Los pilotos de Ryanair se rebelan contra su precariedad

Las condiciones de precariedad a las que ha tenido que someter Ryanair a sus empleados para conquistar el mercado de la aviación comercial está provocando una rebelión de sus pilotos en varios países de Europa.

El pasado mes de diciembre, los pilotos italianos, portugueses, irlandeses y alemanes de la compañía amenazaron con paros y huelgas de 24h, convocadas entre otras por la Asociación de Pilotos de las Aerolíneas Irlandesas, el sindicato IMPACT y el sindicato alemán Vereinigung Cockpit.

Finalmente la empresa ha movido ficha para evitar males peores y ha reconocido como interlocutores válidos a los sindicatos convocantes de las movilizaciones. También el sindicato británico de pilotos (BALPA) ha aceptado la oferta de Ryanair de reconocerlo como interlocutor válido de los pilotos británicos, siempre que la aerolínea también reconozca a la federación inglesa de sindicatos TUC (Trade Union Congress). El 94% de los pilotos irlandeses contratados directamente por Ryanair habían apoyado la huelga. Tenemos una nueva prueba de que sólo la movilización y la organización de cualquier colectivo de trabajadores permite conseguir avances. Sólo es poniendo contra las cuerdas a la empresa es cuando ésta los toma en serio.

¿Cuál es la situación de los pilotos de Ryanair?

La mayoría de los pilotos de Ryanair son autónomos, una de las razones de las movilizaciones. Según cuenta Tina Hausmann, comandante de vuelo alemana de Ryanair "*si me pongo mala no recibo ninguna prestación, cuando estuve de permiso por maternidad no recibí nada, me pueden despedir de un día para otro, o ser trasladada durante semanas a cualquier ciudad de Europa*".

A estos pilotos Ryanair sólo les paga las horas que están en el aire. Los propios azafatos/as de la compañía aérea han de pagarse los uniformes, cada taza de café o pagar a una agencia al menos 3.600 euros por su formación.

Otra de las exigencias de los pilotos es que Ryanair respete sus

derechos a la negociación colectiva. Ryanair negocia por separado los salarios y condiciones de trabajo para cada una de sus bases, a través de un Comité Representativo del Empleado. Antes de la amenaza de huelga, Ryanair no reconocía a ningún sindicato. Así lo denunciaba también el sindicato de pilotos español SEPLA según el cual Ryanair violaba el derecho fundamental a la libertad sindical según establece el Artículo 28 de la Constitución española. SEPLA pide que Ryanair reconozca y negocie con la sección sindical recién creada en dicha compañía aérea.

En estas condiciones Ryanair consigue ser la compañía aérea que transporta más pasajeros en el mundo (117 millones en 2016), mientras el total de compañías de bajo coste transportan ya al 45% de los pasajeros en Europa (1,1 mil millones en 2016). Son datos del Informe Anual 2016 del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Ryanair es la compañía aérea más 'rentable' bajando su coste por asiento y kilómetro a los 3-4 céntimos de euro, seguida por Easyjet con 5-6 céntimos y lejos de las tradicionales como Air France o Lufthansa con 10-11 céntimos. Esto obligó a las compañías tradicionales como Air France a crear Transavia y a Iberia a comprar Vueling para competir con las compañías de bajo coste.

Pero eso no es todo. El dueño de Ryanair, Michael O'Leary, sueña con los avances tecnológicos que permitirán que los aviones vuelen sin pilotos. Según los analistas de UBS esa tecnología podría estar lista en 2025, lo cual permitirá ahorrar más de 26 mil millones de dólares a las compañías aéreas. Los beneficios de Ryanair podrían dispararse más del 25%.

Es inevitable esa dinámica que sumerge a la economía de mercado en una espiral infernal. Las empresas de este y cualquier sector, con el objetivo de aumentar los beneficios al mismo tiempo que conquistan el mercado (porque si no mueren), o bien invierten en tecnología que les permita deshacerse de la tan incómoda mano de obra humana o bien arrebatan todos los derechos y condiciones de trabajo de los trabajadores (que para los empresarios es un coste). Esto provoca a su vez más paro y menos poder adquisitivo que obligará de nuevo a las empresas a bajar los precios y por tanto los costes de producción para poder vender sus productos o servicios (ganando lo mismo o más) y así consecutivamente. De esa manera las empresas tienden a imponer la esclavitud pagando salarios ridículos que no cubren ni los gastos de

acudir al centro de trabajo. Con lo cual las crisis de superproducción están garantizadas y en el momento en que estamos ya no se pueden camuflar de ninguna manera.

Por otro lado, vemos que hasta un colectivo hasta ahora considerado privilegiado como los pilotos se organizan y reaccionan contra los abusos patronales. Pero esa lucha, de manera espontánea, difícilmente irá más allá de lo económico y no cuestionará el régimen que los lleva a esa situación de precariedad o incluso al desempleo, si no es bajo la influencia y la dirección de un partido comunista que conecte a los trabajadores de los sectores estratégicos de la producción y universalice sus problemas hasta hacerles ver **la necesidad de dejar atrás el capitalismo** o economía de mercado, que es quien convierte sus condiciones de trabajo y vida en mercancía de bajo coste.

POR LA UNIÓN DE TODAS LAS LUCHAS EN UNA SOLA CONTRA EL CAPITALISMO

POR EL SOCIALISMO

COMISIÓN DE AGITACIÓN Y PROPAGANDA DEL COMITÉ CENTRAL DEL PARTIDO COMUNISTA OBRERO ESPAÑOL (P.C.O.E.)