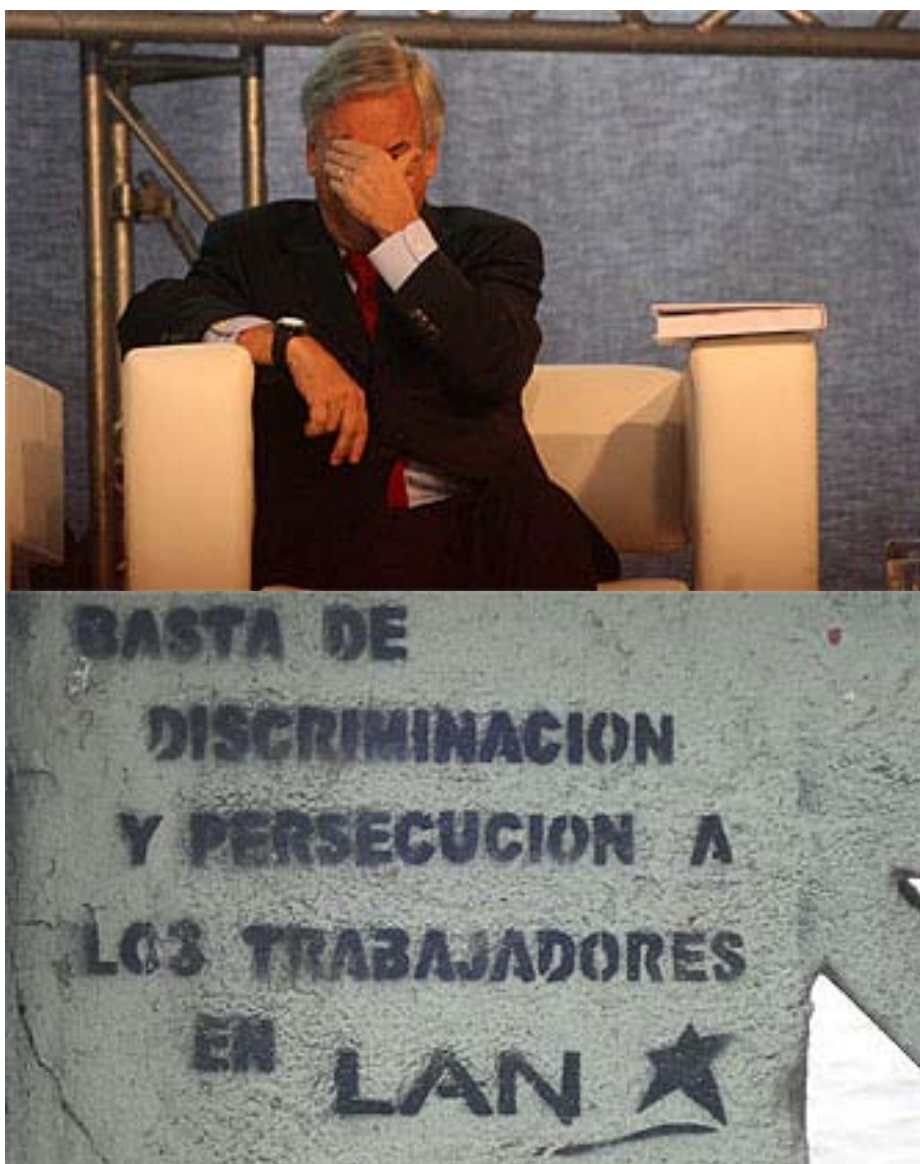


Piñera, aferrado a sus negocios emblemáticos

Pamela Gutiérrez y Darío Zambra / La Nación 10 enero 201

Se lo han dicho moros y cristianos, en todos los tonos: debe vender Lan, Chilevisión, la Clínica Las Condes y Colo Colo. Se lo volvió a decir incluso Felipe Larraín, ex presidente de la Sofopa que también tiene los negocios en la sangre. A una semana de la elección, en su comando están nerviosos. Incluso suspendieron temporalmente su modelo automático de compra de acciones.



El jueves 26 de marzo del año pasado, Ignacio Cueto lanzó una confidencia que fue por lo menos insólita.

Esa noche Ignacio y su hermano Enrique -propietarios de Lan Airlines- fueron galardonados por El Mercurio como empresarios del año. Orgulloso, Ignacio subió al estrado de Casa Piedra para hablar de su trayectoria y, de la nada, relató un episodio que a muchos les llamó la atención.

Cueto contó que una oportunidad se había reunido con el presidente de Colombia en casa de “don Agustín” Edwards para conversar sobre el negocio aéreo en los cielos de ese país. A la mayoría de los asistentes, la confidencia no les dijo nada, pero a algunos quedaron con varias dudas.

¿Es normal que los propietarios de Lan y El Mercurio se reúnan con mandatarios latinoamericanos? ¿Zanjaron algún negocio en ese encuentro? ¿Estuvo en esa cita Sebastián Piñera, dueño del 27% de las acciones de la aerolínea?

Ese episodio refleja las dudas que aún genera la doble militancia de Sebastián Piñera: la de candidato a Presidente de la República y la de empresario y propietario de algunas de las compañías más grandes del país.

Y es que pese a que en abril traspasó a un sistema de fideicomiso ciego más de 400 millones de dólares en acciones, a una semana de la segunda vuelta mantiene intacta su propiedad en cuatro empresas: Lan, Chilevisión, la Clínica Las Condes y Colo Colo.

Piñera ha preferido hacer oídos sordos a los consejos de sus colegas en la derecha, sobre todo la UDI. En el gremialismo han instado al inversionista a deshacerse de sus empresas desde hace años.

Se lo dijo Andrés Allamand en 1997, cuando Piñera negoció desde el Senado la venta de sus acciones de Enersis a un precio muy superior al que se les pagó a los pequeños accionistas: “No se puede ser protagonista de la política y simultáneamente activista de los negocios. Aquí hay que escoger: el que entra en la política, abandona los negocios; y el que está en los negocios, debe abandonar la política”.

Se lo recordaron en 2005, cuando compitió por la Presidencia con Michelle Bachelet y se lo pidieron en todos los tonos cuando emprendió esta carrera que acaba el 17 de enero. Pero nada.

“Piñera tendrá tiempo entre ahora y marzo” para deshacerse de sus empresas, asegura su primo Herman Chadwick, quien esta semana estuvo haciendo campaña por Piñera en la Región de Coquimbo. Y agrega: “Sebastián no va a tener conflictos de interés para el 11 de marzo. Sabe cuidarse muy bien solo”.

Pero lo que complica en estos días al comando no es el conflicto de intereses en su eventual desempeño como Presidente, sino los últimos días de campaña.

El temor es tal que incluso se suspendió el modelo de compra de acciones que opera automáticamente cuando se cumplen ciertas condiciones, ante la eventualidad de que en estos días apareciera la adquisición de un paquete inconveniente.

En los pasillos del comando temen también que en el debate de mañana en la noche se dé a conocer la cinta en la que Piñera ordena la compra de acciones minutos después de conocer los auspiciosos resultados financieros de la empresa, en julio de 2006.

En esa ocasión, el inversionista ahora candidato compró US\$18 millones de dólares de la compañía, que le significaron una ganancia de 600 millones de pesos.

La SVS lo multó por la mitad de esa suma, por no “cumplir con el deber de abstención”. Sus socios en el negocio, la familia Cueto, apelaron a la multa, pero perdieron en su intento.

El caso reventó de nuevo este año al ser citado este caso en el informe de Transparencia Internacional en el capítulo de “Uso de información privilegiada”.

Con todo, hoy, su doble militancia es la principal debilidad que tiene su candidatura e incluso, temen en su comando, podría hacerle perder la elección frente a Eduardo Frei.

CUESTIÓN DE ESTILO

Su incursión bursátil retrata de cuerpo entero el estilo de Piñera. El episodio con la SVS es sólo uno de ellos. Otro bastante comentado corresponde a la batalla que libró Lan en contra de la aerolínea peruana Aerocontinente, que comenzó sus operaciones en Chile el año 2000.

Apenas el nuevo competidor puso sus aviones en cielos criollos, Lan lanzó una fuerte ofensiva en su contra.

Por entonces, la aerolínea chilena lideraba el mercado doméstico -sólo competía con Avant- y Aerocontinente amenazaba esa posición.

La pelea llegó incluso hasta la Comisión Resolutiva -el antiguo tribunal antimonopolios-, donde Aerocontinente fue acusada de operar con tarifas bajo los costos, lo que a juicio de Lan significaba una competencia desleal.

Finalmente, y luego de acusaciones de lavado de dinero, la compañía peruana se declaró en quiebra. Desde esa fecha, 2002, en Chile sólo operaban dos aerolíneas, Lan y Sky.

Un informe de 2004 elaborado Jorge Quiroga y Consultores consigna que la concentración en el mercado aéreo “creció debido a la salida del segundo operador en importancia, Avant, y la posterior salida del competidor que buscaba reemplazarlo, Aerocontinente”.

Un conocedor de la industria lo grafica así: “Aerocontinente podría haber sido un serio competidor para Lan, pero lo hicieron pebre. Lo acusaron de cobrar tarifas bajas, pero todos los que comienzan lo hacen con buenos precios”.

EN LA MIRA

Por la posición dominante de Lan en el mercado chileno -donde sólo compite con Sky-, las autoridades antimonopolios siempre han puesto especial atención en sus actuaciones.

En particular, la Fiscalía Nacional Económica ha seguido de cerca el cumplimiento del plan de autorregulación de tarifas que la compañía está obligada a cumplir desde que se fusionó con Ladeco.

Pero también han puesto el foco en las barreras de entrada. De todos los actores que han intentado quedarse con una participación atractiva en el mercado aéreo, ninguno ha podido posicionarse y competir de igual a igual con este gigante de los aires.

En 2003, por ejemplo, la aerolínea de carga Alpine Airlines acusó a Lan Cargo de incumplir las normas de competencia y ofrecer tarifas bajo el costo en el transporte de carga liviana.

Y ese mismo año, Aerolíneas DAP -de la familia Pivcevic, de Punta Arenas- denunció que el manejo de aeropuertos a través de empresas coligadas por parte de Lan significaba una gran barrera de entrada para la industria.

“Sky Airline se posicionó en el mercado tras una ardua labor de varios años, teniendo que remover muchos obstáculos en su camino”, cuenta a LND el socio y gerente general de la aerolínea, Jürgen Paulmann.

“Sin embargo, barreras para formar una línea aérea nacional no existen, pero he indicado en diversas ocasiones que Chile tiene internamente un mercado estrecho, relativamente chico y con una fuerte competencia, lo que hará muy difícil el posicionamiento de otras líneas aéreas”, agrega el empresario.

Y no sólo en Chile los organismos antimonopolios han puesto el foco sobre la aerolínea de Sebastián Piñera. En enero del año pasado, su filial Lan Cargo admitió, ante el Departamento de Justicia de Estados Unidos, haberse coludido junto a otra treintena de compañías para fijar precios ilegales en el transporte de carga.

En ese acuerdo, la empresa se comprometió a pagar 88 millones de dólares en cinco años. “De esa forma, Lan Cargo prefirió pagar la multa a cambio de que se cerrara el proceso y ese juicio en Estados Unidos podría haber terminado incluso con sus ejecutivos y directores en la cárcel”, aclara un experto en competencia.

¿SOBERANÍA EN RIESGO?

La semana pasada, el diputado PPD Jorge Tarud puso en evidencia una incompatibilidad que incluso, a su juicio, podría afectar la soberanía chilena si el inversionista llega a La Moneda.

“Piñera tiene muchos millones de dólares invertidos en ese país (Perú), a través de Lan Perú. Y esa inversión depende del gobierno peruano, que es el que otorga las licencias de vuelo. Entonces, Piñera sería extremadamente vulnerable y dependiente del gobierno peruano, ya que sencillamente le pueden decir que le van a quitar la licencia. Eso es grave, porque con Perú tenemos una demanda pendiente en La Haya. ¿Qué firmeza tendría para defender la soberanía chilena si tiene una gran inversión en ese país? Basta con la amenaza de terminar con las licencias para dejarlo en una posición muy incómoda. Y como sabemos, privilegia los negocios”, plantea el diputado.

El parlamentario, miembro de la Comisión de Relaciones Exteriores, recuerda que cuando Piñera realizó su gira a Perú, el año pasado, se reunió con el Presidente Alan García y,

además, con la entonces ministra de Transportes, Verónica Zavala, y aseguró a la prensa que había un asunto pendiente con Perú.

“Con esas declaraciones contraviene toda la política exterior que ha tenido Chile permanentemente en todos los gobiernos y se suma plenamente a la posición de Perú”, dice Tarud.

Tan evidente fue el conflicto de interés en esa oportunidad, que incluso el analista político y ahora piñerista Patricio Navia criticó al presidenciable de la derecha: “Con su falta de tino, Piñera ha permitido que se alimenten rumores de que se discutieron los intereses de Lan en Perú. La incapacidad de Piñera para evitar la percepción de conflictos de interés confunde a cualquier observador neutral. En sus actividades en ese país, parece haber demostrado fehacientemente que el empresario es incapaz de separar aguas del político”.

Lan Airlines tiene inversiones en Perú desde 1999, cuando comenzó un fuerte proceso de internalización con el lanzamiento en la filial de ese país. Hoy está convertido en el principal operador de ese país.

Según la memoria 2008 de la compañía, Lan Perú tiene una participación de 76% del mercado doméstico y de 39% en las rutas internacionales.

De hecho, ese mismo año aumentó el tráfico doméstico en 32,6%. Según el mismo informe, sus principales competidores en cielo peruano son StarPerú, Aerocóndor y Taca Perú.

¿TRATADOS A MEDIA?

Con el ceño fruncido reciben varios analistas el hecho de que Piñera sea uno de los mayores controladores de Lan Chile, empresa que abarca el 80% del mercado en Chile y que también tiene filiales en Argentina, Ecuador y Perú.

El conflicto de interés, en este caso, es que el Presidente de la República, por mandato de la Constitución, es quien regula los tratados internacionales relacionados con la aeronavegación.

Un punto sensible, sobre todo si que es hay aerolíneas extranjeras que no han podido sobrevivir en el mercado chileno.

La aeronavegación está regulada por la Convención de Chicago de 1944. Dentro de este tratado, hay dos “libertades” -como se llaman los artículos de este tratado- que son fundamentales para la circulación aérea.

Una es la que permite que un operador extranjero tome pasajeros en un país y luego los transporte a un tercer país y viceversa.

Este caso se aplica a Lan Chile, ya que es un operador extranjero que recoge pasajeros en Lima y los transporta a Estados Unidos, siendo una de las rutas más apetecidas en ese país, donde esta empresa es la principal controladora.

El otro punto de este tratado es el derecho de cabotaje o de operación en el mercado interno. Dicho de otra forma, permite que operadores extranjeros operen vuelos nacionales.

El caso de Lan genera resentimientos especialmente en Perú, porque si bien la aerolínea controla el 76% de los vuelos internos en ese país, en Chile no hay un operador peruano que haga lo mismo, con cual se han alzado voces por la falta de reciprocidad.

La última línea extranjera que operó en Chile fue Air Comet, de capitales españoles, que incluso se unió a Sky para hacer competencia a Lan. Sin embargo, Air Comet quebró en diciembre de 2008.

Con estos antecedentes, y aunque no quiso referirse en alguna persona en particular, el director del Departamento de Derecho Internacional de la Universidad de Chile, Mario Ramírez, explica que los acuerdos de aeronavegación tienen que ser negociados por el Primer Mandatario, “y es impresentable que el mismo representante del Presidente de la República sea, a la vez, el representante de una persona que tiene intereses en la empresa que va a ser afectada por estos convenios”.

Agrega que el problema es mayor en el caso de las relaciones con Perú y puso como ejemplo el caso Aerocontinente que fue cuestionada por el Consejo de Defensa del Estado. “Se produjo un pequeño lío diplomático por esa situación.

Imagínese si la aerolínea hubiera tenido los intereses de Alan García. Lan Perú ha tenido problemas en ese país, pero el problema es que si el Presidente de la República tiene sus intereses comprometidos con esa empresa, es un elemento más que gravitaría enormemente sobre nuestras relaciones internacionales”.

CIELOS ABIERTOS

Eso no es todo. Otro convenio que opera en la aeronavegación son los llamados tratados de cielos abiertos, equivalentes a los tratados de libre comercio, que se firman entre dos países para que no haya limitación en los derechos de tráfico, lo que permite aumentar la frecuencia de vuelos y elevar el número de pasajeros.

Ello otorga una posición ventajosa a los países que gozan de estos acuerdos por sobre la competencia.

El más importante de esos acuerdos es el que firmó Chile a fines de la década del 90 con Estados Unidos, estando a la cabeza el Presidente Eduardo Frei y su homólogo Bill Clinton.

“Eso fue un tremendo impacto económico para las líneas aéreas nacionales, especialmente Lan y el que fue fundamental en eso fue el Presidente Frei quien mandó una carta a Clinton para poder impulsarlo”, dijo un conocedor del tema.

Dado que son los mandatarios los que firman estos acuerdos, la incompatibilidad se produce entre un Primer Mandatario y dueño de línea aérea que busque convenios de cielos abiertos con rutas más apetecidas y con convenios a su medida.

Entre los operadores bursátiles también hay recelo, “ya que no hay ningún marco legal que obligue a Piñera a que venda las acciones de Axxion y lo que tiene que hacer es vender, porque hay intereses, como sería la posibilidad de negociar tratados de cielos abiertos. De manera que la principal aerolínea de Chile, que es Lan, se vería con oportunidades de crecimiento mucho más atractivas, sin descartar que las que tiene actualmente ya lo son. Sin

duda que hay un conflicto, porque él en su calidad de Presidente de Chile designe a un ministro encargado de negociar esos acuerdos que al final van a redundar en posibilidades de generar valor para la acción de Lan”.

Sin embargo, la misma fuente agrega que frente a este conflicto, “ésta es la oportunidad de que tiene la derecha de llegar al poder en muchos años y no creo que estén con ganas de farréarselas con temas de este estilo”.

¿FISCALIZADOR O FISCALIZADOR?

En el mercado resaltan que si Piñera llegara a La Moneda sin deshacerse de sus empresas, se producirían varios otros conflictos de interés. Los cargos de las autoridades que encabezan los organismos que fiscalizan a las empresas chilenas son de confianza del Presidente.

Eso significa que si el inversionista de RN sale electo, debiera designar directamente al superintendente de Valores, al fiscal nacional económico y al director del Servicio de Impuestos Internos.

Y esas autoridades debieran fiscalizar a las empresas de propiedad del mismo Presidente de la República. Así sucede hoy con las compañías del candidato -Lan, Chilevisión, Clínica Las Condes y Colo Colo- que están bajo la supervisión de estos organismos en materia de mercado de valores, competencia y tributaria.

Esas mismas autoridades serán las encargadas de velar por el cumplimiento de la normativa por parte de las empresas de propiedades de muchos de los amigos de Piñera.

La lista es interminable, pero sólo basta mencionar que si la familia Cueto se queda con el porcentaje que tiene Piñera en la aerolínea, serían fiscalizados en materia de competencia por la autoridad que nombraría Sebastián, su gran amigo y ex socio.

CHILEVISIÓN VERSUS CNTV Y TELEVISIÓN NACIONAL

“A mí siempre me han apasionado los medios de comunicación”, decía Sebastián Piñera en noviembre de 2004, cuando estaba en plenas negociaciones para comprar dicho canal, del que ya era accionista desde 1997.

Lo compró en 19 millones de dólares, lo llevó a la cima con programas de farándula, policía y sexo y obtuvo ganancias de 4.674 millones a septiembre del año pasado, según el balance presentado ante la SVS.

A una semana de las elecciones, Piñera aún no se desprende de dicha empresa, con lo cual el conflicto se le genera con dos instituciones: el Consejo Nacional de Televisión (CNTV), entidad que se ha enfrentado varias veces al canal por cuestionamientos a sus contenidos, y Televisión Nacional, el canal público.

La ex presidenta del CNTV, Patricia Politzer, dijo a LND que “como ciudadana chilena, aspiro a que si alguien es Presidente de la República y debe representar a todos los chilenos y cuidar que tengamos una democracia cada vez más sólida, no tenga ninguna injerencia en los medios de comunicación. Eso pasa, por cierto, por

no ser propietario de ningún medio, pero pasa también por no ejercer influencia en los medios de comunicación, ni en los privados ni en los públicos”.

CNTV es el órgano regulador de la TV y tiene atribuciones como la entrega de concesiones, aplica sanciones y puede revocar una concesión, es decir, clausurar un canal. Además, tiene la facultad de asignar recursos, 4.200 millones de pesos, para fondos concursables. Sus miembros son nombrados con acuerdo del Senado, a propuesta del Presidente de la República. Con el agregado de que la cabeza del organismo es nombrado también por el Primer Mandatario.

Aún cuando para el próximo período presidencial los miembros del consejo ya están nombrados, “Piñera podría llegar y no nombrar ningún consejero, pero para el próximo consejo, dejarlo armado a su manera, a través de la propuesta al Senado”, dice una fuente conocedora del CNTV.

Con respecto a la enajenación del canal, hay visiones contrapuestas sobre la fórmula propuesta por Piñera, que sería entregar el canal a una fundación. Por un lado, Herman Chadwick dijo a LND que “Sebastián se comprometió a traspasar el canal a una fundación sin fines de lucro. La ley no precisa ninguna incompatibilidad, pero la prudencia aconseja a que no sea de él (...) Puede ser la Fundación Futuro o la fundación nueva que tenga hecha”.

Sin embargo, otros miembros del CNTV ven con preocupación esta fórmula, “porque todo el mundo sabe que esa fundación es del Presidente de la República, donde Piñera pondrá una mayoría de gente que le dé su confianza. Eso genera un problema no menor”.

BONO AUGE Y LA CLÍNICA LAS CONDES

“Cada persona que tenga una enfermedad AUGE, que no es atendida en forma oportuna y con calidad en el hospital que le corresponde, va a recibir un bono para que se pueda atender en cualquier otro hospital de Chile, público o privado”, ha anunciado Sebastián Piñera, accionista de la Clínica Las Condes. Si bien el sistema público ya opera con convenios con el sector privado, tanto el ex subsecretario de Redes Asistenciales, Ricardo Fábrega, como el ex presidente del Colegio Médico Juan Luis Castro son contrarios de un “bono portable”, en el cual sea el paciente que decida dónde se atienda, beneficiando así a clínicas privadas con aportes públicos.

La Clínica Las Condes tiene como público objetivo el ABC1 y el 25% superior del estrato C2, siendo sus principales competidores la Clínica Alemana y la Clínica Santa María. El presidente de la entidad es Andrés Navarro, antiguo socio de Piñera, mientras que el candidato a la Primera Magistratura tiene un asiento en el directorio con el 9,76% de las acciones a través de Bancard.

El doctor Fábrega indicó que la coalición de gobierno ha sido contraria a un bono portable, “porque desarticula la red asistencial, eleva los costos y no garantiza calidad, porque no están acreditadas las clínicas y menos los centros médicos más

pequeños, lo que provocaría competencia por precio. Por lo tanto, no garantiza beneficios sanitarios para la población”.

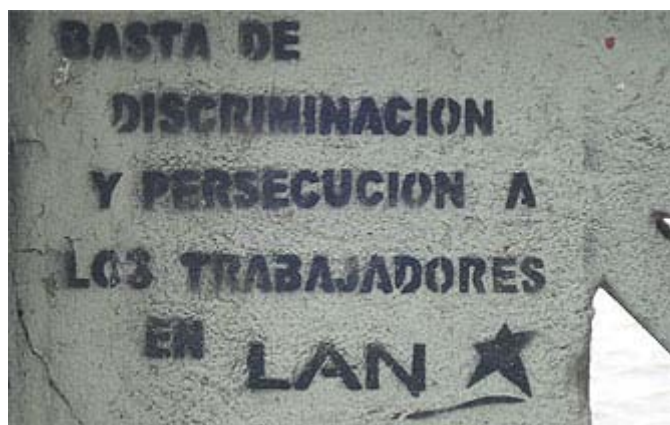
El facultativo sostiene que lo que es efectivo son los convenios de redes asistenciales, lo que se está usando a nivel mundial. Es decir, que el seguro universal, que en este caso es Fonasa tiene acuerdos para derivar a un paciente a una entidad privada, pero “sólo en aquellas patologías prioritariamente sanitarias o AUGE”.

“Un bono portable de salud sólo favorecería a instituciones tan poderosas como la Clínica Las Condes u otra y podrían, sobre esa base, subsistir con transferencia de recursos desde el sector público al privado”, dice el doctor Juan Luis Castro, agregando que un subsidio estatal “significaría que estas clínicas (como Las Condes) tendrían una mayor demanda de atención, a partir de bonos pagados por el Estado”.

Temor allende los Andes

La nación - 10 de enero de 2010

Incumplimiento de convenios, informaciones rompehuelgas, falta de herramientas para los mecánicos y distintos tipos de presión sobre los trabajadores son algunas de las acusaciones de los sindicatos de la aeronavegación argentina contra el holding con sede en Santiago. Después de las elecciones en Chile se esperan nuevos conflictos.



Promesas.- Cuando Lan llegó a Argentina parte del acuerdo con el gobierno era que debía hacerse cargo de los trabajadores con que contaba la empresa. Pero la cosa no fue así.

El pasado miércoles 11 de noviembre Lan Argentina tenía todo preparado para inaugurar un hangar propio en Aeroparque, el aeropuerto porteño que concentra los vuelos nacionales y la carga que se distribuye por vía aérea a toda la Argentina.

Muestra de la consolidación de la empresa, las invitaciones habían llegado con bastante antelación y, para ese mediodía, se prometía un tour por el lugar, más un cóctel a la altura.

El día anterior, a la prensa le llegó el aviso de que se suspendía. “Hubo unos inconvenientes pero ya les avisaremos. No pasa nada”, se informó.

El jueves 12 de noviembre Aeroparque se vio revolucionado por la paralización conjunta de los trabajadores de Lan Argentina.

La movida causó múltiples cancelaciones y reprogramaciones de vuelos. “Por un problema de agendas no se pudo volver a coordinar el evento que habíamos planeado en su momento”, dijeron lacónicamente de la consultora que representa a la firma ante la prensa argentina, explicando por qué luego se había inaugurado en privado.

“Nosotros dejamos trascender que habría una movilización al día siguiente”, cuenta el vicepresidente de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas, Pablo Biró (1.600 pilotos, casi 200 de Lan Argentina).

“Las negociaciones salariales estaban trabadas hace meses con todos los sindicatos, así que actuamos en conjunto. Los mecánicos no iban a asistir y la prensa iba a hacer preguntas”, dice.

Al hablar con los líderes de los distintos sindicatos que representan a los trabajadores de Lan Argentina, se escucha un juicio común: cuando la firma llegó al país pensaba replicar las laxas políticas laborales chilenas y de sus filiales en Perú y Ecuador, pero nunca pensó que se iba a encontrar con una actividad sindical tan fuerte y organizada. Y se ha dado contra la pared, una y otra vez.

El desembarco de Lan en Argentina arrancó en abril de 2005, cuando la compañía se hizo cargo del fallido experimento del gobierno argentino de crear una aerolínea estatal a partir de la fusión de las quebradas LAPa y Dinar.

Cuando Lan formó una alianza con capitales argentinos para hacerse de Líneas Aéreas Federales (Lafsa), parte del acuerdo que se firmó con el gobierno era que debía hacerse cargo de la plantilla completa de trabajadores con que contaba la empresa y respetar sus condiciones laborales previas.

Pero ya de entrada la cosa no fue así.

“La relación nunca fue buena. Desde un comienzo vinieron con la intención de avanzar sobre los derechos de los trabajadores, tanto en su organización sindical como en el trabajo del día a día”, dice a LND Juan Pappalardo, secretario adjunto de la Asociación de Personal Técnico Aeronáutico, que agrupa a quienes se encargan del mantenimiento de los aviones (3 mil trabajadores, 277 de Lan Argentina).

“Los despachantes no tenían protectores para los oídos y, cuando los reclamamos, fueron al Easy a comprar de esos que se usan para cortar el pasto”, recuerda Rubén Marín, jefe de mantenimiento de Lan Argentina y delegado sindical.

Pappalardo cuenta que cuando la empresa llegó en 2005 pidió hacer un relevamiento de personal. “Para ver nuestras capacidades, más o menos cómo viene la cosa, dijeron”.

Con el expreso compromiso de que no se trataba de una revisión vinculante, se llevó a cabo una serie de entrevistas y perfiles psicotécnicos a los trabajadores del gremio. A las pocas semanas hubo 18 despidos. “No dan con el perfil de la compañía”, fue la justificación que recuerda el líder sindical.

Esto provocó la primera de seis medidas de fuerza que APTA llevó a cabo en los primeros 18 meses que la empresa operó en Argentina, récord en movidas sindicales durante ese período.

Los principales problemas, dicen los gremios locales, pasan por el constante incumplimiento de los convenios laborales.

En APTA reclaman que sólo la mitad de los mecánicos cuenta con una caja de herramientas para sí, “cuando el convenio expresa que debería haber una por cada hombre”, dicen. “Se incumple en la dotación de personal, en la capacitación, en el pago de viáticos y horas extras”, señala Marín.

Los sindicatos reclaman que no se trata sólo de mala praxis laboral, sino de una abierta disposición antisindical.

“Lo que hemos visto, desde su ingreso a la Argentina, es una gran conducta antisindical. De acuerdo a la información que nos llega a través de ITF (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte) e Ifalpa (Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas), creemos con fundamento que Lan tiene la peor conducta antisindical del planeta”, dice categórico Biró.

Luego de la paralización de noviembre, la compañía envió un correo electrónico a los pilotos de Lan Argentina informando que pilotos de Aerolíneas Argentinas habían hecho los vuelos afectados de la compañía de capitales chilenos en una actitud que los dirigentes afirman apunta directamente a minar la unidad sindical de los pilotos en el caso de futuras movilizaciones.

“Cuando tengo que ir a la sede de Costa Salguero (donde se encuentra la gerencia y administración de la firma en Buenos Aires) la gente joven que está en los cubículos me saluda como con miedo de que los vayan a ver. Ahí la presión antisindical es fortísima, y es donde más cuesta que la gente nueva se afilie”, dice Rubén Fernández, secretario general de la Unión de Personal Superior de Aerolíneas, que agrupa a los supervisores, jefes de turno y profesionales (abogados, ingenieros) en puestos no gerenciales (2.200 afiliados, casi 200 de Lan Argentina).

“A la gente nueva que entra a Lan les hacen una especie de lavado de cerebro sobre las pretensiones del movimiento sindical”, es el juicio común de Fernández y la gente de APTA. “Cuando fue el paro de noviembre, se echó a correr el rumor de que se trataba de un acuerdo entre los sindicatos y el gobierno para favorecer a Aerolíneas Argentinas”, dice Fernández, en coincidencia con la denuncia de Biró.

“En las negociaciones, un día se llega a un acuerdo y al día siguiente la empresa lo desconoce. Esta es una táctica vieja”, dice el líder de UPSA. Los representantes sindicales hacen correr una información hacia abajo y al día siguiente tienen que desdecirse.

“Así se siembra la duda de que pudiéramos haber arreglado por fuera, y eso la empresa lo sabe”. “También se ofrecen premios y bonos a los dirigentes sindicales”, dice Pappalardo. “O se arregla con alguna gente por separado para ir mellando la unidad del movimiento”, agrega Marín.

Sobre el futuro, no hay esperanzas de que la relación mejore. Por el contrario, desde APLA piensan que empeorará después del 17 de enero.

“Creemos que ahora están más tranquilos porque si hay movida acá aparece en los diarios de allá, por el tema de la candidatura de Piñera. Yo creo que una vez que pasen las elecciones volverán a apretar. Y veo otro conflicto fuerte en el corto plazo, probablemente antes de que termine el verano”, concluye Biró.

Desde la compañía se excusaron de colaborar para esta nota.



Información disponible en el sitio ARCHIVO CHILE, Web del Centro Estudios “Miguel Enríquez”, CEME: <http://www.archivochile.com> (Además: <http://www.archivochile.cl> y <http://www.archivochile.org>). Si tienes documentación o información relacionada con este tema u otros del sitio, agradecemos la envíes para publicarla. (Documentos, testimonios, discursos, declaraciones, tesis, relatos caídos, información prensa, actividades de organizaciones sociales, fotos, afiches, grabaciones, etc.) Envía a: archivochileceme@yahoo.com y ceme@archivochile.com

NOTA: El portal del CEME es un archivo histórico, social y político básicamente de Chile y secundariamente de América Latina. No persigue ningún fin de lucro. La versión electrónica de documentos se provee únicamente con fines de información y preferentemente educativo culturales. Cualquier reproducción destinada a otros fines deberá obtener los permisos que correspondan, porque los documentos incluidos en el portal son de propiedad intelectual de sus autores o editores. Los contenidos de cada fuente, son de responsabilidad de sus respectivos autores, a quienes agradecemos poder publicar su trabajo. Deseamos que los contenidos y datos de documentos o autores, se presenten de la manera más correcta posible. Por ello, si detectas algún error en la información que facilitamos, no dudes en hacernos llegar tu [sugerencia / errata..](#)