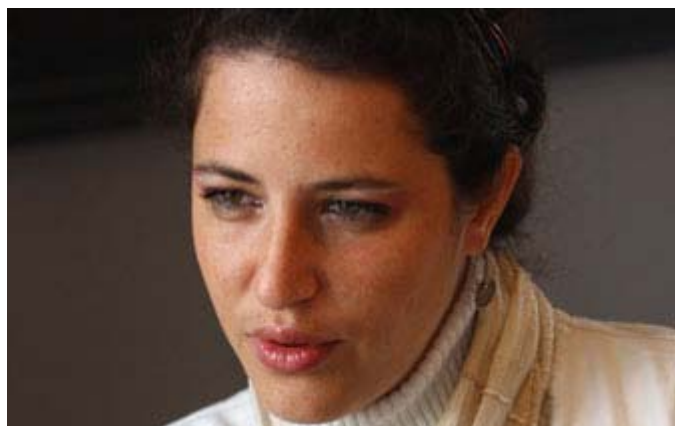


Dina Feller:

“Sindicalizarse es una mala palabra en Lan”

Por Javier Rebolledo / *La Nación Domingo* 27 de septiembre de 2009

Radicada en Argentina, la representante de los funcionarios conoce en detalle el comportamiento de la compañía en la región. Asegura que, en cada país en que ha aterrizado, la empresa ha desplegado tres caballos de batalla: modificación de leyes, destrucción de sindicatos y cuidado prolijo de su marketing. Feller promete que no cejará en su afán por pelear los derechos de las personas que permiten el vuelo de los aviones, aunque reconoce su temor por la eventual llegada de Sebastián Piñera, uno de los controladores de Lan, a La Moneda.



La argentina Dina Feller lleva años defendiendo a sus colegas ante los ejecutivos de Lan Airlines en su país. A la cabeza del sindicato trasandino de aeronavegantes, la dirigente cuenta que ha resistido múltiples embates de parte de la compañía. Desde 2005, año en que fortaleció su posición dentro del holding, su influencia trascendió las fronteras. Fue designada por los sindicatos de Chile, Argentina y Perú como coordinadora del Proyecto Lan ante la International Transport Workers Federation (ITF), organización que reúne a más de cinco millones de empleados del transporte.

“Nos dimos cuenta de que en los distintos países donde existe Lan se da lo mismo: sindicalizarse es una mala palabra. El Proyecto Lan consiste en el fortalecimiento de la red sindical y de educación de los dirigentes, socializar la información a nivel holding, fortalecer las posiciones en las negociaciones colectivas y crear lazos de confianza”, explica a LND.

Hoy representa a cerca de 16 mil operadores, cuyas funciones van desde pilotos hasta trabajadores de tierra.

“Primero debimos soportar la era del dumping, que fue cuando se crea el Proyecto Lan, en 2005. Ahí veíamos que se traspasaban trabajadores de un lado a otro de forma descarada sin ningún respeto por el derecho al trabajo. En parte eso se paró. Ahora estamos en la era de la persecución a los dirigentes sindicales”, resume su labor en los últimos años.

Feller acompañó recientemente al titular de la Central Unitaria de Trabajadores (CUT), Arturo Martínez, en la denuncia pública del despido de tres históricos dirigentes del sindicato de mantenimiento de Lan en nuestro país: Juan Martínez, Carlos Sarmiento y Mario Alberto Ricci. Según Feller, la situación vivida por estos empleados es alarmante.

“A todos los que estuvieron vinculados a los sindicatos les sucede lo mismo. Lo vemos en Argentina, luego en Perú y ahora acá. Por eso, estamos armando una campaña a nivel internacional”, aclara.

-¿Qué ve detrás de la decisión de la empresa de expulsar a los tres dirigentes chilenos?

-Su gran pecado fue estudiar a la compañía y circular la información que recababan a través de la red de sindicatos a nivel de holding. Además, cuestionaron cosas que nadie se había atrevido a hacer, como el reglamento interno. Y lo cambiaron. Aparte de las mejoras salariales, se negaron, por ejemplo, a los tests compulsivos antidoping. Es decir, se movieron a otro nivel, por aquel lugar donde la empresa opera al nivel de los sujetos y del adoctrinamiento de los trabajadores. Un pecado mortal.

El vals peruano

-¿Cuál es el mensaje de Lan a sus trabajadores?

-Como red vemos algo muy peligroso. Cuando despide a estos dirigentes, vimos simultáneamente casos de persecución sindical en Perú y Argentina. Lo venimos detectando hace cuatro años. Estamos revirtiendo esto desde el Proyecto Lan. La empresa ha endurecido su posición a pesar de que se muestra socialmente responsable y que en la información para inversores dice tener excelente relación con los sindicatos.

-¿Qué sucede en Perú?

-En Perú, la situación es muy complicada. El año pasado despidieron a un dirigente de personal de tráfico. Siempre están atacando al sindicato de tripulantes. Hace dos semanas, despidieron a una ex dirigente sindical y a dos tripulantes más afiliadas al sindicato. Allá están preocupados, porque ven que esto sucede junto con lo que está pasando en Chile. Lo leen en la misma clave.

-¿Cómo son las condiciones de trabajo allá?

-Todavía más leoninas que en Chile y Argentina y lo permite la autoridad. Ellos vuelan seis días y descansan sólo uno. La gente que vuela en Lan Perú tiene terror a denunciar. Allá, Lan solicitó también excepciones a la norma. Una de ellas es el descanso horizontal. Por la ley peruana, los vuelos a Madrid, por ejemplo, deberían tener lugares para acostarse, tanto para pilotos como tripulantes de cabina, pero Lan pidió la excepción para no tener que adecuar sus aviones.

-¿Y se las dan?

-Sí. Hay una cosa curiosa de Lan que pasa en Chile, Argentina, Perú y Ecuador. Existe una impresionante puerta giratoria de las autoridades aeronáuticas y del gobierno hacia la empresa. Gente que un día es funcionario de gobierno, al otro pasa a la Dirección de

Aeronáutica y luego a Lan. Son los mismos personajes. Un universo discreto y finito de gente que va rotando.

-El futuro de los trabajadores de esa filial no parece muy auspicioso.

-Se formaron cinco sindicatos y la empresa contrató asesores especializados en desarmarlos. Sabemos que lo hace en Estados Unidos, con asesores en políticas internas y externas, específicamente con orientación a la cuestión sindical. En Perú, detectamos que hay jefes de recursos humanos cuyo “know how” es ese.

-¿No aceptar sindicatos?

-Desarmar, rechazar, desbaratar.

El aterrizaje trasandino

En 2005, Lan enfrentó una acción legal interpuesta por el diputado argentino Ariel Basteiro ante la Inspección General de Justicia. El parlamentario interpuso una querrela contra la aerolínea chilena por utilizar a la firma Aero 2000 como plataforma para evadir la ley argentina y operar indebidamente en el mercado con aviones y tripulantes chilenos. Aero 2000 era una empresa de papel que no poseía aviones, pero sí licencia para operar dos rutas.

Lan tenía el 49% de la sociedad. Manuel Benítez y Jorge Pérez Alati, abogados de la aerolínea en el vecino país, tenían el 51% restante, cumpliendo así el mandato legal que exige que el control propietario esté en manos argentinas. Basteiro quería probar la existencia del fraude y que los dos abogados actuaban como “palos blancos”. Ese mismo año, la resolución judicial estableció que “todo lo expuesto, en definitiva, constituyen presunciones precisas (...) de que el verdadero dueño o controlador de Aero 2000 no es otro que el holding grupo Lan, de origen chileno”.

-Después de ser descubierta, ¿cómo funciona hoy Lan?

-El diputado logró probar que Lan y Aero 2000 eran la misma empresa. Manuel Benítez y Jorge Pérez Alati son abogados del estudio de Alfredo Martínez de Hoz, quien fue ministro de Economía de la dictadura. Su estudio se dedica a este tipo de cosas. A Lan la dejaron entrar así, porque aceptó tomar a los trabajadores de dos aerolíneas que estaban quebradas. Esperaron su oportunidad, hicieron la operación con Aero 2000 y Lan Argentina es hija de todo eso. Ese es el inicio.

-¿Cómo son las condiciones para sus trabajadores?

-Muy irregulares. Juegan con el límite hasta el último centímetro que tienen. Como el sueldo está basado en comisiones, si no vuelas, no ganas. Si enfermaste o pediste vacaciones, sólo recibes el sueldo base, que está en 800 dólares. Y después, la mayoría son incrementos o bonos. Nosotros no estamos acostumbrados a esto.

-Lan recibió críticas por operar con dos razones sociales, otorgando distinto trato a sus funcionarios. ¿Sigue así?

-Todavía hay dos razones sociales y nunca va a dejar de haberlas. Lan Argentina opera en Ezeiza y los trabajadores de Lan Airlines son toda la gente de check in, counters y algunos operativos que despachan los vuelos. Ellos atienden todos los aviones de matrícula chilena: Lan Perú, Lan Ecuador, Lan Chile y Lan Cargo también. Tienen dos grupos de trabajadores, pero, en la práctica, los de Lan Airlines atienden a los de Lan Argentina y viceversa. Así se ahorran puestos de trabajo. En Ezeiza, Lan Airlines contrata mucha gente de las universidades y los llevan a trabajar dos o tres meses. Adscriben convenios con todas las universidades. Son turnos de cuatro horas, siempre están moviéndose.

-¿Y hay diferencias salariales entre ambos tipos de empleados?

-Persisten las diferencias salariales, no sólo entre Lan Airlines y Lan Argentina, sino al interior de ambas compañías, con grupos más precarizados que otros.

-¿Cómo funciona el estrés a nivel de holding?

-La fatiga es alta. La gente trabaja mucho. Los índices de estrés son alarmantes en Perú y Argentina. Ni siquiera me quiero imaginar en los países donde todavía no sabemos mucho, como Ecuador.

Los buenos amigos

Desde su silenciosa llegada a Argentina en 2005, Lan se ha transformado en una de las principales aerolíneas de ese país. Sebastián Piñera y Enrique Cueto viajaron a Buenos Aires para realizar las gestiones con el gobierno argentino.

-¿Quién facilitó la entrada de Lan a Argentina?

-Su operador fue Ricardo Cirielli. En ese momento, era el subsecretario de Transporte Aerocomercial y, al mismo tiempo, dirigente sindical de Lafsa, una de las aerolíneas quebradas que, en 2005, Lan se ofreció a tomar para no dejar a más gente sin trabajo. Cirielli firmó siendo juez y parte, ya que negociaba para Lan por parte de los mecánicos. Luego creó un sindicato amarillo de tripulantes de cabina de Lan, que recibe un aporte de la empresa de 150 mil dólares al año más 50 mil para asesoría legal. ¿Raro, no? En Argentina, los sindicatos son nacionales, por rubro, no de empresa como acá. Y a los dirigentes chilenos que echaron recién no les querían pagar sus sueldos. Más extraño aún.

-¿A quiénes identifican a nivel holding como los mandamases o responsables de estas políticas?

-En Argentina, todo el mundo sabe que detrás de todo está Piñera y la familia Cueto. No hay ninguna duda de eso.

-¿Cómo los ven?

-Como empresarios con férrea voluntad a hacer negocios a costa de la gente. La gente allá sabe perfectamente que Lan pertenece al candidato a la presidencia de la derecha chilena. Cualquiera con sentido común allá asocia a este caballero con lo que significó la política neoliberal en Chile y el gobierno de Pinochet. Viene todo atado.

-¿Qué opinión tiene usted de ellos?

-Desde mi lugar, soy responsable de representar a la gente. Me preocupo mucho de quienes trabajan conmigo, y en eso sí intervienen las cuestiones políticas. Cuando el patrón también se preocupa por el futuro y también se preocupa por la política, la pelea cobra otras dimensiones. Es un momento delicado para todos. Todos estamos viendo ese mañana y lo estamos fabricando hoy. //LND

investigacion@lanacion.cl

El poder del lobby

Entre fines de noviembre y principios de diciembre, la reunión anual de la ITF se celebrará en Santiago y contará con la participación masiva de sindicatos de toda la red. La situación de Lan y su disposición frente a sus trabajadores formará parte del debate.

-¿Cómo evalúa la distribución de las ganancias en Lan?

-Es algo que me sorprende mucho, porque una cosa es tener talento para hacer negocios, pero, por más talentoso que seas, este parece ser un ensamblaje mucho más complejo, que tiene que ver con la política y con las declaraciones de los directivos de la empresa.

-¿Qué significa eso?

-Ver cómo ellos intentan torcer las leyes para hacer rentable su empresa. Hay una nota fantástica en Airlines Business a Ignacio Cueto, en que él admite abiertamente que les costó cuatro años modificar la norma aeronáutica del Perú. Ellos incorporan su capacidad de lobby para hacer su negocio. Hay tres patas. Modificar las leyes, destruir a los sindicatos y, además, cuidar prolijamente el marketing para sus clientes.

-¿Les gustaría, como trabajadores, ser socios de Lan?

-Eso es muy tramposo en el mundo financiero. Funciona más como una ilusión en un país libre al estilo de los Estados Unidos, pero los consorcios de accionistas de las grandes empresas no tienen acceso al directorio. Si es para participar de las ganancias, creo que depende de decisiones políticas y éstas se hacen con la gente organizada y en la calle.



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 quiénes 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](#)..

© CEME web productions 1999 -2009 