La OMC es un foro de organizaciones comerciales que surge en el año 95. Es un foro que toma todos los temas que se conocen como “temas comerciales” o aquellos asociados al comercio, que es lo que tiene que ver con importaciones, exportaciones y aranceles; y además se incorporan cuestiones de propiedad intelectual, servicios, compras gubernamentales, entre otros tópicos. Es decir que no sólo entran la compra y venta de bienes sino también, la desregulación (o “liberalización comercial” o “el retiro de Estado” en ámbitos donde su rol debería ser, protagónico como el área de los servicios.

Sin lugar a duda, el área de los servicios es un área clave dentro de la OMC.

YG: ¿Qué propone el espacio de CONFLUENCIA “FUERA OMC”?

LG: El espacio Confluencia “Fuera OMC” plantea la necesidad de crear otro multilateralismo comercial. Hay una crítica de base hacia la OMC, que es que no sirve, porque las reglas mismas de la OMC son la expresión del neoliberalismo en su máxima potencia, que tiene que ver con la desregulación de las economías y del libre mercado. Que no tiene que seguir funcionando, que no es legítima, su agenda es una agenda plenamente a favor de las corporaciones y no tiene que ver con el desarrollo de los países.

Lo que implica un AVANCE SOBRE LOS DERECHOS SOCIALES, HUMANOS Y MEDIO AMBIENTALES.

YG: ¿Cuáles serían alguna de las cláusulas más perjudiciales en los tratados de libre comercio?

LG: Las cláusulas que los países no pueden meter vía OMC, los meten vía tratados de libre comercio bilaterales o regionales o plurilaterales. Entonces tenemos mayor avance de derechos corporativos por ejemplo en áreas como la patente de medicamentos donde las

corporaciones del sector farmacéutico norteamericano han presionado para ir ganando mayor “cobertura en años” para sus patentes medicinales. Por ejemplo, el TPP (Tratado de Libre Comercio del Transpacífico) da **28 años** de goce para una empresa transnacional de patente para su medicamento. **Antes era de 20 años.** Así se ve que la tendencia es otorgar cada vez mayor cobertura de esos derechos corporativos, en vez de poner en discusión qué tipo de salud queremos, **qué tipo de medicamentos consumimos, qué sistema sanitario se construye en los países.** (NdeR: un derecho a patente otorga regalías sobre cada venta del medicamento patentado)

YG: ¿Cuál es la propuesta del espacio de Confluencia?

LG: Antes que nada, el espacio le dice “NO A LA OMC, NO A LOS TRATADOS DE LIBRE COMERCIO (TLC)”, porque hay evidencias suficientes, a 22 años de estos tratados, (Tomamos el NAFTA como primer gran tratado de libre comercio) de que **no funcionan para los pueblos, de que no funcionan para la naturaleza.** En América Latina está clarísimo que las corporaciones han usado todas las herramientas posibles para frenar o enfriar la política pública REGULATORIA.

Por consiguiente, nosotros exigimos que los Estados re-regulen al sector privado como el caso del área de propiedad intelectual, los servicios, las inversiones: ¿Inversiones para quién? ¿Servicios para quién? En ese sentido hay experiencias de economías solidarias, economías sociales, que muestran estrategias diferentes o por lo menos **principios diferentes de la lógica del libre comercio.** No son prácticas muy extendidas, sin embargo, queremos plantearlas en la Cumbre de los Pueblos ya que **es necesario construir otras reglas de comercio internacional de acuerdo con el derecho de las mayorías y las necesidades de las mayorías y no de las corporaciones transnacionales.** Ese es el punto esencial.

G20: es un grupo de 20 países “emergentes o en desarrollo” del cual nuestro país es parte, y marcan tendencia en varios temas, según la ideología de los gobiernos de los estados que lo componen

Luciana tiene 38 años, es Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires y se especializa en Economía Política internacional, en temas de globalización económica y reglas jurídicas de esa globalización. Además, es investigadora del CONICET, con sede en la Universidad de San Martín. Forma parte también del grupo ATTAC ARGENTINA, grupo de resistencia global que surge en Francia en el año '98, grupo que coprotagonizó junto a otros actores sociales, la lucha contra el ALCA y los tratados de inversión, y este año es parte de la CONFLUENCIA FUERA OMC. OMC: Organización Mundial del Comercio.





YG: En el tema de los servicios y la robotización ¿cómo te parece que nos puede afectar en la actividad aeronáutica?

LG: El sector de servicios en muchos países queda en manos de los estados todavía, pero hay países que ya han liberalizado gran parte de ellos, como es el caso de Argentina, los han entregado al manejo de empresas extranjeras. Y eso ha generado, después del conflicto del 2001, posterior a la pesificación y congelamiento de tarifas, que muchas empresas hayan reclamado contra el Estado Argentino en el sistema de arbitraje internacional. Entre el 2003 y el 2005 Argentina recibió 35 demandas por empresas de servicios extranjeras. Argentina ya tiene una historia de consecuencias de extranjerizar sus servicios públicos. En muy pocos casos, como el caso de Aerolíneas Argentinas o YPF, ha habido una reversión de esos contratos, pero igualmente siguen siendo sociedades anónimas, capaces de firmar contratos con otras empresas de manera libre. Es para evitar estas sanciones que muchos países mantienen los servicios en el ámbito público. Como por ejemplo Vietnam, que es uno de los más presionados para que abra al libre mercado esos sectores.

YG: ¿Cuál sería el rol del sindicalismo frente a este panorama económico?

LG: El sindicalismo en el caso del sector de servicios en primer lugar tiene que explicarles a sus afiliados, hacia donde está yendo esta globalización económica y a las reglas que se montan alrededor de ella, y lo que implica la firma de estos tratados con cada vez mayor cantidad de derechos corporativos y cada vez menos derechos para los trabaja-

dores y las sociedades en su conjunto.

Hay que hacer una traducción de estas nuevas tendencias y volverlas en términos tangibles para los trabajadores explicándoles que esto tiene que ver con su salud, con su educación, con los derechos que pierden en sus trabajos, porque cuando los gobiernos hablan de productividad, como está haciendo el gobierno de Macri o el gobierno de Temer, eso implica REDUCIR LOS COSTOS LABORALES, directamente. Entonces la reforma laboral va en ese camino y las firmas de los tratados de libre comercio también. Por eso los sindicatos tienen que traducir esa realidad y volver a tender puentes con organizaciones no sindicales, que realicen estas campañas contra los tratados de libre comercio, o los movimientos ambientalistas, que en América latina hoy son muy fuertes, para poder generar articulaciones amplias que nos permitan pelear de una manera más articulada contra estas reglas internacionales y contra la tendencia a una mayor liberalización.

YG: ¿Cómo ves las perspectivas para nuestro país?

LG: En Argentina vamos a tener el año que viene la cumbre presidencial del G20. La articulación que estamos logrando hoy con la OMC, tenemos que relanzarla y reforzarla hacia el año que viene porque la llegada del G20 implica también la llegada de un foro donde las empresas discuten con los gobiernos con una fuerte tendencia hacia la liberalización; por esto tiene que haber una fuerte respuesta desde los sindicatos, desde los sectores sociales, de los partidos políticos para salir a decir que **el G20 no nos representa, no representa a la sociedad argentina.**

POLÍTICA INTERNACIONAL: LA SITUACIÓN EN VENEZUELA

Tras la aplastante victoria electoral que obtuvo el oficialismo en las elecciones municipales del domingo 10 de diciembre, que sucedió al triunfo en las urnas obtenido previamente en octubre para elegir gobernadores, parece poco serio el análisis de ciertos medios y dirigentes políticos que insisten en que la caída del chavismo es inminente. Para comprender una realidad casi siempre tergiversada por los medios hegemónicos, AEROGREMIAL conversó con Sergio Rodríguez Gelfenstein, venezolano, analista internacional y profesor universitario, quien antes que nada nos invitó a entender que el proceso político venezolano desde la Independencia ha sido absolutamente distinto al de otros países del continente.

“LA ESTABILIDAD EN VENEZUELA HOY DEPENDE SOLO DE LA ECONOMÍA”

“Todos los países son distintos y Venezuela es compleja. Logró su consolidación como Estado 100 años después de la Independencia y bajo dos distorsiones: la peor dictadura que hemos tenido, la de Juan Vicente Gómez, y en segundo lugar, la transformación del petróleo en primer producto de exportación, lo que generó una gran cantidad de recursos”, puntualizó.

El académico acotó que la democracia representativa en Venezuela es muy joven, tiene apenas 60 años. “Lo que en Chile, Argentina, Uruguay se hizo en la segunda o tercera década del siglo XIX, acá se empezó a hacer transcurridos 40 años del siglo XX. Después en 1958, al finalizar la dictadura de Pérez Jiménez, se estableció un sistema bipartidista, corrupto, represivo que no permitió el desarrollo de la función pública y el funcionamiento de un Estado para todos los venezolanos”.

Al respecto, Rodríguez Gelfenstein recordó que cuando Hugo Chávez llegó al poder, en 1999, había un 51% de pobreza y un 23% de pobreza extrema, pese a ser el quinto mayor productor de petróleo del mundo.

“Este es un país con instituciones débiles que en sus 200 años de historia ha avanzado mucho más rápido cuando ha habido gobiernos fuertes”, afirmó y agregó que hay “ciertos liderazgos que a través de la historia han sido mucho más decisivos que el sistema democrático en sí mismo. Con un Estado débil es muy difícil suponer la solución de los problemas con la lógica europea, o del Cono Sur incluso”, dijo.

“¿Cómo es la situación hoy en Venezuela?”

“Desde el 30 de julio, el país está en absoluta normalidad. El funcionamiento de la sociedad y del Estado sigue sin grandes contratiempos políticos ni sociales, pero en medio de una profunda crisis económica, que tiene un componente exterior y un componente interno. Después de haber pasado cuatro meses de zozobra, de violencia golpista diaria, con casi todas las actividades interrumpidas y cuestionadas, la elección a la Asamblea Constituyente trajo la tranquilidad. La preocupación fundamental de los ciudadanos hoy es la elevación indiscriminada de los precios manejada de forma ajena a las leyes de la economía. La moneda se ha devaluado de manera extraordinaria sin responder a ninguna lógica. Los especialistas económicos, que no tienen ninguna relación con el gobierno, dicen que es imposible explicar la situación venezolana en los marcos de la teoría económica y concluyen que evidentemente hay una influencia de los factores políticos y es el instrumento que se ha utilizado desde el exterior, desde el gobierno de Estados Unidos, para aplicar una vez fracasado todos los otros instrumentos, como la posibilidad de un quiebre de las Fuerzas Armadas, el golpe de Estado parlamentario como en Brasil, la movilización, la violencia indiscriminada, por ejemplo.

“Entonces se recurre al exterior haciendo una presión en todos los aspectos: político, diplomático, económico y también militar a través de maniobras que se realizan en las cercanías del país, tanto en zonas marítimas como terrestres. Es una situación muy extraña porque hay paz interior: funcionan las instituciones con normalidad, ha habido elecciones por ejemplo e incluso en estos días concluyeron conversaciones fruto del proceso de negociación entre la oposición y el gobierno. Este diálogo parece estar avanzando en forma promisoria, según declaraciones tanto de voceros del gobierno como de la oposición, como del propio presidente de República Dominicana, que está fungiendo como mediador, porque éstas se realizan en Santo Domingo”.

“¿En ese diálogo participa toda la oposición?”

“Este proceso es promovido por la Asamblea Constituyente, así como muchas de las medidas que se están tomando y hay un sector de la oposición que desconoce a la AC. Es muy difícil determinar qué es lo que quieren, porque por un lado la rechazan, pero por otro, juegan con sus reglas y hay cuatro gobernadores de la oposición que fueron elegidos y se juramentaron ante la Asamblea.

“Hay un sector duro que se niega a participar de las negociaciones y del diálogo, pero se ha debilitado porque fue derrotado. Fracasaron totalmente en su promesa de diciembre de 2015 de que en 6 meses derrocaran a Maduro. Sobre esa base se movilizaron, usaron la violencia, anunciaron que era inminente la caída del gobierno y fracasaron. Eso ha generado una gran decepción en sus seguidores. Eso explica la gran victoria chavista en las elecciones recientes. Ellos no llevaron candidatos porque los de oposición se inscribieron como independientes o de partidos que no están en la MUD. La oposición tiene una gran ambigüedad y además se da un factor muy particular de que los gobernantes de otros países de la región, que presionan a Maduro, están más a la derecha que la propia oposición venezolana porque rechazan la negociación y la participación en elecciones. Cosa que la oposición local sí está haciendo, entonces tienen una posición de apoyo prácticamente al sector terrorista, que quiere la violencia para derrocar el gobierno”.

“Estas últimas negociaciones van a comenzar a cambiar esa percepción. De hecho, ya hubo una declaración de la Comisaría de la Unión Europea de apoyo al diálogo. Es un cambio completo de visión. Los gobiernos de Chile, México y Paraguay, que la oposición eligió como observadores, hasta hace unos días apoyaban la violencia. El frente externo también comienza muy tenuemente a debilitarse y hay conciencia de que el problema de Venezuela se va a resolver internamente”.

“Pero ha habido críticas, por ejemplo, del presidente Macri, por la situación de derechos humanos en Venezuela.

“¿Cuál es el aval democrático de muchos de estos gobiernos que atacan a Venezuela en materia de derechos hu-”

manos? La verdad es que es deficiente. En Argentina tienen presa a Milagro Sala, mataron a Santiago Maldonado, a Rafael Nahuel, hay una permanente violación de los derechos sociales de los trabajadores que también son derechos humanos. El derecho al trabajo y a la alimentación está cuestionado. Hay una permanente represión hacia el movimiento de derechos humanos. Entonces la verdad es que eso tiene más impacto internacional, acá a adentro a nadie le importa lo que diga Macri.

-Hablemos de la economía, había hace un año serios problemas de abastecimiento de medicinas y algunos productos de consumo básico. ¿Cómo está eso hoy?

-La situación de ahora no es la de hace un año. Hay muchos más productos, pero el alto costo hace que sean inalcanzables para los sectores más humildes. El gobierno ha ideado los comités locales de abastecimiento popular, los CLAP, que son un mecanismo de distribución de alimentos en los sectores más pobres que de alguna manera han ayudado a paliar esta crisis tan profunda en la distribución de alimentos. Hoy el abastecimiento es casi total, pero es imposible que la mayor parte de la población pueda comprarlos. Entiendo que éste es el punto número uno puesto por el gobierno en la agenda de negociaciones con la oposición porque en gran medida esto se debe a una decisión política de ellos de intentar generar una crisis económica que conduzca al derrocamiento del gobierno.

-Entonces no hay una lógica económica en la crisis.

-Desde que empezó el gobierno de Chávez hace 18 años, Venezuela nunca ha dejado de enviarle la cuota de petróleo a Estados Unidos, se sigue manteniendo ese mercado. Acá en Venezuela hay empresas estadounidenses en la explotación de petróleo, incluso algunas de ellas han incrementado su presencia en el país, pero el petróleo de Venezuela es pesado y necesita de ciertos aditivos para su procesamiento y transformarse en subproductos como gasolina y otros. Esos aditivos se producen en Estados Unidos, entonces se niega, por ejemplo, la venta de aditivos a Venezuela lo cual ha generado una situación conflictiva en el mercado interno de combustible. Además, por las sanciones económicas que recientemente decidió el presidente Trump, están retenidos algunos pagos que ciertas empresas norteamericanas le tienen que hacer al país. O sea, tienen secuestrados recursos venezolanos sin ninguna justificación salvo sanciones políticas. Esto no responde a ninguna lógica económica del capitalismo sino a una lógica imperialista simple y llana de agresión política.

“Pero en medio de lo peor de la violencia, el riesgo de caída del presidente Maduro jamás tuvo sustento. Solamente lo veían así Estados Unidos, la prensa internacional y la televisión de América latina, particularmente los países que apoyaban el terrorismo. No hubo posibilidad de derrocarlo por dos razones: la mitad del pueblo apoya y sigue apoyando el chavismo. Si lo medimos sólo en términos electorales, más de la mitad.

En segundo término, las Fuerzas Armadas apoyan absolutamente a Maduro, pese al esfuerzo por quebrarlas. Por lo tanto, de cara al futuro la situación pasa por la solución o no de la crisis económica.

-¿Cómo se resuelve?

-Hay tres factores, uno es el externo, la presión y bloqueo de créditos a Venezuela y que las agencias de riesgo elevan cada vez más la situación de riesgo del país entonces un crédito a Venezuela es cada vez más alto. Por otro lado, en un país monoprodutor como éste un segundo factor tiene que ver con el precio internacional del petróleo donde Venezuela ha jugado un papel importante en la fijación de precios que se han ido elevando. El barril llegó a estar a 20 dólares y hoy está cerca de 60. Eso significa un ingreso mayor para el país. El tercer factor es la capacidad del gobierno y del Estado para tomar medidas de solución de la crisis

SERGIO RODRÍGUEZ
GELFENSTEIN
-VENEZUELA-



económica y ahí hay cuestiones internas: eficiencia, lucha contra la corrupción, medidas más efectivas de combate a la especulación y altos precios, etc.

“En gran medida, la estabilidad del país en términos políticos y sociales va a depender del factor económico. Por muy fuerte que sea el factor externo la definición del problema se va a dar en Venezuela y eso es lo que van entendiendo algunos países que jugaron un papel determinante en la presión a Venezuela durante los cuatro meses de acciones terroristas continuadas”.

-¿Hay condiciones para dejar de ser monoprodutor?

- En la situación que tiene el país ahora es muy difícil hacerlo. Hay que volver a estabilizar la economía, la moneda y obtener medidas de impacto inmediato para que la situación económica ya tenga un alivio y luego se podrá pensar en hacer cambios estructurales en la economía. Pero sí se puede hacer porque existen todas las condiciones. Venezuela no sólo tiene petróleo, es la quinta reserva mayor de gas del mundo, tiene coltán, grandes reservas de hierro, es la tercera o cuarta reserva de oro del mundo, tiene diamantes, aluminio, bauxita así que puede tener un gran desarrollo económico. Nuestra ubicación geográfica nos permite tener agua, tierra y sol por lo tanto existen todas las condiciones para la producción agrícola y los fertilizantes que se requieren, provienen del petróleo. No hay explicación para que Venezuela esté importando productos que se pueden producir fácilmente. Tiene que ver con la deformación de la economía, que es estructural en Venezuela y que Chávez no logró cambiar. Hoy Venezuela es más dependiente del petróleo que antes.

-¿Cuál ha sido el rol de los sindicatos en el proceso bolivariano?

-El movimiento sindical venezolano estuvo siempre manejado por los sectores socialdemócratas, por el partido Acción Democrática, muy corrupto y que fue desplazado del poder cuando Chávez llegó al gobierno. Eso también significó que la Central de Trabajadores que ellos controlaban entrara en una crisis muy profunda de la cual no pudieron reponerse. Uno de los grandes errores que ha cometido el chavismo es tratar de organizar el movimiento popular, el movimiento social con criterio cupular, desde el gobierno. Por tanto, no ha habido movimiento sindical autónomo, sino que teledirigido desde el gobierno así que el papel de los trabajadores ha sido bastante secundario en todo este proceso en términos de hablar de trabajadores organizados. Los espacios de participación de los ciudadanos se dan mucho más a partir de un criterio territorial.

LA DESREGIONALIZACIÓN DEL AEROPARQUE JORGE NEWBERY: PROBABLES CONSECUENCIAS

Para profundizar en este tema, tan importante como silenciado por las autoridades y medios de comunicación oficialistas, AEROGREMIAL entrevistó al Lic. Gustavo Lipovich, especialista en temas aeronáuticos, ex Presidente del Directorio del ORSNA, investigador del INDETRA, profesor universitario y de la materia Economía del Transporte Aéreo en la Tecnicatura Superior en Gestión de la Aviación Comercial y Civil, dictada en el ICAPA.

Aerogremial (AG): Queremos, en primer lugar, tu opinión sobre el proceso de desregionalización del Aeroparque en términos generales y las probables consecuencias para los trabajadores involucrados, ya que las consecuencias para los pasajeros están sujetas a la polémica entre cómo las presenta el gobierno nacional y la opinión y la experiencia internacional que las desmiente, pero los efectos sobre los trabajadores permanecen ocultos y nadie los explicita.

Gustavo Lipovich (GL): Empecemos por la primer parte de la pregunta, la experiencia sobre la desregionalización. El Aeroparque se regionalizó a partir del 2010 a pedido de Aerolíneas Argentinas, que fue la primera empresa habilitada para hacer estos vuelos hacia ciertos países limítrofes. A través de los años se fueron incorporando otras empresas a estas operaciones y, recientemente, el gobierno nacional a través de una resolución de la ANAC anunció la desregionalización gradual: a partir del 2018 sólo van a quedar el 50% de los vuelos regionales y a partir del 2019 ya no habrá vuelos regionales, a excepción de los vuelos al Uruguay.

Por lo tanto ha habido 7 años de existencia de estos vuelos (2010-2017), que han tenido un resultado bastante exitoso.

AG: ¿"Existoso" en qué términos?

GL: En primer lugar, por el movimiento de pasajeros que usaron estos servicios, y en segundo lugar, por el movimiento del propio Aeroparque, que pasó a ser el único aeropuerto nacional en el que Aerolíneas Argentinas dominaba el mercado internacional. En Ezeiza, la mayor parte de los pasajeros internacionales no viaja por Aerolíneas, y en el interior del país tampoco. En el Aeroparque, Aerolíneas en el 2017 tiene aproximadamente el 50% de los pasajeros internacionales, y el 50% restante se lo dividen el grupo Latam y Gol. El argumento que esgrimió la ANAC y que provoca esta resolución fue el uso intensivo del Aeroparque y la situación de congestión que se presenta. Como está congestionado, al quitar estos vuelos se daría una operación más holgada. Pero en segundo lugar, también dice que con esta medida se generará capacidad para las nuevas empresas que se presentaron en las audiencias públicas y que, en su mayoría, pidieron vuelos desde Aeroparque. O sea que el objetivo de la norma es doble: prestar atención a la congestión y brindar capacidad a las nuevas líneas aéreas. Esto desde el punto de vista formal de la resolución.

Esto conlleva varias consecuencias, y ahora vamos a las consecuencias para los trabajadores para cont estar a la segunda parte de la pregunta. En primer lugar, Aerolíneas va a perder el único aeropuerto en el que domina el mercado internacional.

AG: Sin contar la concesión indiscriminada a empresas extranjeras de rutas desde el interior del país para sacar a los pasajeros en sexta libertad vía Santiago de Chile, Lima, Panamá, etc.

GL: Exactamente. Aeroparque se había convertido en una alternativa para los vuelos internacionales, no sólo para los vuelos regionales sino que había gente que lo usaba para vuelos originados en San Pablo o Santiago de Chile para, desde allí, seguir sus viajes a destinos internacionales como Estados Unidos y Europa. Si bien es una medida general que se adopta para el Aeroparque, cuando vemos quiénes son los afectados reales, hay tres: Aerolíneas-Austral, el grupo Latam y Gol, pero sobre todo Aerolíneas porque concentra el 50% de la demanda. En 2010 hubo un poco más de 700.000 pasajeros en los vuelos que ahora se van a suprimir y para 2017 se proyecta que va a haber unos 2.500.000 de pasajeros, lo cual es mucho.

AG: ¿O sea que serían vuelos que ya no saldrían de Aeroparque y saldrían de otro lugar?

GL: Los vuelos que no van a estar permitidos desde Aeroparque son para 2.500.000 de pasajeros según la proyección para 2017. Eso no quiere decir que van a ir a Ezeiza. Y ésta es una cuestión clave, porque cada vez se valora más a los aeropuertos cercanos a los centros de las ciudades, porque si vos utilizás un aeropuerto alejado tenés que incorporar en tu presupuesto de viaje el alto costo del transporte terrestre y además el tiempo que conlleva ese viaje, que en hora pico puede ser muy importante. Por esa razón hay demandas, por ejemplo la de viajes de negocios, la de gente que viene de Brasil o Chile hacia Buenos Aires y plantean una jornada laboral llegando a la mañana y volviendo a la noche, que ahora van a tener que agregar al tiempo de viaje aéreo el tiempo de viaje terrestre desde Ezeiza hasta el centro de la ciudad. Es decir, que en estas horas pico es tanto el tiempo que se adiciona y el tiempo de espera en aeropuertos, que es probable que estos pasajeros directamente decidan no viajar y resolver sus necesidades de otra forma. Algo similar pasa con los turistas, que si bien no están tan preocupados con el tiempo de viaje, sí se preo-

si vos utilizás un aeropuerto alejado tenés que incorporar en tu presupuesto de viaje el alto costo del transporte terrestre y además el tiempo que conlleva ese viaje, que en hora pico puede ser muy importante.

cupan por el costo: si un turista de San Pablo quiere pasar un fin de semana en Buenos Aires, va a tener que sumar al transporte aéreo, el alto costo del transporte terrestre desde Ezeiza. Eso eleva mucho el costo y, en estos casos de estadías cortas, los pasajeros pueden considerar este factor como negativo.

Desde un punto de vista técnico, mover estos vuelos a Ezeiza va a incidir en la elasticidad-precio de la demanda y en la elasticidad-tiempo de la demanda. Si el tiempo de viaje aumenta por la necesidad de un largo viaje terrestre o el precio crece porque hay que agregar un precio que antes no estaba calculado, es menos la gente que va a viajar. Entonces, no es que vamos a tener 2.500.000 de pasajeros que van a pasar de Aeroparque a Ezeiza. Van a pasar menos.

Y hay otra cuestión, que son los pasajeros que pasan en conexión por Aeroparque. Con el desarrollo de los vuelos regionales se fueron agregando año a año pasajeros en conexión en dos grandes grupos: la gente del interior que iba a países limítrofes y la gente de estos países hacia el interior, por un lado, y la conexión de pasajeros que vuelan entre países limítrofes (especialmente entre Brasil y Chile) haciendo conexión en Aeroparque y usando generalmente a Aerolíneas como transportador. Es decir, que en este caso se está exportando un servicio aéreo. Si yo paso estos vuelos a Ezeiza, en realidad en Ezeiza ya hay vuelos de cabotaje, pero muy pocos y orientados a las conexiones de primera y última hora del día con los vuelos de Europa y Estados Unidos, no de los países limítrofes.

Los pasajeros del interior hacia Río, San Pablo o Santiago de Chile pueden hoy acceder vía Aeroparque a varias frecuencias diarias a lo largo del día. Con este cambio quedarían imposibilitados de hacer estas conexiones o de hacerlas en un solo momento del día. Ya no van a tener la opción del Aeroparque y van a tener que optar por hacer una parte del trayecto por vía terrestre (Aeroparque-Ezeiza) o bien se van a ir directamente a los países limítrofes por otras empresas que cada vez se están fomentando más.

¿Cómo afecta todo esto a los trabajadores? En primer lugar, la demanda que hoy hay en Aeroparque no es la misma que va a haber en Ezeiza. Y si la demanda crece porque crece todo el mercado, se va a mantener en valores similares pero podría haber crecido mucho más, por lo que tendríamos una disminución relativa de la cantidad de pasajeros. Eso va a implicar que van a hacer falta menos empleados de tráfico, menos empleados que cargan y descargan valijas. Por la baja de la demanda va a haber menos vuelos; si la oferta se ajusta a la demanda va a haber menos necesidad de señaleros, pilotos, tripulaciones, gente que despacha combustible, toda la cadena aérea. Porque lo que vamos a tener una disminución de la demanda total para Buenos Aires sólo por el pase de un aeropuerto al otro. Y respecto a las conexiones, si los pasajeros dejan de conectar en Aeroparque es muy posible que usen aeropuertos en países extranjeros. Esto le va a quitar posibilidades de trabajo al personal local pero en cambio, habrá más trabajo para personal en el extranjero. Esta lógica lleva a la competencia con los hubs de otros países. Para los dueños de una línea aérea chilena, brasileña, paraguaya o uruguaya es una muy grata noticia que Aeroparque vea restringida toda esta operación, que se reorientará hacia sus bases operativas y sus líneas aéreas.

AG: ¿Y esto no podría beneficiar por ejemplo a Rosario o Córdoba?

GL: Levemente. Dependerá de las conexiones que haya entre ciudades y el resto del país, y cómo se articula la pro-

Si el tiempo de viaje aumenta por la necesidad de un largo viaje terrestre o el precio crece porque hay que agregar un precio que antes no estaba calculado, es menos la gente que va a viajar. Entonces, no es que vamos a tener 2.500.000 de pasajeros que van a pasar de Aeroparque a Ezeiza. Van a pasar menos.

gramación entre éstas y los vuelos a ciudades del exterior a nivel regional. Pero tengamos en cuenta que en el interior esos vuelos internacionales los están operando empresas extranjeras, con lo cual una parte de ese viaje ya lo pierde de entrada un operador nacional.

AG: Es decir, que Aerolíneas tendría que reprogramar sus operaciones desde Rosario o Córdoba en una medida mucho mayor que la actual para que ese hub funcione como tal.

GL: Y no son hubs complejos. Para tener un hub complejo, que te permita promover transbordos hacia una multiplicidad de destinos en Argentina y otra multiplicidad en el extranjero, necesitás una operación como la que tienen los grandes hubs, no la que tienen Rosario y otras ciudades del interior. Por lo tanto, va a haber una importante transferencia de tráfico hacia los grandes hubs brasileños y chilenos, y va a retomar importancia el hub uruguayo de Montevideo. Pluna tenía un plan de negocios en su última versión orientado a los pasajeros que salían de Aeroparque con destino al Brasil, para la gente que prefería hacer transbordo en Montevideo y no tener que tomar su primer vuelo en Ezeiza. Esto se ve en todo el mundo, incluso cuando un argentino quiere llegar al aeropuerto céntrico en San Pablo o Río de Janeiro y decide incorporar una conexión en Curitiba o Porto Alegre.



No es casual que las nuevas empresas no sólo hayan pedido la mayor parte de sus vuelos desde Buenos Aires, sino en particular desde Aeroparque. Es que la demanda tiene una particular preferencia entre un aeropuerto y el otro.

Esto no sólo afecta al trabajador directo sino a los trabajadores de una vasta cadena de servicios que se asocian al pasajero aéreo. Cuando se saquen los vuelos de Aeroparque se van a des-incentivar a los pasajeros brasileiros que vienen por turismo o negocios, afectando a la hotelería, la gastronomía, el transporte, el comercio; una gama de actividades que tienen mucha incidencia en este tipo de pasajeros.

¿Qué opciones tenemos? El gobierno ha optado por restringir fuertemente las operaciones en Aeroparque, afectando principalmente a Aerolíneas Argentinas. Pero hay otras opciones: la primera es aumentar fuertemente la oferta y la demanda, ampliando la capacidad del Aeroparque. Este gobierno en 2016 había dicho en una resolución que el Aeroparque NO estaba congestionado y por eso habilitó nuevamente la operación de taxis aéreos y vuelos ejecutivos, y un año después nos dice que, como Sí está congestionado, se tienen que ir los vuelos internacionales, especialmente de Aerolíneas Argentinas. Eso marca prioridades entre el transporte aéreo privado y semi-privado respecto del transporte público masivo representado por Aerolíneas, Austral, Gol y Latam. Ahí ya tenemos una preferencia en el uso de la infraestructura. En segundo lugar, tenemos una serie de obras que han sido canceladas o postergadas por el gobierno en el Aeroparque.

AG: ¿Aeroparque puede ampliarse? ¿Hacia dónde?

GL: Aeroparque cuenta con planes de desarrollo, evolución y ampliación que no se basan sólo en ampliar superficie sino en mejorar el área de operación. Había que hacer los dos rellenos, de los que se tenía que hacer cargo el gobierno de la ciudad de Buenos Aires e hizo el relleno Sur. El relleno Norte todavía no se hizo y hay un compromiso del gobierno de la ciudad para hacerlo. Porque estos dos rellenos, posibilitan modificar la traza de los rodajes que hoy están muy cerca del eje de pista, para ubicarlos en una franja como la que recomienda el Anexo 14 de OACI. Eso permite hacer las salidas rápidas y un montón de intervenciones que se pueden hacer aún sin incorporar una segunda pista. Sólo el hecho de tener los rodajes desplazados y la ampliación de la plataforma significan ampliar el aeropuerto. Falta hacer el relleno Norte, mudar la terminal presidencial, que se había especificado que iba a estar al Sur del área industrial y después se quiso cambiar por otros lugares donde había actividad de líneas aéreas. La mudanza no se hizo. Se canceló el proyecto para cambiar la unidad de combustible con sistema de hidrante, que acortaría los tiempos de reaprovisionamiento. Es otra forma de aumentar también la capacidad.

AG: Otra pregunta sobre infraestructura, basada en tu experiencia en aeropuertos y los trabajadores que se tendrían que relocalizar: los slots y puestos operativos en la rampa de Ezeiza son los que ya están. Uno con mentalidad empresaria podría decir: optimizando el uso del personal que ya está en Ezeiza e intensificando las tareas resolvería gran parte de las operaciones futuras. Por lo tanto, no sería necesario el traspaso de toda la gente que se dice que tiene que traspasarse desde Aeroparque. ¿Esto es así o hay cambios en la infraestructura de Ezeiza que tendrían que hacerse para incorporar a toda esa gente? Desde el punto de vista de APA, el gremio que nuclea a la mayor parte de esos trabajadores, no sabemos adónde van a ir a parar.

GL: Buena pregunta. Porque uno dice: hay que pasar los vuelos a Ezeiza. ¿Y cuál es la situación de Ezeiza? Hay varias franjas al día que ya tienen un uso intensivo donde no sobra capacidad; por lo tanto los vuelos que ahora se van a incorporar deberían programarse en los horarios en que hay capacidad ociosa, que es la menos comercial. Cuando ves hoy los planteles de personal que trabajan en Ezeiza en distintos turnos, hay momentos de mucho trabajo, intensivo, con llegadas y partidas y otros más tranquilos que es donde se supone que se van a tener que programar los nuevos vuelos, ya que no lo van a poder hacer en los momentos de saturación del aeropuerto. Entonces, no va a haber exigencia de más empleados en estos turnos para atender una nueva demanda, que no va a tener lugar porque no va a haber espacio para satisfacerla, y los turnos con más capacidad ociosa ya están ocupados, por lo que la necesidad de nuevo personal proveniente de Aeroparque va a ser muy escueta y puntual, para labores específicas. Si va a haber que ocupar horarios en los que ya hay suficientes recursos, tanto físicos como de personal, es muy probable que el personal que ya trabaja en esos horarios pueda cubrir las necesidades de estos nuevos vuelos. Va a ser muy difícil incorporar masivamente personal proveniente de Aeroparque en esas condiciones.

Constituir una acción de vulnerabilidad. Y cualquier vulnerabilidad tiene consecuencias para el trabajador, porque después la gente no se quiere subir a un avión de esa línea aérea o de ese aeropuerto, y eso repercute sobre los trabajadores involucrados.

AG: Los horarios pico de los hubs no son caprichosos, obedecen también a la demanda. ¿Podría pasar que esta reorientación hacia horarios no pico en Ezeiza ahuyente la demanda de los pasajeros de negocios, por ejemplo?

GL: Sí. Es probable que algunos vuelos muy demandados queden en esos horarios pico, no muchos y con pasajes más caros. Pero van a ser muy pocos y es probable que den lugar a reprogramaciones de otros vuelos menos demandados. En cualquier caso, de ninguna manera van a ser la totalidad de los vuelos traspasados desde Aeroparque.

Aquí hay un problema de capacidad: si es cierto que va a haber un incremento de la demanda, hay varios proyectos de ampliación de infraestructura en Aeroparque y Ezeiza que se han visto suspendidos o postergados por la actual gestión. Los avances habidos han sido muy pocos e insuficientes: la nueva torre de control de Aeroparque, por ejemplo, iniciada en 2015, no significa que por ella el aeropuerto tenga más capacidad. Lo que puede llegar a ocurrir es que haya una presión muy fuerte sobre la operación del aeropuerto y que se busque achicar los tiempos entre despegues y aterrizajes (otra forma de aumentar capacidad), pero si las demás instalaciones se mantienen iguales que antes, pueden constituir una acción de vulnerabilidad. Y cualquier vulnerabilidad tiene consecuencias para el trabajador, porque después la gente no se quiere subir a un avión de esa línea aérea o de ese aeropuerto, y eso repercute sobre los trabajadores involucrados.



TURISMO 2017/18



BARILOCHE

- *HOTEL ANTÁRTIDA (centro)

CALAFATE

- *HOTEL BAHIA REDONDA CFT/CIUDAD

SAN MARTIN DE LOS ANDES

- *HOSTERÍA ASPEN

NEUQUEN

- HOTEL GENDARMERIA
- HOTEL CIRCULO DE SUBOFICIALES Fuerza Aerea

PUERTO MADRYN

- HOTEL PLAYA
- HOTEL GRAN MADRYN

USHUAIA

- *HOTEL ALTOS DE USHUAIA

IGUAZÚ

- *CABAÑAS DEL LEÑADOR

COLÓN

- *HOTEL CEPEDA
- HOTEL HOLIMASU

FEDERACIÓN

- *COMPLEJO IRUPÉ

GUALEGUAYCHÚ

- *CABAÑAS DEL MIRADOR

CÓRDOBA

- *HOTEL KING DAVID FLAT
- *HOSTERÍA PLAZA

ROSARIO

- HOTEL CIRCULO SUBOFICIALES

PARANÁ

- HOTEL CIRCULO SUBOFICIALES

LA RIOJA

- NAINDO PARK HOTEL

MERLO

- *EL REFUGIO DE LA LUNA COMPLEJO UNICORNIO

MENDOZA

- *VECCHIA ROMA
- *ALTEZZA APART Y SUITES
- HOTEL Circ. Sub. Oficiales Fuerza Aérea

SAN RAFAEL

- *COMPLEJO TURÍSTICO MI SUEÑO

SALTA

- *HOTEL SALTA POR SIEMPRE
- *HOTEL PLAZA
- *HOSTERÍA DEL PARQUE

JUJUY/TILCARA

- HOTEL EL REPOSO DEL DIABLO
- HOSTERÍA LA MORADA

TUCUMÁN

- HOTEL MEDITERRANEO

MAR del PLATA

- *HOTEL APA/OSPA
- HOTEL JUAN D. PERÓN
- HOTEL SUTEBA

PINAMAR

- *APART AMERICA

VILLA GESELL

- *HOSTERÍA OASIS
- HOTEL DE LA PLAZA

MAR DE AJO

- *HOTEL LATINOAMERICANO

SANTA TERESITA

- *HOTEL GRAN LIDO

SAN CLEMENTE del TUYÚ

- CENTRO TURÍSTICO GERMÁN ABDALA

SIERRA DE LA VENTANA

- CABAÑAS RUMEL

TANDIL

- HOTEL AUSTRAL
- HOTEL CIRCULO DE SUBOFICIALES DE FUERZA AEREA

BAHÍA SAN BLAS

- PARADOR GALLO

RIO NEGRO

- LAS GRUTAS

BUENOS AIRES

- *HOTEL BAUEN
- *HOTEL 5 DE OCTUBRE
- *HOTEL CIRCULO SUBOFICIALES FUERZA AEREA



Turismo@apaeronauticos.org.ar

LOS PRECIOS Y RESERVAS SE DEBERAN CONSULTAR AL TELEFONO 011-4823-7223 - INT. 125 COMPAÑERA NORA QUADRO

*Descuento por haberes

CONFERENCIA DE LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF) - Sección de Aviación Civil - Comité de Tierra

Entre el 4 y el 7 de diciembre de 2017 se reunió, por primera vez en Argentina, la Conferencia mundial de la Sección de Aviación Civil de la ITF para tratar la problemática de los trabajadores de tierra de la aviación.



Organizada por la propia ITF y actuando como anfitriones los sindicatos APA y UPSA, durante 4 días se desarrollaron en la sede de APA numerosas actividades tendientes a analizar y debatir la situación por la que atraviesan trabajadores/as en las distintas áreas y tareas que se desarrollan en tierra al servicio de la aviación.

Tras el acto de apertura, la primera actividad fue la del 5º Encuentro Regional de Trabajadores de Rampa bajo la consigna: "Perspectivas de organización en la nueva configuración política latinoamericana". Con la masiva presencia de trabajadores de rampa de varios países la actividad continuó con la disertación de Luciana Ghiotto en el marco de la "Confluencia FUERA OMC", en la que los pueblos de todo el mundo exigimos Comercio Justo, y nos oponemos a los Tratados de Libre Comercio que acentúan las desigualdades sociales para beneficio de las grandes corporaciones.

A lo largo de las jornadas se debatieron las tendencias y amenazas en materia de relaciones laborales en sectores tales como Mantenimiento y Control del tráfico aéreo.

Los sindicatos argentinos anfitriones organizaron reuniones paralelas de intercambio de información y estrategias con la numerosa delegación sindical brasileña, y firmaron convenios de cooperación sindical con centrales de España e Italia (ver nota aparte).

El día 7 funcionó el Plenario General de la Sección, en el que se analizó la situación de la actividad de los trabajadores aeronáuticos



de tierra en su conjunto.

Al cierre de la Conferencia, AEROGREMIAL entrevistó a Gabriel Mocho, Secretario General de la Sección de Aviación Civil de la ITF, quien nos brindó el siguiente balance de la semana de deliberaciones:

"El balance ha sido muy positivo, por los comentarios que he podido escuchar de los participantes. Porque una cosa es como lo vemos los que estamos en la mesa y otra como lo ven quienes han tenido que participar todos los días. Positivo no sólo porque APA los trató muy bien en su edificio y UPSA los va a tratar muy bien seguramente en su predio. Más allá de las cuestiones sociales y gastronómicas, creo que el contenido ha sido interesante. Ha habido interés, se han acercado a traernos ejemplos y experiencias y a ofrecer ayuda. Esto es bueno porque, como hablábamos con Edgardo Llano, que es el presidente del Comité de Tierra a nivel mundial y presidió estas jornadas, imaginábamos dar un resumen de nuestras campañas más activas para que se sumen, como finalmente ocurrió, a las campañas de Qatar Airways, los aeropuertos y las aerolíneas de bajo costo; y como también hicimos con el TISA, tema crucial sobre el que tenemos que seguir trabajando y que es de gran importancia porque la semana próxima tenemos aquí en Argentina la reunión de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y está intrínsecamente relacionada una con la otra. Porque el TISA es una nueva avenida por la que se intentan flexibilizar al máximo las condiciones laborales, convertir al trabajo en una mercancía y hacer que los países tengan cada vez menos posibilidad de regular el trabajo de sus propios habitantes. Cuestiones que la ITF viene trabajando desde hace muchos años, y viene reclamando que éstas son cuestiones que no deben debatirse en la OMC o en el GATS sino que la aviación tiene un ámbito para ello que es de las Naciones Unidas: es la OACI. Nos puede gustar o no cómo llevan estos temas, pero es la agencia de la ONU para la aviación y es la que tiene a cargo la seguridad operacional. No podemos permitir que se divida a la aviación y que se la trate solamente como una cuestión comercial, porque hay vidas de por medio y no quere-



mos aprenderlo del peor modo, del más difícil. (...)
Respecto a la satisfacción que esta conferencia se desarrolle en Argentina, es un reconocimiento al liderazgo mundial de Edgardo (Llano), quien viene participando desde hace muchos años en ITF con posiciones y trabajo interesantes, y demostrando que trabajando con los sindicatos unidos pueden lograrse cosas concretas, como la estatización de Aerolíneas Argentinas hace un tiempo, hasta este logro de hoy en este mismo edificio donde se firma un convenio con una empresa de bajo costo (Avian). Empresa que, a pesar que desde el gobierno se promueve un ingreso indiscriminado de este tipo de negocios, sabe que para operar se tiene que sentar a negociar con los sindicatos. En un hecho que no es común en el mundo de hoy, han firmado un convenio colectivo antes de empezar a operar. Esto es muy positivo para los trabajadores de Avian y de las otras compañías, y es muy positivo para la propia compañía también. Porque hay algunos empresarios mercenarios que creen que, metiéndose en este negocio e ignorando a la representación de los trabajadores, van a ganar un peso o un dólar más. Sabemos que en el mundo las compañías que perduran son las que tienen buena relación con sus trabajadores y con sus sindicatos. Eso también es un buen negocio, y un buen negocio para todos. Esto es lo que en la ITF hemos visto que funciona y es lo que queremos promover.”

FIRMA DE CONVENIOS DE COOPERACIÓN SINDICAL CON CC.OO (ESPAÑA) Y FIT-CISL (ITALIA)

Coincidiendo con la realización en Buenos Aires de la Conferencia de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) – Sección de Aviación Civil, se firmaron convenios de cooperación con importantes centrales obreras europeas.

Entre los sindicatos aeronáuticos unidos de Argentina y sus pares de la central española COMISIONES OBRERAS (CC. OO.) y la FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI (FIT-CISL), se firmaron sendos Protocolos de cooperación por los cuales dichas organizaciones se proponen reforzar y complementar la coordinación que ya tienen como miembros de la ITF, y cooperar como sindicatos en todas las actividades, acciones y recursos en los que compartan objetivos comunes.

Entre los principales objetivos de los convenios se destacan:

- Campañas por mejores derechos y condiciones laborales
- Sueldos decentes que garanticen condiciones de vida dignas.
- Promoción de la inversión en trabajo decente.
- Presión sobre las organizaciones empresariales internacionales

les aeronáuticas para que involucren a sus trabajadores en la toma de decisiones.

- Presión sobre los gobiernos para proteger los criterios económicos, legales y laborales.
- Fuerte influencia política internacional.

En materia de solidaridad internacional, los convenios prevén la conformación de una red sindical internacional y mecanismos de intercambio de información y reuniones periódicas y regulares.

También prevén la mutua facilitación de las infraestructuras, asistencia en materia jurídica y civil de que dispone cada organización.



RED LATAM ITF, ENCUENTROS Y SOLIDARIDADES EN LA PATRIA GRANDE

Una delegación de APA participó del encuentro de la Red LATAM ITF en **Cartagena**, los días 26 y 27 de noviembre.

Marín Labajos, Alejandro D'Alotta y Dolores Dufau fueron los encargados de llevar la información sobre nuestra situación, así como de asumir nuevos compromisos para los años siguientes.

Uno de esos compromisos es el desarrollo de una agenda de género con nuestras compañeras en Argentina, sumando esfuerzos a la responsabilidad ya asumida en **Marruecos**, en el Congreso de Mujeres ITF, donde también participó **Mónica Ameneiros**, por nuestra Secretaría de Género.



Una mención aparte merece **la huelga de pilotos de ACDAC en Colombia. Los pilotos de Avianca desarrollaron una huelga que se extendió por más de 50 días.** La respuesta de la empresa fue la persecución sindical, el desgaste y estigmatización de los huelguistas y el intento de socavar la medida mediante la contratación de pilotos extranjeros. APA se solidarizó con ellos desde el primer día y entendemos que es necesario reforzar **la lucha a nivel continental** para empoderar a cada sindicato de la región con la fuerza de todos los trabajadores organizados. Tal fue el caso de los **34 trabajadores y trabajadoras despedidos por LA-**



TAM en Montevideo, Uruguay, que recibieron de forma inmediata el apoyo de toda la Red LATAM para revertir su situación. La empresa decidió terciarizar la base completa, y traer trabajadores de Brasil y Chile a reemplazar a las y los trabajadores uruguayos, a través de un ardid. La propuesta de la empresa (rechazada por los trabajadores) fue recontratar a todos por un cuarto de su salario, a cargo de la nueva firma Global. También allí llevamos **nuestra solidaridad activa con la presencia de Edgardo Llano, Martín Labajos y Dina Feller** quienes estuvieron apoyando a las y los compañeros en Montevideo.



RECONOCIMIENTO A NUESTRO COMPAÑERO RAFAEL MELLA

Entre el 30 de noviembre y el 1° de diciembre pasados se desarrolló en La Habana, Cuba, la primera Conferencia del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte y Puertos de Cuba (SNTTP)

Como invitados internacionales participaron nuestros compañeros Rafael Mella y Pablo Dolagaratz, Secretarios Adjunto y Gremial de APA respectivamente, junto a dirigentes sindicales de México y Estados Unidos.

A lo largo de la Conferencia se analizó la situación y las líneas de acción sindical de los trabajadores de dicha actividad en el actual contexto internacional.

Un momento sumamente emotivo se vivió al recibir el compañero Mella, de parte de los trabajadores cubanos y del Secretario General del SNTTP, Fermín Iunpierrri, la Condecoración "José María Pérez Capote" a la trayectoria de 20 años de solidaridad con las luchas de la clase trabajadora cubana.



¡ MOCHILAS ESCOLARES ULTIMO AÑO !

Que los datos son manuales ! Desde el año siguiente, cada afiliado debera ingresar los datos de sus hijos a la web de APA.

Si todavía no llenaste el formulario, comunicate con tu delegado/a

Cada año nuestro sindicato, a través de la Secretaría de Acción Social, realiza la entrega de MOCHILAS para el comienzo de clases.

Se entrega desde los 4 años de edad hasta los 18 años.

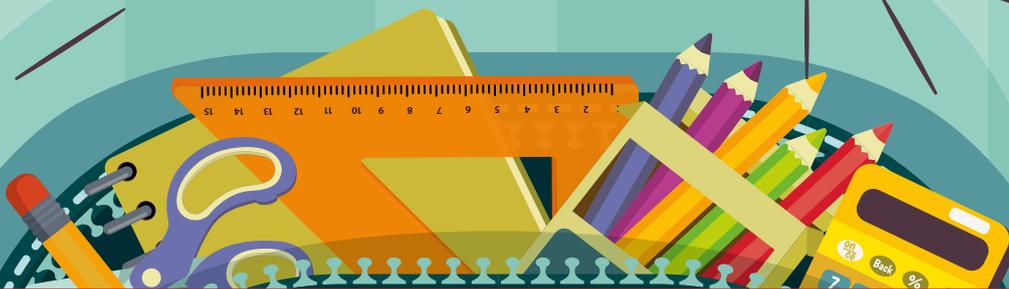
Se incluyen hijos/as con capacidades diferentes o que cursen educación especial

Mochilita para ciclo preescolar

Mochila primer ciclo primaria (1ero a 3er grado)

Mochila segundo ciclo primaria (4to a 7mo grado)

Mochila secundario



Requisitos: Ingresar los datos a www.aeronauticosapa.org.ar

SOSTENER LA “SEGURIDAD AÉREA” CON REDUCCIÓN DE COSTOS LABORALES ES UNA FALACIA

APA participó el III Encuentro sobre Seguridad Operacional en la semana del 10 de noviembre en Buenos Aires. Hubo más de 500 inscriptos, algunas posturas lamentables, y muchos especialistas que plantean en serio la Seguridad Aérea. Por **Rodrigo Borrás***

Se realizó en Buenos Aires el Tercer Encuentro sobre la Visión Global de la Investigación para la Seguridad Operacional organizado por la **Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC)**, fue el pasado 10 de noviembre y contó con la participación de más de 500 inscriptos en la sede de la UCA. El evento duró una semana y finalizó con una exposición de especialistas en el tema.

Los compañeros de APA dijeron presente en este importante encuentro, donde, por primera vez pudimos ver las realidades de las empresas más importantes a nivel mundial sobre la **seguridad en la actividad aérea** y donde el gobierno nacional aprovechó la ocasión para dar vuelo a su “Revolución de los Aviones” de la mano del Ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, en la misma semana en que se presentó en el Congreso, el **proyecto de la reforma laboral**.

Dos conceptos totalmente opuestos: Seguridad Operacional y Reforma Laboral, uno busca los máximos estándares de calidad en las operaciones y el otro bajar los cos-

tos laborales a cambio de precarización y flexibilización del trabajador. **Son dos elementos que no pueden ir juntos nunca en política de Estado que apueste realmente a garantizar rutas aéreas seguras y desarrollo aerocomercial.** Los argentinos y la actividad aérea ya lo vivimos en carne propia **en la década del '90**, momento en el que las políticas laborales de ajuste, llevaron a uno de los accidentes más terribles en nuestra actividad como fue el **caso LAPA en Aeroparque.**

Sin embargo, desde APA consideramos fundamentales estos encuentros, que siempre nos acercan a personas realmente interesadas en hacer de la seguridad un standard concreto. Es así como conocimos a Pilar Vera, Presidenta de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias. Además de representantes de Embraer, Boeing, ATR, Airbus, Rolls Royce e integrantes de OACI, NTSB, ISASI, IPAC, EASA y los organizadores, de la JIAAC.

*Pro Secretario de Política Aérea y Relaciones Institucionales de APA



¿CÓMO SE BAJAN LOS COSTOS LABORALES AERONÁUTICOS? ELIMINANDO DESPACHANTES OPERATIVOS, POR EJEMPLO

*En esta nota te contamos cuáles son los efectos bajo-costo para las empresas, sin que eso baje el costo del pasaje para el pasajero. No es un trabalenguas: LATAM restringió la franquicia de equipaje y te cobra los kilos excedentes. LATAM te cobra la comida abordo desde junio. Pero LATAM NO BAJÓ LOS COSTOS DE LOS PASAJES. Te lo venimos contando: el bajo costo es para los empresarios. No para el pasajero. Por **Diego Gil****

“Caso 2: Vuelo JJ801x/xxabril2017. En la figura 4 se puede observar una vez más, otro plan de vuelo efectuado en São Paulo, Brasil, en la Central de Despacho Remoto. En esta oportunidad encontramos que se produce un error al cargar la matrícula de la aeronave al sistema compartido. Se inserta como “PT-MSO” pero la matrícula que corresponde es “PT-MCO”. Este dato que podría parecer tonto, representa no sólo una diferencia de peso entre distintas aeronaves, sino algo peor, que no se tengan en cuenta, entre otras cosas, las restricciones de mantenimiento del equipo que va a volar.

En la figura 5 se muestra que, luego de la intervención de los Despachantes de Ezeiza, dicho dato es corregido en el Loadsheet final enviado al avión”: este es sólo un extracto de lo que, desde APA informamos a las autoridades locales de LATAM y a la autoridad de aplicación, ANAC. Sin resultado, lamentablemente. Sin ninguna respuesta.

A mediados de este año, más exactamente desde el 16 de mayo, la flota de aviones de la empresa brasileña TAM Linhas Aéreas, ya no se despacha desde cada ciudad. Ahora se usa el despacho remoto.

El despacho remoto es aquel que se realiza en una central (tipo call center) donde un grupo de trabajadores realiza (al mismo tiempo y a destajo) el despacho de una gran cantidad de vuelos durante su jornada laboral.

A un despachante le toma aproximadamente una hora “y pico” realizar el peso y balance de un avión, y su plan de vuelo. En la central remota, se hacen hasta 14 vuelos en una jornada de 6 horas. Sacá la cuenta...

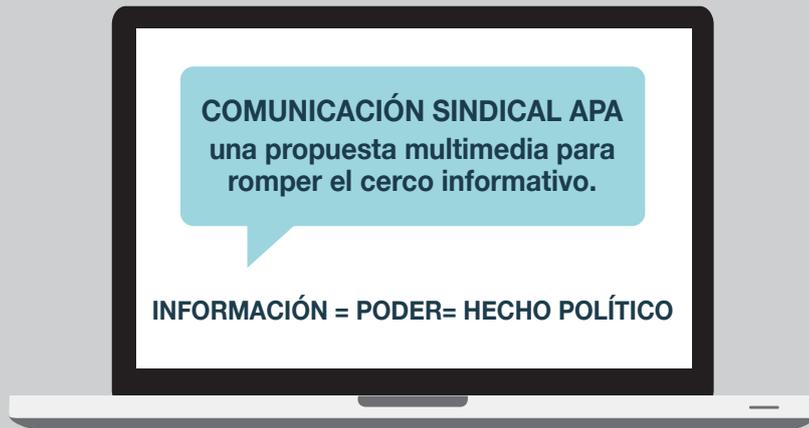
¿Calculaste la cantidad de errores que se pueden deslizar? Desde APA los calculamos, los documentamos, los denunciamos, aunque eso no detuvo a LATAM: las funciones de los despachantes se vieron anuladas, aunque todos ellos mantienen su trabajo por la gestión gremial.

Así se expande la estrategia low-cost de las aerolíneas regionales: vulneran las normas aeronáuticas, reducen el costo laboral y ponen en riesgo la seguridad operacional. Es la única forma de generar más ganancias. ¿Las vidas involucradas? No importa. Es la única forma de generar más ganancias.

**Delegado de LATAM en Ezeiza*



INSTRUCTIVO PARA EL USO DE LA PA



OBJETIVOS INTERNOS

- Mecanismos mas directos y eficaces de información y comunicación entre la organización y los afiliados.
- Transmitir las informaciones que no aparecen en los demás medios de comunicación

OBJETIVOS EXTERNOS

- Comunicar al publico en general la visión sindical, política y social de nuestro sindicato y sus organizaciones hermanas.
- Combatir las campañas de desinformación y noticias falsas que se pretenden instalar desde el gobierno y los medios hegemónicos.

APP de APA

- Nuevo aplicativo para descargar en celulares.
- Permite acceder a toda la información, comunicados, últimas noticias y AEROGREMIAL Digital
- Accede a todos los medios de comunicación de APA.

WEB

- Acceso al publico general y contenido con acceso exclusivo para afiliados
- Contacto directo con las diferentes secretarías
- Revista AEROGREMIAL Digital
- Nuevas secciones y temáticas.
- Actualización inmediata de la información
- Comunicados, gacetillas y publicaciones
- Formularios de afiliación

ESTRATEGIA de MEDIOS

Pagina web www.apaeronauticos.org.ar
Pagina Facebook / Canal YouTube / Cuenta twitter
App para Android y iPhone
Revista Aero gremial.

PÁGINA WEB Y LA APLICACIÓN DE APA

www.apaeronauticos.org.ar

AFILIACIÓN

1. El futuro afiliado deberá ingresar a: <http://www.apaeronauticos.org.ar/afiliacion.php>
2. Completar el formulario con todos sus datos (tener en cuenta que hay datos obligatorios para ingresar).
3. Al dar aceptar, se ingresará a una segunda página donde
4. se deberá descargar un formulario, imprimirlo, completarlo y enviarlo escaneado por medio de la web o dárselo a su delegado, para así completar el pedido de afiliación.
5. La web le informará mediante un mensaje que la información fue cargada de manera correcta.
6. Para confirmar o denegar la afiliación, le llegará al solicitante un mail informándole sobre la situación y los pasos a seguir.

PRIMER INICIO DE SESIÓN DEL AFILIADO

1. Deberá hacerse obligatoriamente via web
2. El afiliado ingresará a la sección “Afiliados” accediendo a: <http://www.apaeronauticos.org.ar/afiliados.php>
3. Al ingresar su DNI y número de afiliado, deberá completar el formulario de datos (teniendo en cuenta que hay datos obligatorios para ingresar) y los de sus hijos, en caso de que los tenga.
4. Si tiene hijos, deberá ingresar los datos de cada uno y dar actualizar luego de cada hijo y finalizar al terminar la carga total de los mismos.
5. La web lo redirecciona a una página donde el afiliado deberá generar una nueva contraseña con un mínimo de 6 hasta 10 caracteres.
6. A partir de ese momento puede ingresar a la sección exclusiva de afiliados, donde podrá modificar sus datos, acceder a contenido exclusivo y el acceso a la app de android para bajarla y usarla con su DNI y contraseña.
7. Para sistema ios estará disponible a partir de enero de 2019.
8. Cualquier duda deberá consultarse con el delegado/a.

APLICACIÓN (APP)

1. Una vez completado todo lo mencionado arriba, el afiliado deberá ingresar en su teléfono móvil al Play store (sistema android) y buscar Aeronáuticos-APA y descargar la aplicación.
2. Al abrirla, deberá ingresar con su DNI y nueva contraseña y de esa manera tendrá acceso a los contenidos exclusivos.
3. Próximamente se encontrará disponible para el sistema ios.
4. Para comunicarse con las Secretarías al mail que figura en la APP, deberá posicionarse el mouse sobre el mismo y apretar la opción copiar.
5. Ingresar al mail configurado en cada teléfono móvil y pegar dicha dirección y redactar el mail a la secretaría elegida.

PRACTICANDO LA UNIDAD: ESPACIO INTERSINDICAL SALUD, TRABAJO Y PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES

*En esta nota te contamos cómo surge y cómo se desarrolla un espacio de unidad intersindical, en el que APA viene participando hace más de un año. **Pablo Borneo**, quien además de este espacio, organiza la Oficina de Salud, Seguridad e Higiene de APA, nos cuenta esta valiosa experiencia.*

Breve Reseña. El ESPACIO surgió en el mes de Septiembre del 2016, luego de la experiencia argentina del Seminario Internacional, que contó con la presencia de 700 delegados de todo el país y un número superior a 60 profesionales de la patria grande hasta Iberoamérica, desarrollado en dos Sedes: Mar del Plata y Ciudad de Buenos Aires (Facultad de Ciencias Sociales).

En principio el “ESPACIO INTERSINDICAL SALUD, TRABAJO Y PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES”, pretendía convertirse en una usina de conocimiento propio, en el cual confluyeran las vivencias gremiales de cada participante y la adquisición de nuevas capacidades, (herramientas y recursos vinculados al concepto Salud como derecho humano y fundamental, lejos de las planillas predeterminadas de la gestión típica de los departamentos de Seguridad e Higiene de las patronales), para compartir al interior de cada una de las organizaciones, con delegados de base, miembros de Comités Mixtos y militantes. Al día de la fecha, el espacio suma 23 sindicatos, provenientes de distintas centrales de trabajadores/as: CTA, CGT y la CORRIENTE FEDERAL.

Para que este ESPACIO subsista, contamos con el compromiso militante de muchos compañeros y con las conducciones de cada organización sindical.

Trabajamos con voluntad y espíritu colectivo para poner el foco en los efectos negativos de los diferentes modelos productivos de las empresas. Para ello, en conjunto y en unidad de acción, a través de las comisiones mixtas, basamos nuestra estrategia en la PREVENCIÓN, demostrando que es posible construir otro parámetro en términos de condiciones de trabajo y medio ambiente.

Lucha contra la LEY DE ART. A partir del mes de Febrero del

año 2017 el espacio mutó, para transformarse en una suerte de frente de trabajadores y de trabajadoras que aunaron esfuerzos para impedir la adhesión provincial de Buenos Aires a la Ley Nacional de ART.

Esta Ley 27348 es inconstitucional, porque vulnera el derecho a acceder a la SALUD y a la JUSTICIA de forma irrestricta a las y los trabajadores. Y aunque se aprobó en la Nación, logramos que nuestra lucha frene la adhesión de la Legislatura Bonaerense hasta los primeros días de diciembre, fecha en la que finalmente se votó la adhesión.

En esta lucha, fue permanente el contacto con los bloques de la Legislatura y los dos foros legislativos, el apoyo del Colegio de Abogados de la Pcia. de Bs. As., los abogados laboristas de C.A.B.A. y la radio abierta con carteles y pancartas, que pusieron en evidencia el riesgo de la aprobación de esta ley.

En el invierno, el Espacio realizó un proyecto de ley que reemplaza, y/o complementa la propuesta actual. Este hecho histórico se llevó a cabo el 13 de Septiembre, día en el que se presentó en la Comisión de Salud, en una clara demostración de capacidad intelectual y de acción de los trabajadores/as, dando una “Clase magistral sobre Salud Laboral en el Senado bonaerense” (tal fue la descripción hecha por un medio de comunicación platense). El proyecto fue aprobado por esta Comisión de manera unánime.

Esto no solo es una muestra de valor, y de memoria histórica en marcha, sino que es el vivo legado de los mejores compañeros/as, dirigentes, y profesionales de la justicia y de la ciencia médica, que, trabajando juntos en un ESPACIO creado por y para trabajadores/as, podemos luchar para sostener las conquistas obreras y los sueños personales y colectivos de nuestra clase.



¿QUÉ SABÉS DE LA RAAC 120?

Nuestro compañero Pablo Borneo nos lo cuenta en esta nota, y nos ayuda a analizar las consecuencias de esta norma. Prestáте atención

Las RAAC, sigla que significa “Regulaciones Argentinas de Aviación Civil”, son normas emanadas de la ANAC, y son las medidas aeroportuarias diseñadas por dicha autoridad de aplicación, para regular el Sector Aeronáutico en general y en particular.

El contenido de la RAAC 120 responde, junto con otras normas, a la actual política de “armonización” a nivel regional, cumpliendo con los planes surgidos en Lima, Perú, con el fin de estandarizar procesos aerocomerciales en la región.

Dicha normativa estaría orientada a **evitar el consumo de drogas psicoactivas en el ámbito de trabajo, con alcance a los trabajadores que tengan licencias (requeridas para su labor diaria)**. Su carácter es supra legal y afecta el marco legal vigente en nuestro país.

Así las cosas, la llegada de este reglamento está acompañada de opiniones negativas. El sentido común de los trabajadores, trabajadoras y especialistas en salud y en derecho laboral coinciden en que el **objetivo final es otro diferente** al control del consumo problemático.

Nuestra propia organización, APA, duda de las intenciones genuinas de esta normativa, que se encuentra alineada con otras leyes del gobierno, que vienen cercenando derechos laborales: la Ley de ART, la Reforma Laboral, Tributaria y Previsional, que responden a **disciplinar a los trabajadores y trabajadoras**.

El principal efecto de la RAAC 120 de índole punitivo y discriminatorio. Habilita la posibilidad de utilizar un problema social, como es el consumo de estas sustancias, como **un recurso para justificar futuros despidos y crear condiciones para una práctica de flexibilización laboral**.

No obstante, es preciso decir que nuestro Sindicato, a través de la Obra Social, siempre tuvo la responsabilidad y el compromiso al momento de abordar tal problemática, dando respuesta a nuestros afiliados, a través de un Gabinete Psicológico, con profesionales en la materia y las prestaciones necesarias para la rehabilitación de los/as compañeros/ras que sufren este problema.

El método propuesto por la RAAC 120 para la detección del consumo de sustancias psicotrópicas es el **análisis toxicológico mediante la orina**.

Se estipula además, un sistema informático que garantice la elección aleatoria de los candidatos al examen.

Acorde a la cantidad de trabajadores en relación de dependencia, deberían sortearse al año un porcentaje mínimo preestablecido, por ejemplo, en una empresa con 400 trabajadores/as, el número básico a cubrir es del 25%, esto no implica que el empleador tenga impedido superar dicho porcentaje, con lo cual, queda en la decisión de la empresa, que la cantidad de los candidatos dispuestos en el sorteo diario sean superiores a uno (1).

Si el compañero y/o compañera sorteada/o resultase negativo/a continúa con las tareas asignadas de manera

normal; en caso contrario, **si el resultado da positivo, se realiza una contraprueba, siempre in situ (es decir, el lugar designado para los análisis es el servicio médico de la empresa)**. Si el resultado continúa siendo positivo se lo deriva a un hospital público o clínica e ingresaría a una especie de “circuito de adictos” **para su posterior recuperación**, solventado por la Obra Social Sindical o Privada. Luego de su recuperación el trabajador seguirá siendo monitoreado durante 60 meses por el staff médico de la empresa bajo la coordinación científica de la ANAC.

Antes de la existencia de esta normativa, en general los compañeros/as involucrados en algún consumo problemático se han acercado a sus delegados/as o a algún/a compañero/a de confianza, para contar su situación personal, **de forma absolutamente voluntaria**, siendo los casos detectados, exitosos en términos de recuperación y de continuidad laboral de los/as compañeros/as, sobre todo en los casos cuya rehabilitación tomó más tiempo que el estipulado por la Ley de Contrato de Trabajo nro. 20744.

A partir de ese momento, ya no habrá voluntad, sino un **contacto forzado** con un profesional, quien deberá intervenir con un diagnóstico y tratamiento.

Esto es sólo un resumen de la nueva normativa. **La forma real de construir un sistema de prevención y protección de los intereses de los/las trabajadores/as deberá, sin dudas, basarse en la experiencia colectiva, en la organización y participación, en opiniones profesionales y en la voluntad real (que no aparece en la norma) de acercar soluciones a la salud del/a trabajador/a.**



SI NO HABLAMOS AHORA ¿CUÁNDO?

APA marchó junto a la Secretaría de Género de la CTA por la legalización de la interrupción del embarazo no deseado. Mientras varios debates atraviesan la cuestión, en nuestro país se practican entre 370000 y 522000 abortos clandestinos por año causando la muerte de miles de mujeres sin recursos.

Mucho se escribió sobre el “aborto” y se sigue escribiendo desde hace muchos años. Un mundo de argumentos se esgrime a favor y otros tantos, en contra. Pero más allá de las vertientes ideológicas, filosóficas o cuestiones legales, nos atraviesa una realidad en la que, a pesar de ser “ilegal”, miles de mujeres se someten a la práctica milenaria de la interrupción de un embarazo no deseado. Cuando una mujer se entera de que está embarazada, casi de forma automática toma una decisión. No tiene en cuenta los argumentos del sí, y las posturas del no. Simplemente decide.

Esa decisión jamás se define en base la cuestión legal. Aunque sabemos que esto puede tener drásticas consecuencias.

Después de esa decisión, lo que determina los hechos es la situación socioeconómica y cultural de la mujer que decide.

Si puede practicar un aborto en una clínica privada o consultorio particular, contando con unos \$25000 o más, puede garantizar médicxs universitarixs y enfermerxs, anestelistas, junto con los ecógrafos y lo necesario para chequear que todo haya salido bien. En algunos casos hasta se cuenta con equipo necesario para controlar un paro cardíaco o una hemorragia. En estos casos, el “dinero” ayuda a un aborto más seguro, pero sigue habiendo cuestiones que pueden exponer a la cárcel o a la muerte.

Conforme baja el poder adquisitivo, los riesgos aumentan: menor higiene, sin equipos para emergencias, tal vez sin médicos, los métodos no son del todo seguros, no hay garantía de que el proceso sea completo, y hay mayores posibilidades de infecciones, hemorragias, esterilidad y muerte. Los valores rondan en \$12000. En estos casos se ha de hacer mención a un estado cómplice: que conoce la existencia de estos lugares, pero facilita el negocio con “arreglos” a funcionarios y organismos de control. Estas “clínicas clandestinas” no podrían subsistir de otro modo.

Finalmente, las mujeres más pobres, abortan, pero lo hacen “como pueden”, sin acceso a la atención médica o sanitaria y sin condiciones de higiene.

Aunque se desconocen las cifras, nunca se vio presa a una mujer de Nordelta por abortar. En cambio sí se llenan los cementerios de mujeres pobres cuya muerte fue a causa del aborto ilegal.

Los hospitales públicos se llenan de estos casos, todos los días, y queda a criterio del médico hacer o no la denuncia. En algunos

casos, las comisiones de ética de los hospitales, ejercen gran presión para que estas denuncias se hagan.

COLECTIVAS DE MUJERES

La reducción de daños, en la Argentina y en el mundo ha quedado librada al nivel de organización del que sean capaces las mismas mujeres.

En los últimos años se incrementó el uso del Misoprostol, abortivo que minimiza los riesgos del aborto, que se vende bajo receta, a un costo de unos \$3000 pesos. O que “se consigue” a unos \$6000 fuera de la farmacia.

Hay una creciente red de mujeres solidarias que ayudan a otras a conseguir estos fármacos y a acompañarlas en el proceso, que por lo general es un proceso de dolor y soledad para la mujer que toma esta decisión.

Estas redes han contribuido a bajar el número de muertes por aborto y minimizan los riesgos para aquellas mujeres que pueden saltar las barreras de clase y acceder a la información de primera mano.

Aunque la fecundación se produce de forma conjunta, sólo las mujeres mueren y van presas por abortar. Una diferencia de género más, que sigue violentando a las mujeres.

“LOS RICOS DEFIENDEN EL ABORTO ILEGAL PARA MANTENERLO EN SECRETO Y NO PASAR VERGÜENZA. ESTOY HARTO DE QUE SE NOS MUERAN CHICAS POBRES PARA QUE LAS RICAS ABORTEN EN SECRETO. SE NOS MUEREN NENAS EN LAS VILLAS Y EN SANATORIOS HACEN FORTUNAS SACÁNDOLES LA VERGÜENZA DEL VIENTRE A LAS RICAS. CON EL DIVORCIO DECÍAN QUE ERA EL FIN DE LA FAMILIA, Y SÓLO FUE EL FIN DE LA VERGÜENZA DE LOS SEPARADOS ILEGALES. CON EL ABORTO LEGAL NO HABRÁ MÁS NI MENOS ABORTOS, HABRÁ MENOS MADRES MUERTAS. EL RESTO ES EDUCAR, NO LEGISLAR”. RENÉ FAVALORO, 1998.

EDUCACIÓN SEXUAL PARA DECIDIR - ANTICONCEPTIVOS PARA NO ABORTAR - ABORTO LEGAL PARA NO MORIR



JALLALLA MUJERES: COMPAÑERAS DE TODO EL PAÍS POR LA LIBERACIÓN DE LOS PRESOS POLÍTICOS

JALLALLA es una palabra de origen quechua-aymara que une los conceptos de esperanza, celebración y buenaventura. Es la expresión de deseos que se eleva a la Pachamama para que, junto al trabajo incesante, nuestros sueños se vean concretados.

Una vez más, APA dice presente en luchas que exceden cuestiones gremiales: En Jujuy, el fin de semana del 7 al 9 diciembre, un gran contingente de mujeres compañeras de organizaciones sociales, políticas, barriales, estudiantiles y sindicales se dieron cita en la ciudad de San Salvador para exigir la LIBERTAD de las y los presos políticos del gobierno de Gerardo Morales.

Una persona está presa por razones políticas cuando es apresada o encarcelada sin que exista un juicio justo que la condene a prisión.

El art. 18 de nuestra Constitución Nacional garantiza uno de los derechos fundamentales de todo ciudadano, y es el principio de inocencia, hasta que un proceso judicial determine lo contrario. Cualquier persona privada de la libertad sin un juicio previo, se encuentra en una situación que vulnera sus derechos humanos esenciales y la convierte en presa/o política/o.

Una delegación de compañeras y delegadas de APA viajaron a esa ciudad junto a la Secretaría de Género para apoyar los reclamos por la liberación de Milagro Sala y de todxs lxs presxs políticxs de Jujuy y del país.

Junto a nuestra CTA participaron de una marcha, una radio abierta, una visita al barrio Alto Comedero (donde yacen las ruinas de lo que fue un parque de agua para los niños, una biblioteca, una escuela y un centro de rehabilitación de adicciones) y visitaron a Milagro que estuvo detrás de las rejas, emocionada por el masivo apoyo recibido.

La base de un estado de derecho es el respeto de las leyes y de nuestra Carta Magna. Y el principal responsable de que eso se cumpla, es el estado mismo. Sin eso, no podemos decir que vivimos en una democracia.



**SIN LUCHA NO HAY VICTORIA
¡JALLALLA MUJERES!**



32° ENCUENTRO NACIONAL DE MUJERES EN RESISTENCIA, CHACO

Con la convicción de que es posible resistir a esta avanzada neoliberal y defender los derechos que supimos conquistar, nos encontramos compañeras de distintos sindicatos en el 32° Encuentro Nacional de Mujeres, en la ciudad de Resistencia, provincia de Chaco.

El modelo tradicional patriarcal hace mucho tiempo que ya no alcanza para sostener la supervivencia de los hogares.

Esto hizo que las mujeres nos integráramos al mercado tradicional de trabajo (en menor la proporción respecto de los varones, todavía) y nos viéramos afectadas, por sus sucesivas etapas y crisis de los modelos económicos imperantes. En la actualidad hay alrededor de 10.5% de Mujeres sin trabajo y un 8.5% de varones sin trabajo, un 20.2% de mujeres jóvenes sin trabajo y un 17.2% de varones jóvenes sin trabajo: esto se debe a que existe una **“Desigualdad estructural de género”**, es decir que las mujeres en la estructura social estamos en desventaja respecto de los varones. Porque, además de nuestro trabajo formal, seguimos a cargo de las tareas del hogar, la crianza de los hijos, su educación y el cuidado de los mayores enfermos, entre otras tareas.

Históricamente siempre fue central el rol de las mujeres para generar las estrategias de supervivencia de nuestros hogares, especialmente en escenarios de pobreza e indigencia.

Ahora la situación es aún más grave con la **“Reforma Laboral y Previsional”** impulsada desde el gobierno de Mauricio Macri, que se proponen reducir aportes patronales, con el consecuente desfinanciamiento del régimen de jubilaciones y pensiones, Fondo Nacional de Empleo y las asignaciones familiares. Propone, como si fuera positivo, la posibilidad de flexibilizar la jornada laboral de manera transitoria para el cuidado de menores de hasta 4 años, reduciendo el salario, en lugar de impulsar una verdadera reforma que integre lo público y lo privado; la producción y la reproducción, como parte del proceso de generación de riquezas.

En este contexto es que un grupo de compañeras, delegadas y parte de la comisión directiva de nuestro sindicato, participamos del 32° ENM en Chaco. Compañeras de distintas bases y sectores que ya vienen con participación activa de la Secretaría de Igualdad de Género.

Debatimos en los distintos talleres: **Mujeres y Organizaciones Sindicales** (donde además, informamos la actual situación de nuestro sector con el ingreso de compañías low cost); **Mujeres y Diversidad Sexual**, y otros, como MUJERES Y ORGANIZACIONES SINDICALES Y MUJERES Y DIVERSI-



DAD SEXUAL. Desde APA/CTA llevamos también, un fuerte respaldo a nuestras organizaciones sindicales, que están siendo atacadas con el único fin de romper con la unidad del movimiento obrero y así garantizar la reforma laboral que éste gobierno pretende. Gritamos una vez más: **¡NI UNA MENOS, VIVAS Y CON TRABAJO NOS QUEREMOS!**, basta de persecuciones políticas y de cualquier otro tipo de violencia de género. Exigimos también, la liberación de Milagro Sala, presa política, encarcelada sin proceso judicial.

Sabemos que, como trabajadoras organizadas, tenemos la tarea de hacer visibles estas situaciones e impulsar acciones conjuntas que nos permitan revertir estas desigualdades y construir una sociedad más democrática y libre de violencias. En ese camino andamos.

“Asistí por primera vez al ENM junto con las compañeras de la Secretaría de Género de APA. Fue una experiencia muy conmovedora ver como las mujeres nos organizamos y luchamos por nuestros derechos. La marcha de cierre fue extensa y con muchísimo color. Participé en el taller de “mujeres y organizaciones sindicales”, donde compartimos con compañeras de diferentes sindicatos y centrales sobre iniciativas en políticas de género. Me sentí muy afortunada de pertenecer a un sindicato en el que las mujeres que queremos participar tenemos el espacio, muchas compañeras nos contaban que en sus organizaciones, que en muchos casos están compuestas por casi un 80% de afiliadas mujeres, les cuesta encontrar el lugar. Entre las conclusiones más importantes, me llevo la de trabajar sobre género como un eje transversal desde donde podemos aportar a la unidad del movimiento obrero. Me generó también mucha esperanza saber que la incorporación del cupo trans está en la agenda de varias organizaciones”. **Gaby Contreras, delegada de Aerolíneas Tráfico, Córdoba.**





“El Encuentro Nacional de Mujeres de este año demostró una vez más que las luchas y el compromiso de las compañeras a nivel nacional es realmente cada vez más grande, más abarcador e integrador. Esto también se reflejó en las militantes de APA. Participamos en una marcha masiva en una ciudad de tradición muy conservadora, y nuestra opinión en los talleres nos permitió seguir compartiendo con todas, nuestras problemáticas, que después de todo, son las mismas. Tener la oportunidad de participar del encuentro, con cada vez más mujeres de todas las edades y con historias de vida muy fuertes y ejemplificadoras, es algo imperdible. Los temas que se debaten también son cada vez más, esta vez fueron 71 y todos los talleres estuvieron repletos. Pero lo más importante es que lo que surge no es una simple catarsis: de aquí salen acciones concretas, que transforman la realidad y se continúan en el tiempo. La solidaridad y la unión es el sentimiento que más me queda, y eso nos ayuda a seguir enfrentando a este mundo individualista, egoísta y muy duro, pero no imposible. Invito a todas a experimentar y vivir el próximo encuentro por sí mismas. Lo que se vive nos hace entender que estamos en el camino correcto, y que las utopías nos hacen caminar y llegar muy lejos”. **Luciana Flesler, Pro Secretaria de la Juventud, APA.**

“El Encuentro Nacional de Mujeres me pareció una experiencia valiosa, que me permitió informarme, reflexionar, debatir, compartir experiencias, tomar conciencia de que como colectivo vamos en busca de un cambio cultural que nos permita ocupar el lugar, el respeto, la inclusión que nos merecemos y que nos corresponde. Estamos orientadas a eliminar la violencia y el abuso machista e institucional, en pos

de un mundo no patriarcal”. Julia Montecchiarini, compañera de Aerolíneas Argentinas, Tráfico Aeroparque. “Es la primera vez que participo del ENM: me resultó sumamente enriquecedor. Diferentes voces de mujeres de todo el país, opinando, debatiendo y unidas en la lucha por nuestros derechos de igualdad y por una vida libre de violencia”. **Natalia Perez, delegadas de LAN Argentina, Tráfico Aeroparque.**

“El 32º EMN confirmó nuevamente que el movimiento de mujeres unidas y organizadas sigue creciendo. Para poder erradicar la violencia y la discriminación, y lograr la equidad de género tenemos que ocupar los espacios que se nos han negado durante años y hacer oír nuestras voces. La obtención de derechos por parte de las mujeres siempre fue un camino de espinas, las conquistas fueron doblemente resistidas por las instituciones políticas y estatales, y aunque desde el voto femenino en adelante hemos avanzado en nuestros derechos, aún hoy luchamos por erradicar la cultura patriarcal que nos asigna un rol de cuidado y nos margina de los espacios de poder. Es imperioso que las mujeres a través de la participación activa en espacios políticos, educativos, sindicales, deportivos, sigamos por este camino para, en lo inmediato, poder acortar la brecha salarial, equiparar las licencias de maternidad y paternidad, como así también lograr el cupo trans para una real inclusión de todas las mujeres en una sociedad equitativa, sin violencia ni misoginia”. María de las **Mercedes Ali, compañera de Aerolíneas Argentinas, Tráfico Aeroparque.**



FÁBRICA ARGENTINA DE AVIONES: DE LA PRODUCCIÓN DE AVIONES A LA CONSTRUCCIÓN DE VALLAS ANTIDISTURBIOS

*Nuestrxs Delegadxs de FAdEa, la Fábrica Argentina de Aviones nos cuentan cómo está la situación en la fábrica, la gran capacidad de producción de la empresa, y el achicamiento del que está siendo objeto. Colaboraron: **María José Loto** (Delegada) y **Luis Heredia** (Comisión Directiva APA Seccional Córdoba).*

Empecemos con un poco de historia

“A La Fábrica de Aviones de Córdoba fue la primera de América Latina. A mediados del siglo pasado se convirtió en un formidable polo de desarrollo industrial que llegó a producir, entre otros, uno de los primeros aviones militares a reacción: el Pulqui I. Esta experiencia sirvió de base para el desarrollo del Pulqui II, un caza excepcional, de los más veloces del mundo.

Fundada en los albores de la aviación, en el año 1927, la entonces Fábrica Militar de Aviones construyó al principio 3 aeronaves bajo licencias europeas, pero ya en 1931, bajo la Dirección del Ing. Militar Bartolomé De la Colina, diseñó y construyó el primer avión nacional, el Ae.C.1, cuyo éxito desencadenó una familia de productos aeronáuticos argentinos hasta fines de la década, ya que en 1939 y 1940 se fabricaron bajo licencia el biplano FW 44J y el Curtiss Hawk 75 respectivamente.

En 1944, tras la asunción del Mayor Ingeniero Juan Ignacio San Martín como Director de la empresa, la fábrica produjo un salto que la llevó a ocupar a más de nueve mil personas en un complejo industrial que a partir de la creación de I.A.M.E. (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) en 1952, no sólo construía aviones, motores, hélices y accesorios, sino también vehículos utilitarios, automóviles, tractores y motocicletas. El avión DL 22, de diseño nacional, fue el producto “impulsor” de este importante crecimiento mediante la fabricación de 2 series de 100 aviones cada una. Cabe destacar que la aeronave estaba equipada con el motor “el gaucho” que se fabricaba también en Córdoba.

La fabricación en serie del I.Ae.22 “DL” enmarcado en el Primer Plan Quinquenal, permitió a la FMA tercerizar la fabricación de muchos de sus componentes a empresas privadas, generando de esta manera el nacimiento de unas 107 fábricas y talleres, que luego llegarían a más de 300. El Instituto Aerotécnico (como se llamó la fábrica a partir de 1943) supervisó la transferencia de tecnologías suministrando asesoramiento técnico y soporte económico cuando fue necesario. Ello sentó las bases de la industria que luego posibilitaría la instalación en Córdoba de las primeras terminales automotrices de la Argentina (Fiat en 1954 e Industrias Kaiser Argentina -IKA-).

En 1947 voló el primer avión a reacción diseñado y construido en Sudamérica: el I.Ae 27 Pulqui I.

En 1950 realizó su 1º vuelo el I.Ae 33 Pulqui II, un caza tecnológicamente comparable a los mejores de la época capaz de alcanzar 1.050 kilómetros por hora. Se construyeron 5 prototipos. Cabe destacar que entre 1940 y 1955 se fabricaron solo desarrollos nacionales, no fabricándose ningún avión bajo licencia. A partir de la Revolución de 1955, se produce un cambio brusco en los planes de la fábrica y se vuelve nuevamente a intercalar con las producciones propias la fabricación bajo licencia (aviones T-34 Mentor, Morane Saul-

nier MS 760 Paris, Cessna)

A fines de los 60 salió de la fábrica el IA-58 Pucará, un excelente avión nacional de apoyo y ataque ligero que fue exportado a distintos países y que hoy se encuentra en proceso de modernización.

En 1984 realizó su vuelo inaugural el avión de entrenamiento avanzado IA-63 Pampa, que actualmente se sigue produciendo en una versión modernizada.

La corriente neoliberal, que llegó al país de la mano de la dictadura militar a fines de la década del '70, desencadenó a través de un decreto de Martínez de Hoz, en el cierre del I.M.E (Industrias Mecánicas del Estado). El Rastrojero dejó de fabricarse para fomentar las inversiones de automotrices extranjeras y unas 3 mil personas quedaron sin trabajo. Este proceso se profundizaría en la década del '90 cuando el gobierno nacional entregó la empresa en concesión a la estadounidense Lockheed Martin, uno de los mayores conglomerados mundiales dedicados a la defensa.

La privatización duró 15 años y durante ese período el énfasis institucional, así como las inversiones y los recursos en general, priorizaron el rubro mantenimiento principalmente.

En 2009 el Estado Nacional, a partir de una decisión política del gobierno de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, adquirió las acciones de la firma estadounidense Lockheed Martin y creó la nueva Fábrica Argentina de Aviones “Brig. San Martín” SA. (FAdEa)” (1).

Con su regreso a la órbita estatal, se recomienza con producción de motores para el Pucará, el entrenador IA-100, la creación del Pampa III, entre otros proyectos de reactivación de la industria nacional. Junto con la estatización de FAdEa, se obtiene, además, un contrato para la fabricación de partes para Embraer, de capitales brasileños.

De la industria nacional a las oportunidades de negocio

A lo largo de su historia, FAdEa ha sido un claro exponente de la política aerocomercial de nuestro país. Sirvió a la industria nacional en épocas de desarrollo, y su capacidad productiva fue puesta al servicio de los capitales extranjeros en épocas de recesión.

Desde diciembre de 2015 a la fecha, con la nueva gestión nacional, la Fábrica inició un nuevo período de retroceso: las primeras medidas ocasionaron una reducción de un tercio de su personal mediante un plan de jubilaciones anticipadas, retiros voluntarios y suspensiones del personal permanente. El personal contratado, salvo algunas excepciones, trabajó hasta la finalización del mismo, sin renovación. Las suspensiones, fueron pactadas para que la empresa pudiera “ahorrar” en costos, dentro de un marco de Proceso Preventivo de Crisis.

Mientras que la página oficial de la fábrica dice que “En el día de ayer (8/12/17) se concretó un encuentro con representantes de las empresas Lockheed Martin Corporation, Sikorsky, Dercos y Redimec con quienes se exploraron dis-



MOVILIZACIÓN PARA EVITAR 300 DESPIDOS. CÓRDOBA SEP2017

tintas líneas de negocios y oportunidades de mercado, vinculadas a fabricación de aeroestructuras, servicios de mantenimiento y comercialización del Pampa III. También se conversó sobre la posibilidad de realizar transferencias de know-how en el área de ingeniería”, nuestro sindicato todavía mantiene negociaciones para frenar cerca de 300 despidos. Ya no se habla de “INDUSTRIA NACIONAL”. Ahora se hace centro en las “oportunidades de desarrollo”. Lo que no se dice, es “desarrollo para quién”.

Despidos en septiembre

APA, con el apoyo de diversos sectores de la provincia de Córdoba, la CTA de los trabajadores, la CGT local y la Mesa de DDHH de la provincia, frenó 300 telegramas de despidos en septiembre último.

Sin embargo esto no revierte la tendencia a seguir teniendo cada vez menos puestos de trabajo, que en 2 años se redujeron de 1500 a 1000 trabajadores. **Además de la pérdida de compañeros, con ellos se fueron sus saberes, sus certificaciones, su experiencia y también la memoria colectiva de la lucha y de movilización para sostener los derechos conquistados.** Porque se fueron en su mayoría compañeros que pelearon, se organizaron, marcharon, se movilaron y nos dejaron la enseñanza de lo importante que es la lucha colectiva para defender derechos propios pero también un proyecto de industrialización nacional.

Producción actual

María José y Luis nos cuentan que actualmente sólo se hace mantenimiento, y se trabaja con los C-130 “Hércules” y el P3 Orión de la Armada. Se dejaron de hacer tareas con la flota presidencial de los “Tango” y de los Fokker.

Hay un notorio vaciamiento de la fábrica que puede verse en la falta de insumos básicos y en la ausencia de una estrategia de transferencia de conocimientos ante la merma

de trabajadores altamente calificados. Desde hace unos meses, la fábrica “consigue” algunos trabajos que sólo ocupa a un puñado de trabajadores: pero que no alcanza para todos y que además, no son propios de la aeronáutica. El ejemplo más claro es la construcción de “vallas antidisturbios”. Sí, fábrica de aviones que hace vallas antidisturbios: la regulación del mercado, que le dicen. Aunque los trabajadores saben que se trata de decisiones políticas.

De todas formas, las y los trabajadores hacen la tarea. A pesar de no ser una función que les corresponda. Y a pesar de que eso flexibiliza sus condiciones laborales e incumple el convenio colectivo de trabajo.

Perspectivas

María José y Luis nos comentan que la unidad en la acción es lo único que los puede ayudar a resistir, a defender lo conseguido hasta ahora, a no marchar hacia atrás, a hacerle frente no sólo a las políticas de destrucción de la industria nacional sino también a aquellos sindicatos que siempre están en connivencia con la patronal para defender sus intereses mezquinos y no a los trabajadores.

La capacidad productiva de FAdEa es muy amplia. Como siempre en su historia, dependió del interés por un desarrollo de la industria aeroespacial propia o de la entrega a manos extranjeras.

Las y los trabajadores de APA apostamos, sin duda, al interés de todos: una industria que produce aviones contribuye a dar empleo, a consolidar la soberanía, y a desarrollar el país.

Fuentes:

(1) https://www.fadeasa.com.ar/fadea/?page_id=212 9/12/17 12:20hs

(2) <https://www.fadeasa.com.ar/fadea/?p=2602>, 9/12/14 12:25hs

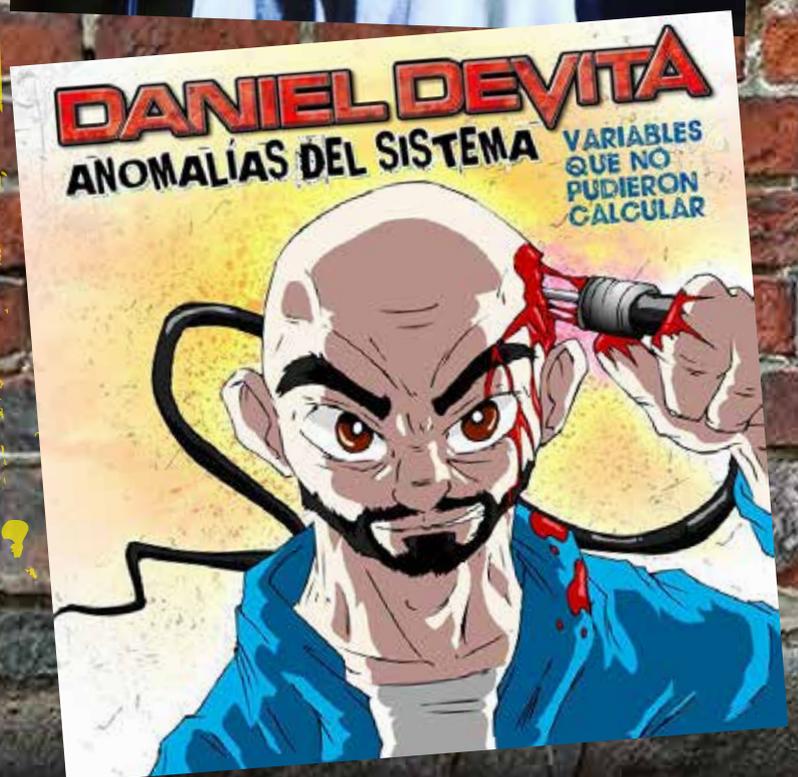
DANIEL DEVITA EL RAPERO DEL PUEBLO

La Juventud de APA entrevistó a este artista que desafía al macrismo y al establishment internacional con sus raps. Es creador de numerosas canciones, como la del programa "Economía Política", de Roberto Navarro, que se emite por cable, así como también, una columna en "El Destape", que ofrece un resumen semanal de noticias.

Daniel Devita, conocido como Doble D o "El rapero del pueblo", es un rapero, cantante, músico y escritor argentino. Es conocido por sus letras de grueso tenor social y su compromiso político con la liberación de Latinoamérica y el Caribe. Es uno de los exponentes más relevantes del hip hop con contenido político en español y la fusión del mismo con diferentes ritmos musicales.

Durante sus 10 años de trayectoria dio cientos de conciertos, editó dos álbumes y encabezó varias campañas de concientización social. Durante la asunción de Mauricio Macri a la presidencia, lanzó la trilogía audiovisual "No quiero globos" y musicalizó distintos formatos de radio y televisión como los programas de TV: "Economía Política" (C5N), "Madres de la Plaza" (TV Pública), "Continentes" (Hispan Tv) y "Síntesis" (Telesur), y programas de radio en Annur Tv, Radio Del Plata y AM 750, entre otras.

Sus obras se utilizan como material didáctico en establecimientos educativos de distintos niveles y son reproducidas en portales internacionales de diversas líneas editoriales como Nodal, Infobae, Sputnik News, Moscovita y Staker, entre otras.





Nuestro compañero Fabricio Ortega, de Intercargo Ezeiza, se reunió con este increíble artista y militante. Él nos contó sobre su homenaje al Che Guevara, en su aniversario número 50 junto a la embajada de Cuba en la Argentina, y su nuevo disco titulado “Anomalías del sistema”.

Fabricio Ortega: “Hombre nuevo” es el nombre que elegiste para homenajear al Che ¿Cómo surgió y con quiénes realizaste esta canción?

Daniel Devita: Lanzamos la canción al cumplirse 50 años del asesinato de Ernesto “Che”, un homenaje y también una forma de resumir en pocos minutos su gesta heroica, su pensamiento y también su costado más humano y terrenal. Porque no solo se trata de admirarlo, sino también de entender que fue un ser humano como todos nosotros. Defender nuestra Patria Grande no es solo responsabilidad de algunos elegidos, es de todos y todos podemos y debemos hacerlo desde el lugar que nos toca. Fue una iniciativa que encaramos junto a la Embajada de Cuba en la Argentina, Gustavo Arroyo estuvo en la producción integral, y lo presentamos en vivo en la embajada para el 26 de julio.

FO: “Anomalías del sistema” es tu nuevo trabajo discográfico ¿Qué tenés para comentarnos del trabajo artístico que realizaste?

DD: Anomalías es un retrato de la realidad que estamos viviendo los pueblos del mundo. De los trabajadores y trabajadoras en Argentina, en Latinoamérica y en el resto de los países que han sido víctimas de siglos de saqueo, perpetrados por un imperialismo insaciable. En este disco el protagonista principal es el pueblo mismo, su capacidad de luchar y vencer, y también es un reconocimiento a todos aquellos y aquellas que no fueron lo que el poder tenía planeado que fueran, los que no fueron domesticados por la colonización cultural, los que rompieron todos los esquemas, como Las Madres y las Abuelas de Plaza de Mayo. ¿Quién hubiera imaginado algo así? Esas son las variables que no pudieron calcular, como dice la portada y hay muchos ejemplos más.

FO: Este disco incluye canciones que ya son popularmente conocidas, como “Mamá”, “Milagro”, o “La revolución de la alegría”, haciendo referencia a la política nacional. Pero hay dos canciones que hablan del contexto geo político. Es el caso de “Nacido en Palestina” y “Salir al mar”. ¿Qué nos puedes contar de estas obras?

DD: Arranqué a componer sobre política internacional de una manera más profunda cuando, junto varios compañeros, formamos el Observatorio Opera (Observatorio de Pensamiento para la Emancipación de la República Argentina). Nuestro primer trabajo en conjunto fue con la canción “Tratado no pacífico”. Ese fue el primero de una serie de trabajos en conjunto, campañas, muestras y exposiciones, donde también encaramos la causa Palestina y el reclamo del Estado Plurinacional de Bolivia por un acceso soberano al mar.

Cuanto más uno investiga, se informa y averigua, más curiosidad se despierta y te das cuenta que aquellos que asesinan palestinos en medio oriente, son los mismos que vienen a venderle armas a Mauricio Macri para reprimirnos a nosotros. La solidaridad es muy importante, pero incluso para los que no son solidarios, defender la causa de los pueblos aunque sean los del polo opuesto del planeta es defender la propia.

Vienen por todos, buscan desterrar de la memoria popular, el proceso de integración latinoamericana que vivimos los últimos años y la balcanización fue, es y será su mejor estrategia para destruir nuestro futuro. Por eso insistimos tanto con la hermandad de nuestros pueblos, no es solo algo que suena lindo, es el único camino para nuestra supervivencia.

FO: Por último, tenemos a “Economía Política” cerrando el disco, como a su vez, el principio de nuevos trabajos para combatir el cerco mediático o blindaje sobre la realidad de nuestro país. ¿Cómo lo analizás?

DD: Como artista me da mucho orgullo que una canción de rap nacional, sea apertura de la última temporada de uno de los programas políticos más vistos de la Argentina. Eso pone en evidencia el caudal de este género musical y lo inserta en la discusión real, lejos de clichés superficiales o de esa rebeldía mal encausada que no molesta ni un poco al poder concentrado y muchas veces le es funcional.

Como ciudadano y sujeto político me preocupa mucho la censura y esta casería despiadada donde opositores son encarcelados sin garantías constitucionales, los comunicadores son despedidos, y las manifestaciones, reprimidas violentamente por las fuerzas de seguridad. Creo que es fundamental redoblar los esfuerzos, ser creativos y buscar los canales necesarios para informar e informarnos en medio de esta etapa de discurso único y bloqueo absoluto de la comunicación tradicional. Es lo que buscamos con estas canciones y es lo que vamos a lograr con el compromiso colectivo de todos aquellos que no estén dispuestos a entregar esos derechos que supimos conseguir.

LOS JOVENES AERONAUTICOS EN MONTEVIDEO: II JORNADA CONTINENTAL POR LA DEMOCRACIA Y CONTRA EL NEOLIBERALISMO

Del 16 al 18 de noviembre se realizó en la capital uruguaya una jornada por la democracia y contra el neoliberalismo. Participaron miles de militantes de movimientos sindicales y organizaciones sociales, mujeres y hombres, campesinos, indígenas, sindicalistas, estudiantes, ambientalistas y anti-imperialistas de 23 países de América. Desde APA fueron por primera vez 12 jóvenes militantes, organizados por nuestra Secretaría de Juventud. Las compañeras y compañeros de Buenos Aires y el interior del país (Córdoba, Mendoza y Bahía Blanca) compartieron el viaje en micro y un campamento con la juventud CTA, sus diferentes sindicatos y la FETIA. "Ni un paso atrás, los pueblos seguimos en lucha" fue la consigna del encuentro. La jornada tuvo como ejes la lucha contra el libre comercio y las corporaciones transnacionales, la defensa de la democracia y de la integración de los pueblos, que se trataron en 4 talleres.

El primer día se realizó una gran marcha desde la Universidad de Montevideo al Obelisco. También se realizó un homenaje a Fidel Castro, actividades culturales, la "marcha mundial de mujeres", y un plan de acción junto a las conclusiones del encuentro, para que todos los participantes de América armen estrategias para luchar juntos contra el neoliberalismo. Además, disertó pepe Mujica, senador de Uruguay y ex presidente.

Nuestros compañeros expusieron en las jornadas la situación aerocomercial de nuestro país, la defensa de nuestra aerolínea de bandera y la lucha contra las malas prácticas de las low cost. También tuvieron reuniones con integrantes de la CTA, CSA (Central Sindical de América) y sindicatos aeronáuticos colegas de diferentes países como Brasil. Fue una experiencia única para todos, en donde se puso en común la lucha contra la agenda neocolonial de libre comercio, privatización, saqueo y pobreza, de reafirmar los principios de solidaridad e internacionalismo, así como el compromiso de seguir luchando por una transformación sistémica contra el capitalismo, el patriarcado, el colonialismo y el racismo.

En las conclusiones del encuentro, se convocó a movilizarse contra: la Cumbre de la OMC en Buenos Aires de diciembre de este año; el 8 de marzo de 2018 todos juntos y en todos los países, a participar del Foro Mundial Alternativo del Agua (FAMA) en Brasilia; una movilización masiva de todos el próximo 1º de mayo; denunciar la realización de la Cumbre de las Américas en Lima, en junio; y la Cumbre del G20 en Argentina, en el segundo semestre de 2018.

¡A comprometerse compañeros! ¡Seamos protagonistas de nuestro tiempo!

"El encuentro fue enriquecedor para conocer y compartir una experiencia más con l@s compañer@s, y además, escuchar y analizar las problemáticas que suceden en otros lugares, y que tienen tanto que ver con los que nos atraviesa a nosotros como país y trabajadores. Las similitudes de las agendas neoliberales y la alevosía con las que las llevan a cabo, nos demanda un esfuerzo más importante y conjunto con l@s compañer@s de Latinoamérica". **Boris Troschinskij, compañero de Aeropuertos Argentina 2000 Ezeiza.**

"¡Uno mira a los flancos y ve compañeros! ¡Mira hacia arriba y ve mil banderas flamear y mil colores danzar bajo el sol de Montevideo!
Uno mira a los ojos y ve el compromiso la esperanza y la lucha...que es la lucha de aquellos que caminaron estas y tantas otras calles, en América latina, deseando un mundo más equitativo, donde el pueblo este por encima del lucro.
Hemos vivido tres jornadas maravillosas, donde las voces de los pueblos que buscan la Unidad y el Bien Común, han resonado con fuerzas renovadas y nos han llenado de energía, para continuar el camino de la defensa de todos los derechos adquiridos y en el deseo de generar una agenda en común, con los países hermanos, para detener el avance de las políticas nefastas que el neoliberalismo intenta inyectar como una epidemia, en toda América y en aquellos países subdesarrollados que no pueden salir adelante, por la dureza con la que el poder económico embiste y disciplina a nuestros pueblos.
¡Seguiremos bregando por la unidad y por la felicidad de nuestros hermanos! Porque nada grande puede hacerse con la tristeza
¡Gracias a APA y a la secretaria de Juventud por esta maravillosa experiencia!
¡Viva la Patria Grande!". **Néstor Fabián Aguirre Garcet, compañero de Hangares Aerolíneas Argentinas Ezeiza.**



“El encuentro fue una gran oportunidad de sumar fuerzas para lo que viene, una gran oportunidad de seguir formándonos, de seguir creciendo como organización, seguir uniendo lazos con compañerxs de otros grupos nucleados en la CTA, y sobre todo, una gran oportunidad para conocer la realidad y la coyuntura de otros compañeros americanos, tan parecida y tan distinta al mismo tiempo.” **Diego Sebastián Lois, compañero de Hangares Austral Aeroparque.**

“El hecho político e histórico de esta Jornada Continental nos dejó la enseñanza que la UNIDAD es el único camino posible para poder enfrentar cualquier batalla. Sin ella no hay solución. Se plantearon problemas y experiencias desde nuestro lugar latinoamericano. Por ejemplo compartimos el caso de “Berta Cáceres”. Su hija Laura nos dio el testimonio de la lucha que los mantiene en pie. Haber participado como trabajador y compañero aeronáutico, representando a la juventud de la CTA de los trabajadores, me enorgullece y me da fuerzas para seguir militando en APA, y para la unidad sindical, política y latinoamericana.” **Jorge Díaz Parodi, compañero de Rampa Aerolíneas Argentinas, Aeroparque.**

“Realmente el encuentro me sirvió para comprender desde otras perspectivas la importancia del movimiento obrero organizado en nuestro país, escuchar las experiencias de compañeros y compañeras de distintos países de la región, como a su vez escuchar a otros compas de nuestro país, que participaron del viaje junto con nosotros. Es necesario que la juventud comprenda el rol preponderante que tiene para frenar el avance del neoliberalismo, el cual busca como ya sabemos desorganizar y destruir a los trabajadores. Este rol debe ser sin duda el que sostenga la unidad de todxs lxs trabajadores, tanto en el país como en el resto de la región.” **Fabrizio Ortega, compañero de Intercargo Ezeiza.**



“El camino era largo y las ansias se hacían notar. Una vez más, después de muchos años, regresaba a la mítica tierra de Zitarrosa, Viglietti y Carbajal, pero en esta vez la nueva embestida neoliberal era el propósito de nuestra visita. Allá nos esperaban compañeras y compañeros de toda Latinoamérica. El micro se estaciona sobre la bella avenida 18 de Julio por la mañana después de un largo camino... Mucho cansancio... mucha alegría. En la avenida se desplegaba una marcha donde la CTA pone su aporte. Se veían banderas y se escuchan bombos... no hay nada que hacer: la mística es mística aquí y en todos lados. Todas y todos con los mismos propósitos de lucha. Un compañero metalúrgico de Uruguay se me acercó porque le ha gustado nuestra remera y pidió hacer un intercambio... También, con noble sonrisa, pidió una foto juntos y se despidió diciendo: ¡Gracias compañero! ¡Que vivan nuestros pueblos!
Una vez más me convencí de que ese trabajador, ese compañero también se trataba de mí mismo. Inolvidable experiencia la de Montevideo”. **Emiliano Ovejero, delegado de LATAM Ezeiza.**

“Fue una importante experiencia de debate y construcción, que nos dejó en claro que el avance del neoliberalismo en nuestro país es el correlato de todos los países hermanos de América, y que es la misma receta la que se aplica en Argentina como el toda la región. La lucha contra el avance de las “nuevas derechas” tiene que darse necesariamente con perspectiva latinoamericana. Es vital entender el marco en el que se inserta la pelea por nuestros derechos: la derecha gana terreno a nivel regional e internacional, en el marco de una sociedad avasallada por el neoliberalismo en la que nos cuesta reconocernos como conjunto y como trabajadores. El neoliberalismo se reinventa, y ha encontrado eco en el llamado populismo de derecha, que crece de la mano de los medios masivos de información y cala cada vez más hondo en nuestras sociedades. Por eso es importante también dar la batalla cultural, para poder entendernos como trabajadores y luchar por una sociedad más justa y desde la unidad.” **Gabriela Contrera, delegada de Aerolíneas Argentinas Córdoba.**

CON LA SONRISA DEL PUMA. RAFAEL NAHUEL

A través de esta crónica que embellece con poesía la rudeza de la muerte, Emiliano Ovejero nos acerca una reflexión necesaria en estos tiempos individualistas y violentos.*

Quien alguna vez visitó la ciudad de Bariloche, uno de los destinos turísticos más relevantes de nuestro país, sabe de las maravillas de sus paisajes y de las actividades turísticas que la ciudad ofrece. Nace a orillas del imponente lago **Nahuel Huapi** que en mapudugún, el idioma de la nación Mapuche, significa algo así como **"Isla del puma"**. El centro de la ciudad nos presenta una estética que bien podría recordarnos a esas postales de ciudades de montaña ubicadas en Suiza con una arquitectura que hace honor a ello y una interminable serie de locales de ventas de chocolates y cervezas artesanales de prestigiosas recetas europeas.

- "¿Los mapuches? Son indios chilenos que vinieron a este lado, masacraron a los tehuelches y hoy reclaman estas tierras como si fueran de ellos. ¡Que vayan a laburar!"-dice un señor porteño de apellido alemán que me cuenta que está orgulloso de vivir allí desde hace más de 30 años donde pudo llevar una vida más tranquila y criar a sus hijos quienes les han dado dos hermosos nietos que paradójicamente se llaman Antú y Mailén. Lo que este hombre desconoce, al igual que una inmensa porción de nuestra sociedad, es que a lo largo y ancho la Patagonia y del resto de Argentina, encontramos provincias, municipios, pueblos, cerros, lagos y ríos con nombres de origen mapuche, como la ciudad natal del actual presidente: Tandil (nombre que refiere a una piedra que se mueve en el borde). Todo esto indica que muchísimo antes de la creación de los Estados argentino y chileno, esta nación multi tribal ya habitaba estos extensos pagos.

SANTIAGO Y RAFAEL



VICTIMAS DEL LIBERALISMO SALVAJE Y LA
AVARICIA POR LA PROPIEDAD PRIVADA





Pude advertir en una visita a la ciudad, un contraste violento, entre dos “Bariloches” divididas por un límite artificial que es la avenida Alte. Brown: Una es la **Bariloche turística** que casi todos conocemos (O al menos por postales) y la **Bariloche de “El Alto”** la cual crece alejada del inmenso lago, en las laderas de las montañas. Esta avenida no sólo limita la arquitectura europea de “la otra” sino que también es como una suerte de frontera étnica y social que segrega “en lo alto” a los barrios obreros y marginales de Bariloche cuyos habitantes presentan rasgos físicos y apellidos originarios en su mayoría. La suerte allí siempre fue y es definitivamente otra.

Rafel Nahuel de 22 años de edad, vivía en Nahuel Hue, uno de los barrios “del Alto” y como muchos jóvenes de allí se había insertado en el programa “Alto Construcciones”: allí junto con muchos jóvenes sin escolaridad, asistía a una escuela para aprender diferentes oficios con los que supo ganarse la vida y ayudar a su familia.

Un referente social de aquella ciudad, Fernando Fernandez Herrero lo había conocido en dicha experiencia y lo describió como **“un flaquito sonriente, siempre vestido de Boca y tratando de sobreponerse a una realidad familiar muy difícil y a un barrio que se come a los pibes. No era un delincuente, o un “mapuche violento” como se suele escuchar en los medios”**. En ese proceso de crecimiento y en búsqueda de su identidad, **Rafita**, como lo llamaban sus afectos, se había vinculado con algunas organizaciones en pos de apoyar la causa Mapuche en la recuperación de **tierras ancestrales para el uso comunitario** de las mismas.

Su asesinato ocurrió en la zona de Villa Mascardi, en un predio de Parques Nacionales a unos 30 kilómetros de Bariloche. **Recibió un disparo por la espalda** cuando junto a su prima Micaela Johana Colhuan, intentaban escapar

de la represión del grupo Albatros. Y aunque desde el gobierno nacional informaron que los efectivos de élite de Prefectura fueron atacados por los jóvenes mapuches, **la justicia confirmó que no hubo “enfrentamiento” alguno, que las balas disparadas sólo vinieron de parte de las fuerzas represivas**, desmoronando el discurso oficial de Patricia Bullrich. La ministra había defendido a las fuerzas de seguridad que asesinaron a Rafael Nahuel, como lo había hecho con la Gendarmería a días de la desaparición de Santiago Maldonado, aún sin esclarecimiento. En la conferencia de prensa luego de la muerte de Rafita, Bullrich llegó a decir que “no tenemos que probar lo que hacen nuestras fuerzas de seguridad”, habilitando a cualquier accionar represivo aunque sea por fuera de la ley.

“Juicio y castigo para los responsables materiales y políticos del asesinato de Rafa. Basta de violencia y muerte para nuestros jóvenes, que reivindican su identidad y luchan por el derecho de vivir en paz y dignamente, en la tierra que los vio nacer”, son las principales consignas de los amigos y de la comunidad que se unen en el pedido de Justicia.

Los aeronáuticos nos sumamos a ese pedido. Porque no queremos ni un pibe más asesinado por las fuerzas represivas del Estado en connivencia con el poder mediático y poder político. Y porque sabemos que el neoliberalismo no cierra sin represión.

El barrio Nahuel Hue se quedó sin la sonrisa de Rafael, quien llevaba un apellido similar al nombre de su barrio... El que está en el Alto... Que desde allí se llega bajando unas largas cuerdas hasta llegar a la turística Bariloche... a tan solo unas cuerdas más llegás a la turística Bariloche... al pie del imponente lago Nahuel Huapi. Lago que también lleva un nombre ancestral parecido al apellido de Rafita.

**Delegado de LATAM Ezeiza*

REUNIÓN INFORMATIVA EN LA SECCIONAL CÓRDOBA

Como parte de las reuniones informativas de APA con los trabajadores sobre la situación actual de la aviación argentina, tuvo lugar el 21 de septiembre en el aeropuerto de Córdoba un encuentro y un asado del que participaron los Héctor Saracino y Javier Bumbalos de la Comisión Directiva, así como Luis Ortega, Secretario General de esa seccional.



Los compañeros de Hangares ARSA de Ezeiza recibieron la visita de la Secretaría de DDHH de APA.

Charlaron sobre las actividades de la Secretaría, abiertas a todos los compañeros y se contó sobre la recuperación de los legajos de nuestros compañeros desaparecidos, Ernesto Lahourcade y Andrés Armendariz Lehache.

No faltó la mención a la desaparición forzada de Santiago Maldonado.



LA SOLIDARIDAD LLEGA A CATAMARCA

La escuela N° 999 de Catamarca recibió el 23 de octubre la solidaridad de las y los compañeros de Aeroparque, quienes acercaron donaciones para los chicos. Alumnos y docentes muy felices por este vínculo que recién empieza.

Un segundo viaje realizado en el mes de noviembre sumó una segunda escuela en la provincia. Felicitaciones y gracias por el ejemplo compañerxs!!



JUSTICIA POR SANTIAGO MALDONADO

A 2 meses de la desaparición de Santiago, la Plaza de Mayo, una vez más reclamó por su aparición 1 de octubre. A pocos días de la marcha, apareció sin vida el cuerpo de Santiago. Continuaremos exigiendo justicia, respeto y el esclarecimiento de su muerte.



ASAMBLEAS AR-AU

El 13 de octubre anuncia asambleas de 6 a 8 en todo el país. Con altísimo nivel de acatamiento se cumple la medida en todos los aeropuertos. Antecedente del paro nacional de Aerolíneas: intentos de dialogar con la empresa que siguen fracasando.



COMUNICACIÓN SINDICAL

La Secretaría de Prensa junto otrxs compañerxs de Prensa y del ámbito académico, nucleados en ComunicAcción, están trabajando de forma conjunta para generar un espacio común en el que pueda generarse una comunicación sindical desde las y los trabajadores. El camino será largo pero gratificante. Se realizaron 2 encuentros desde octubre y se planifica consolidar el espacio para el año próximo.



LXS COMPAÑERXS DEL DUTY PAID DE ASADO

El 4 de noviembre las y los compañeros del Duty Paid se juntaron a compartir un asado en APA. Momentos para distender y charlar sobre la coyuntura sin presiones de nadie. Participaron de Comisión Directiva: Solange Gabrielli, Julio Vega, Alcides Giuliani, Arturo Vidal; y el querido compañero Luis Pages.



MARCHA DEL ORGULLO LBGTIQ

Un importante grupo de compañerxs marcharon junto a la Secretaría de Género el 18/11 en la MARCHA DEL ORGULLO. Para no perder los derechos conquistados y con la alegría de siempre del colectivo LBGTIQ llenó de colores y consignas las calles de Buenos Aires. Una marcha cada vez más numerosa



MARCHA CONTRA LA REFORMA LABORAL

El 29 de noviembre más de 300000 personas nos expresamos contra el proyecto de reforma laboral que quiere beneficiar a las grandes corporaciones y sacarnos derechos a los laburantes. Mientras se exime de impuestos a los bingos, a los sojeros, a las mineras, desfinanciando el estado, se perpetra el robo a jubilados y trabajadores de manera vil.



EN BARILOCHE SE HACE CONCIENCIA AL ANDAR

El 27 de noviembre, lxs compañerxs de Bariloche, se juntaron en una jornada de debate para charlar y conocer el contenido de las reformas tributaria, previsional y laboral. La discusión desde las bases es lo que nos fortalece para detener el atropello a todos nuestros derechos.



A FAVOR DEL ESTADO DE DERECHO

En virtud de la vulneración de derechos esenciales de la población y el intento de gobernar mediante decretos de necesidad y urgencia, organizaciones sociales y organismos de DDHH se dieron cita el 4 de noviembre para exigir libertad de expresión y defensa de la democracia.



MARCHA DE LA RESISTENCIA

El 7 de diciembre varios compañeros de APA dijeron presente! Junto a nuestra Secretaria de DDHH en la reiniciada Marcha de la Resistencia que este año volvió a tener el condimento de exigencia de LIBERTAD A TODXS LXS PRESXS POLÍTICXS y de respeto al estado de derecho tan vulnerado por el accionar represivo y la censura a la prensa.

FESTIVAL VIVAS

El 2 de diciembre, APA junto a otros sindicatos y organizaciones sociales y políticas expresó su repudio a la violencia de género, con motivo del día internacional de la lucha contra toda forma de violencia contra la mujer que se recuerda cada 25 de noviembre, en homenaje a las hermanas Mirabal, torturadas y luego asesinadas por el régimen de Trujillo en República Dominicana en el año 1960.



LA JUVENTUD DEBATE

El sábado 2 de diciembre nuestra secretaria de la Juventud, conjuntamente con otras secretarías de CTA y FETIA, se reunió a debatir sobre la coyuntura política y formas de organización en cada sindicato. Es tarea de todas y todos permitir a los jóvenes el acceso a la discusión y a la toma de decisiones en nuestras organizaciones sindicales.



SOLICITADA DE LA MESA DE TRABAJO POR LOS DDHH

El 7 de diciembre se realizó una Conferencia de Prensa en la Casa Histórica del movimiento obrero en Córdoba capital. La mesa intersindical de DDHH anunció los términos de la solicitada "En defensa de los derechos humanos y las libertades y garantías constitucionales" y convocó a la movilización provincial del lunes 11 de diciembre a las 18hs, que partirá de Colón y General Paz con esa bandera.



LAS MUJERES DEPEDIMOS EL AÑO

El 9 de diciembre las compañeras de algunos Sindicatos de CTA nos dimos cita en CONADU para despedir el año, pero no la lucha. Balance, brindis y perspectivas, con empanadas y algo para tomar. Siempre es buena la excusa para festejar entre compañeras, contar anécdotas, pedir por lxs presxs políticxs



NO A LA REFORMA LABORAL

Los compañeros de la Bodega de Interbaires Ezeiza recibieron la visita de León Piasek, y junto a sus delegados y la Secretaría de la Juventud debatieron los puntos más perjudiciales de la reforma. Importante reunión para poder informar al resto de las y los compañeros lo que se viene, y cómo nos vamos a organizar para frenarlo.



Durante los días 30 de noviembre y 12 de diciembre las compañeras y compañeros aeronáuticos jubilados, disfrutaron en dos contingentes de unos días a puro sol en la ciudad de Mard del Plata, alojándose en nuestro hotel, donde compartieron muchas actividades y muy buenos momentos.

Desde la Asociación del Personal Aeronáutico realizamos esta y otras actividades para nuestras jubiladas y jubilados, pilares fundamentales de la gran familia aeronáutica y porque dijeron PRESENTE en cada uno de los acontecimientos de nuestro sindicato, demostrando que son parte de la historia y del presente de nuestra institución.





APERTURA TEMPORADA DE VERANO CLUB ITUZAINGÓ

17 DE DICIEMBRE

PARA QUE TODOS PODAMOS DISFRUTAR DE LAS PILETAS,
RESPETEMOS LAS NORMAS DE CONVIVENCIA:
- INGRESÁ CON GORRO SI TENÉS EL PELO LARGO.
- DUCHATE ANTES DE ENTRAR

RECORDA QUE NO SE ADMITEN INVITADOS NI PERSONAS NO
AFILIADAS DURANTE LOS SÁBADOS Y DOMINGOS.

HORARIOS DEL CLUB:

VERANO: MARTES A DOMINGOS DE 10:00 A 20V HS

RESTO DEL AÑO: MARTES A DOMINGOS DE 10:00 A 18:00 HS.

HORARIOS DE PILETA:

MARTES A DOMINGO DE 10:00 A 13:00 HS Y DE 14:00 A 19:30 HS

*Vení a disfrutar
con tu familia !!*



SECRETARÍA DE ACCIÓN SOCIAL : 4823-7223 INT. 124

LA PELOTA NO SE MANCHA

“El fútbol es el deporte más lindo y más sano del mundo. De eso que no le quepa la menor duda a nadie. Porque que se equivoque uno... eso no tiene por qué pagarlo el fútbol. Yo me equivoqué y pagué. Pero, la pelota... la pelota no se mancha”. Diego A. Maradona

En el mismo momento en que el fútbol volvía a ser cooptado por grandes corporaciones, privando de su libre acceso y gratuidad a los hinchas, este cuerpo de delegados (de TCA-AA2000) junto a muchísimos compañeros más, ponía en marcha una nueva edición del torneo APA-TCA, reafirmando que si D10S no pudo manchar la pelota, menos podría hacerlo este Gobierno.

En otros momentos podríamos haber dicho que el fútbol era solo una excusa para juntarnos, pero en un momento en que poder ver los partidos vuelve a ser un privilegio, la organización de un torneo por y para los trabajadores se transforma en un acto reivindicativo.



Hasta no hace muchos años (cuando AA2000 todavía no estaba reresentada por APA), la empresa se encargaba de la organización de este tipo de actividades de esparcimiento y deporte que luego fue abandonando con el tiempo hasta desaparecer.

Este cuerpo de delegados y varios compañeros, con mucho esfuerzo, pudimos recuperar no sólo la realización de estas actividades tan importantes para los compañeros, sino su conducción, recuperando el rol fundamental de “organizador” de los trabajadores, que es tan propio de estas actividades, abandonadas años atrás por otro sindicato.

Así, durante todos los viernes de noviembre lleva-

mos a cabo en el predio de Gate Gourmet, este torneo por donde pasan más de ciento cincuenta compañeros a disfrutar de un gran momento y buen fútbol, donde podemos vernos fuera del ámbito laboral, donde podemos reconocernos, donde podemos discutir, jugar, brindar.

Al igual que el año pasado cuando realizamos el Torneo “Unidad”, con la necesidad de expresar con su nombre lo que creemos como única estrategia posible para la defensa de nuestros intereses, este año sentimos la necesidad de reafirmar nuestra identidad como sindicato, en un contexto en que por medio de multas, intervenciones, persecución, represión y encarcelamiento intentan doblegarnos. **Hoy más que nunca somos APA y nuestro Torneo APA-TCA es de los trabajadores y para los trabajadores. Con orgullo, Cuerpo de delegados APA-TCA.**



¿QUIÉNES SON ESTOS PIBES?

APA Un grupo de trabajadoras y trabajadores de Intercargo del Aeropuerto de Ezeiza desde hace varios años se organizan para ser solidarios con quienes menos tienen.

Hasta el cierre de esta edición, no nos fue posible concretar un encuentro para charlar personalmente con el **Grupo Social Intercargo**.

Sin embargo no queremos que la experiencia de las y los compañeros se quede fuera de las “Aerogremiales” de 2017. Por eso vamos a compartir algunas fotos y contar **quiénes son estas pibas y pibes solidarios**.

Desde hace algunos años, un puñado de compañeros que no dejó de crecer, se reunió en torno de una idea solidaria con los más desposeídos del conurbano bonaerense. Es así como comenzaron a organizar actividades fuera de su horario de trabajo, para ver las necesidades de un comedor y llevar hasta allí, no sólo el valioso aporte en mercadería y juguetes sino un aporte más humano y permanente con las personas que allí se encontraron.

De esta forma se juntan y planifican, charlan y concretan, y hacen rifas y días del niño, y llevan a los más chicos a un museo, y siguen planeando y siguen creciendo y dan apoyo escolar y van por más. Y ya son 2 comedores. Y nos siguen demostrando que las y los trabajadores podemos organizarnos para defendernos a nosotros mismos, pero también podemos dar una mano a los demás, ofreciendo nuestro tiempo, dando más de nosotros mismos y no sólo las “cosas que nos sobran”.

Gracias Grupo Social ITC Ezeiza por dejar huella.



EMILIANO Y EL KICKBOXING

Contamos una historia de vida, porque practicar un deporte, estudiar una carrera o dedicarse a lo que uno ama, además de trabajar es algo que nos acerca a la felicidad. Es un camino de superación personal permanente.

AEROGREMIAL: Contáanos quién sos

Emiliano Gomez Souto: Mi nombre es Emiliano, trabajo en Aerolíneas Argentinas, en el sector Rampa, en Ezeiza, ya van a hacer 7 años.... Muchos años. Tengo 27. La empresa terminó siendo mi segunda casa.

Me dedico al kickboxing desde los 15 años y hace 2 que compito de forma amateur. Desde chico fue para mí una base de vida y una cuestión más marcial que deportiva.

AG: ¿Qué diferencia hay para vos entre lo marcial y lo deportivo?

EGS: Y, lo marcial es de adentro hacia afuera. Lo deportivo es de afuera hacia adentro, se transmite de esa forma. Lo marcial es trabajar sobre uno mismo, sobre las propias condiciones para superar las barreras que la vida te pone día a día

AG: Contáanos más sobre lo que hacés y cómo lo combinás con tu régimen 2x2 de laburo

EGS: El tema del trabajo y el entrenamiento es todo un tema. Hay que equilibrar todo, incluyendo la dieta, hay que alimentarse bien y entrenar por lo menos 2 veces por día, sobre todo cuando voy a competir, además de ir a correr e ir al gimnasio 3 veces por semana, que es un complemento para el peleador. El gimnasio da potencia.

AG: ¿Dónde entrenás?

EGS: Entreno en BBG, en la escuela del Cuervo. Es una escuela de taekwondo pero yo hago kickboxing. Hay varios competidores nacionales en esa escuela. Mi maestro practica Shin Tao, que es un arte marcial chino y siempre nos enseña sobre la superación personal.

AG: ¿Las competencias en las que participás cómo son?

EGS: Yo participo en competencias olímpicas, específicamente en WAKO (World Association of Kickboxing Organizations), que es una liga amateur olímpica. Igualmente los peleadores somos todos profesionales, aunque usamos protección específica para deporte olímpico. Peleamos 3 rounds de 2 minutos por ser amateurs.



AG: Es un deporte que exige mucho

EGS: Para quienes practicamos este deporte de forma amateur, es todo bastante costoso: la comida, el hotel, el diclofenac después de las peleas, todo...por eso estoy agradecido de que APA me haya ayudado y mis delegados también, que siempre me apoyaron. Al igual que mis compañeros. Para poder competir yo por ejemplo si entraba las 12am a trabajar y salía a las 12pm de laburar, dormía un poco y entrenaba desde las 15 para volver a entrar a las 12 de la noche. Es mucho esfuerzo. Cuando peleé el mundial todos mis compañeros estuvieron pendientes de mi pelea.

AG: ¿Cuáles fueron tus últimas competencias?

EGS: El mundial fue previo al Sudamericano. En el Sudamericano que fue en Foz do Iguazú salí tercero en categoría 71, en cinturón negro. Peleé contra un paraguayo y contra un boliviano. El mundial fue en Hungría. Ahí compitieron 57 países y Argentina obtuvo el 20° lugar. Se compitió como grupo y sólo adultos, y uno por categoría. En Hungría, fue mi primera experiencia, mucho nervio, mucho de todo. Ahí perdí. Tuve que bajar 3kg y medio en 4 horas para llegar al peso, por el viaje, la retención de líquidos, pero fue una excelente experiencia.

AG: ¡¡¡Quiero la fórmula!!!

EGS: El peleador hace eso para llegar al peso de su categoría, mediante una deshidratación de su cuerpo.

Bueno, Argentina jugó un muy buen papel, una medalla de





oro, varias medallas de plata. Yo perdí en la primera con un turco, por desconocer la forma de puntuación. Perdí por puntos. De todas formas, fue una experiencia increíble.

AG: ¿Cuáles son tus siguientes metas?

EGS: Ahora en febrero, el Open de Mar del Plata, donde se juega la clasificación para la selección (para los Panamericanos en Cancún). Mi sueño ahora es bajar una categoría (a 67kg) y dar lo mejor de mí para dar la revancha. En mayo también hay un torneo Perú- Argentina... y tal vez podría llegar.

AG: Contáanos algo de tu vida personal

EGS: Mi familia está compuesta por mi mamá y mi hermano, somos una familia pequeña. Soy del barrio de Boedo, soy murguero...

AG: Naaaaa!!! ¿Cuándo dormís? ¿Cuál es la murga?

EGS: La murga es "Los dundeos de Boedo", y no icasi ni duermo! ¡La cosa es vivir! Y la verdad que para mí este año, fue maravilloso. Una de las mejores cosas que me pasó es representar a la Argentina ¿Quién no quiere en su deporte representar a su país? Entré con mi remera, con mi pantaloncito y con el Himno Nacional adelante ¿Quién no quiere eso? Llega el que quiere. El dinero no lo es todo. Y si hay una frase que para mí marcó mi vida es que las peleas son para darlas.

VERÓNICA: UN ESTILO DE VIDA 24HS

Nuestra compañera Verónica Ragazzone nos cuenta su pasión por el fitness. Ella trabaja en el Duty Free y le queda tiempo para practicar esta disciplina tan rigurosa: "todo se puede si uno lo decreta en su mente y en su corazón", nos dice

Verónica trabaja en el Duty Free Shop del aeropuerto de Ezeiza. Vive en Monte Grande. Su jornada laboral es de 9:20hs. Sin embargo le queda tiempo para su pasión. Esto nos cuenta en nuestra entrevista virtual:

Aerogremial: Contáanos dónde trabajás.

Verónica Ragazzone: Trabajo en el Duty Free de Ezeiza con una carga horaria de 9:20hs

AG: ¿Y desde cuándo competís?

VR: Si bien desde hace muchos años que hago musculación nunca me había decidido a competir, hasta que conocí gente del ambiente y sentí gran motivación por probar semejante experiencia. No me definiría como Fisicoculturista, sino más bien una atleta fitness, yo busco línea, simetría, calidad muscular, definición y feminidad. Fue entonces cuando a principios del este año logre formar parte del Castro Team, de Carlos Alberto Castro en la ciudad de La Plata, donde comenzó mi preparación junto a todos sus atletas.

AG: ¿Cuál es la categoría en la que

competís?

VR: La categoría se llama "Bikini" y "Sport Model". Es un deporte muy sacrificado donde juega un papel fundamental la constancia, la perseverancia y el amor con el que uno busca llegar a su mejor versión, y la seguridad al momento de querer lograr un objetivo.

AG: ¿Dedicás muchas horas a entrenar?

VR: La realidad es que es un estilo de vida de 24:00hs, donde juega un papel muy importante cada cosa que uno hace durante el día, hay que respetar la dieta, los horarios de cada comida, el descanso y dar todo en cada entrenamiento, cosa que para muchos, incluyéndome a mí, es una tarea muy difícil por el trabajo, el estudio, la familia y las diversas obligaciones que tiene cada persona en particular, aunque esto no quiere decir que sea imposible.

AG: Gracias por contarnos tu historia. Dejále un mensaje a lxs compañerxs aeronáuticxs.

VR: Todo se puede si uno lo decreta en su mente y en su corazón, y pone todo de sí para conseguirlo.



PRIMERA CAMADA DE TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS (TCP) EGRESADOS DEL ICAPA



En presencia de familiares y directivos, el ICAPA, en conjunto con el Instituto Whisky Bravo de Rosario, entregaron los diplomas a la primera camada de egresados del curso de TCP dictado en nuestra sede. Felicitamos a los egresados por el logro obtenido con enorme sacrificio, esfuerzo y dedicación y esperamos que rápidamente puedan poner en práctica los conocimientos adquiridos e insertarse laboralmente en la actividad aerocomercial. A los interesados en realizar este curso los invitamos a inscribirse para el ciclo lectivo que se dictará a partir de Marzo de 2018 en nuestras sedes de Ciudad de Buenos Aires y Rosario.

Con la presencia de nuestro personal administrativo, del cuerpo docente, la funcionaria del Ministerio de Educación de la ciudad Lic. Claudia Hemsy, autoridades de APA e ICAPA y alumnos de nuestra Tecnicatura se realizó una reunión con motivo de la finalización del presente año lectivo. El director del Instituto, Lic. Hugo Perosa, realizó una breve reseña de los logros alcanzados durante el mismo, en particular las habilitaciones otorgadas por el Ministerio de Educación, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y el IRAM, así como enumeró los desafíos a concretar para el próximo año que se inicia, a la vez que agradeció el esfuerzo realizado durante este año por todos los integrantes del ICAPA. Entre los proyectos en desarrollo, destacó el inicio de actividades de investigación aplicada a la aviación; el inicio de estudios para implementar la enseñanza virtual (e-learning) en los cursos y carreras que dicta el instituto; el diseño de nuevas carreras y postítulos y un ambicioso programa de crecimiento y consolidación denominado Proyecto 2020. Al finalizar se realizó un brindis deseando a los presentes y sus familias unas Felices Fiestas y un próspero año 2018.



¿TENGO DIABETES? SÍNTOMAS DE LA DIABETES



Orina frecuente
y abundante



Pérdida de peso
injustificada



Sed excesiva



Falta de energía



Hambre constante



Cambios de ánimo



Visión borrosa

**No todos los síntomas pueden presentarse.
Algunas veces pasan desapercibidos**

La Diabetes es una enfermedad crónica que ocasiona grandes complicaciones de salud: enfermedad renal, ceguera, enfermedad cardiovascular, infecciones recurrentes, falta de cicatrización y otras, pudiendo ocasional inclusive la muerte.

AUMENTO DE RIESGO DE DIABETES:

- » ANTECEDENTES FAMILIARES
- » SOBREPESO / OBESIDAD
- » DIETA NO SALUDABLE
- » SEDENTARISMO

- El 8,7% de la población argentina padece de Diabetes, y la mitad no lo sabe (no está diagnosticada)
- Esto ocasiona que se entere cuando la enfermedad está avanzada, habiendo podido evitar sus complicaciones, que mayormente son IRREVERSIBLES.
- Si una persona diabética recibe tratamiento oportunamente, puede vivir como una persona sana. Por eso es necesario al menos UN CONTROL DE SALUD ANUAL, y estar atentos a los síntomas.
- El tratamiento de la diabetes debe ser llevado a cabo por el equipo de salud: MÉDICO DE CABECERA, MÉDICO DIABETOLÓGO, NUTRICIONISTA Y PSICÓLOGO.

¡ CUIDÁ TU SALUD. ESTAR BIEN DEPENDE DE VOS !

Nuestro objetivo, por sobre todas las cosas es:
UNA OBRA SOCIAL SOLIDARIA Y PREVENTIVA

Consultá las distintas bonificaciones para los afiliados a APA y sus familiares directos

ABIERTA LA INSCRIPCIÓN

Instituto de Capacitación Asociación Personal Aeronáutico

Tecnicatura Superior en Gestión de Aviación Comercial y Civil
Titulo Oficial **Inicia marzo 2018 - Vacantes limitadas**

Cursos Gratuitos de Formación Profesional

- **Operaciones Aeroportuarias**
 - Operador de rampa
 - Supervisor de rampa
 - Señalero de aeropuertos
 - Transporte de mercancías peligrosas por vía aérea
 - Seguridad en actos de interferencia ilícita

**Inician abril 2018
Vacantes limitadas**

Titulo Oficial

- Marketing y Ventas
- Informática
- Inglés / Portugués
- Administración Contable

**Inician abril 2018
Vacantes limitadas**

Tripulante de Cabina Profesional TCP

Titulo Oficial **Inicia marzo 2018 - Vacantes limitadas**

SEDES:

CABA: tel: 011 4822 0687, info@icapa.org.ar

SAN FERNANDO: tel: 011 45753261, bergandisandra@hotmail.com

CÓRDOBA: 0351 455 8900, apacor@live.com.ar

ROSARIO: 0341 4224616, int. 1184, info@whiskybravo.com.ar



Instituto de Capacitación
Asociación Personal Aeronáutico

Anchorena 1266

Buenos Aires - República Argentina

Tel.: 4822-0687 / 3535-0432

info@icapa.org.ar / www.icapa.org.ar