



ASOCIACIÓN DE  
LÍNEAS AÉREAS

<http://www.alaspain.com>

# ALADIGITAL

Aeroflot  
Aeroflot Cargo  
Aerolíneas Argentinas  
Aeroméxico  
Aerosur  
Air Algerie  
Air Europa  
Air France  
Air Nostrum  
Alitalia  
American Airlines  
Avianca  
Binter Canarias  
British Airways  
Brussels Airlines  
Cabo Verde Airlines  
Continental Airlines  
easyJet  
Eat  
Egyptair  
El Al  
Emirates  
Europair Broker  
Finnair  
Gestair Cargo  
Iberia  
J.A.L.  
KLM  
Lan  
Malaysia Airlines  
Malev  
Mint-Airways  
New Air  
Orbest  
Qatar Airways  
Royal Air Maroc  
Royal Jordanian  
Santa Barbara  
Saudia  
Select Aviation  
Swiftair  
Syrian Airlines  
Tam Airlines  
Taron  
Tap  
Thai Airways  
Tunis Air  
Turkish Airlines

Madrid, 5 de Enero de 2012

## Pilotos: La razón de la sinrazón

### *Consideraciones sobre una situación que afecta significativamente al desarrollo del transporte aéreo español*

Como ya viene siendo tradicional en el transporte aéreo, el colectivo laboral de pilotos aprovecha un periodo crítico para la movilidad de los ciudadanos y para la economía de las empresas, como plataforma para plantear e, incluso, tratar de imponer unas reivindicaciones, que, por su condición de empleados por cuenta ajena, no forman parte de la negociación colectiva; condición, por otra parte, que éstos parecen no haber asimilado, tras las intensas transformaciones de una industria a la que llegaron cuando su misión, sus funciones y sus objetivos eran muy distintos.

Llegaron sin ningún tipo de competencia, pues el acceso a la capacitación profesional era y es una cuestión de privilegio; constituyeron un grupo cerrado e inaccesible, orientado a sus intereses laborales con el trasfondo de la profesionalidad, y apropiándose de un concepto equívoco de seguridad operacional, que siguen utilizando como eje vertebrador de sus reivindicaciones económicas, basadas en la remuneración y en el descanso.

Tal como puede suceder en el caso de los controladores aéreos, los pilotos parecen no querer ver la realidad de la industria en la que trabajan; dando una imagen de desentendimiento de su evolución y de su coyuntura, de sus empresas y de sus clientes, de otros colectivos indispensables para la actividad. Consideran que la aviación comercial es un concepto dependiente de sus propios conceptos, y rechazan abiertamente cualquier nivel de gestión ajena a ellos.

Es indudable que el transporte aéreo ha perdido su "glamour", y que ello ha terminado con la imagen aventurera y épica de aquellos esforzados caballeros del aire, que seducían con sólo su presencia. Olvidados los valores sólo quedan los intereses, y aún estos parece que también se diluyen ante las tácticas cortoplacistas de sus dirigentes, que parecen no creer en el futuro, y que por ello exprimen lo que queda de presente en sus empresas. Las consecuencias no dejan lugar a dudas, ni por la desaparición de compañías aéreas españolas durante los últimos años, ni por la situación de algunas de ellas en la actualidad, ni por los colectivos que se han visto obligados a buscar nuevos horizontes de trabajo.

La razón final solo es el fruto de la integración de las distintas razones, las de unos y las de otros. Pretender aquella, es un ejercicio intelectual de alcance que requiere un amplio espectro de consideraciones tanto empresariales, como sociales, y económicas; consideraciones sobre el modelo productivo, sobre la propia gestión, sobre los costes de explotación, sobre el mercado, los productos y los precios, sobre la oportunidad y el coste de la alternativa. Buscar atajos y otros caminos lleva necesariamente a la sinrazón; la que nos impide ver el contexto de la competencia y de la competitividad. En la cadena de valor del transporte aéreo las compañías aéreas constituyen, sin duda, su eslabón más débil; ese que,

según la IATA, ofrece un margen del 0,6% para el ejercicio 2012. Sin duda hay muchas circunstancias que llevan a tales resultados, pero ninguna de ellas es ajena e independiente, por lo que todas ellas deben presentar sus razones a la mesa del diálogo y de la negociación.

La actividad profesional del piloto, como la del controlador aéreo, no está en discusión ni ha perdido relevancia; tiene una enorme trascendencia al que la sociedad le debe su más alta consideración, como se refleja en el "status" que mantiene. Pero no puede mimetizarse con los oficiantes o con algunos de ellos.