

EL ÉXODO DE PERSONAL MILITAR SUPERIOR DE LA FAA A LA ACTIVIDAD CIVIL ¿A PUNTO DE REPETIRSE?

1. EL PASADO.

Finalizando el año 2007 el Centro Aeronáutico de Estudios Estratégicos (CAEE) hizo público un documento denominado “EL EXODO DE PERSONAL MILITAR SUPERIOR DE LA FUERZA AEREA HACIA LA ACTIVIDAD CIVIL”. Sus observaciones no tuvieron mayor repercusión ni en la sociedad ni en foros/ámbitos vinculados con la Defensa Nacional. Solo un par de medios de la prensa escrita publicó algunas referencias al respecto. Sin embargo, lo más curioso del caso resultó que, en ámbitos del Ministerio de Defensa, consideraron tal difusión como una “**cuestión de alta sensibilidad**” que no debiera haber tomado estado público.

En realidad lo que enfadó, y sobre todo incomodó, a las autoridades políticas fue que trascendiera públicamente una circunstancia que afectaba profundamente las capacidades operativas de la Fuerza Aérea (FAA), claramente extendido a las otras Fuerzas, y una **incesante y gravosa transferencia** de tripulantes “formadas y adiestradas” por el Estado Nacional hacia, particularmente, empresas aerocomerciales locales. Estos hechos que eran, no solo de su conocimiento sino también percibidos en ámbitos militares de la región, **jamás fueron atendidos en orden a minimizar, al menos, sus consecuencias.**

¿Cuál fue el alcance de tales consecuencias? En el caso de la FAA, en el periodo 1993 – 2007, la desertión, por bajas o retiros voluntarios, de aproximadamente 400 oficiales en las jerarquías de Alférez a Vice Comodoro del Cuerpo de Comando. De esa cantidad un **70 % correspondió a aviadores militares.**

La migración de pilotos militares hacia la aviación civil, particularmente durante la segunda parte de los 90, fue simultáneamente acompañada por un importante éxodo de personal superior que, no siendo aviador, era poseedor de especialidades altamente calificadas tales como ingenieros, especialistas en comunicaciones, informática, etc. Definitivamente, tanto aviadores como aquellos que no lo eran, **abandonaban la FAA atesorando un alto valor agregado compuesto por la combinación una valiosa experiencia profesional y un significativo lapso de vida útil a futuro.**

Puede aseverarse, sin dudas, que las bajas producidas en el citado lapso se debieron a tres factores básicos:

- 1. Una ya declinante actividad aérea en la FAA.**
- 2. La importante necesidad de pilotos por parte de la actividad aérea civil.**
- 3. Ofertas salariales, del ámbito privado en general, que superaban, con creces, los magros haberes militares.**

¿Porque gravosa transferencia de personal a la actividad civil? Porque, a partir de su ingreso a la Escuela de Aviación Militar y hasta alcanzar el nivel operativo (9 a 12 años) en cualquier sistema, (Caza, Transporte o Helicópteros), el Estado Nacional

empeñaba, en tal preparación, aproximadamente \$ **10.000.000** por piloto (3.200.000 dólares al cambio de entonces). **(1)**

2. EL PRESENTE.

EL actual contexto advierte, con algunos matices, un horizonte similar, o peor, al descripto precedentemente. El Gobierno Nacional (GN) ha decidido permitir el ingreso y operación de nuevas líneas aéreas regulares con base en el país como la ampliación de rutas de empresas que ya estaban operando. Es así como se realizó una primera audiencia pública el 27 de diciembre del año pasado **(2)** previéndose una segunda, para el presente año, con el fin de cumplir con la normativa vigente en estos casos.

Si bien las autorizaciones y concesión de rutas a nuevas empresas aérea, como a las ya operando en el país, resulta parte de un proceso que puede llevar un tiempo prolongado, a todas luces puede percatarse que habrá un importante requerimiento de tripulantes, en particular pilotos, en oportunidades no muy lejanas. ¿Cuántos pilotos? Imposible de estimar por el momento, lo cierto es que seguramente será un significativo número. **(3)**

Como dato adicional, y relevante, es imposible desconocer en el orden regional, **Sud América**, un sustancial incremento de la actividad aerocomercial en los últimos años, Tal tendencia, según informa el reporte de **BOEING** (BOEING CURRENT MARKET OUTLOOK 2013/2033) se mantendrá firme. Allí se predice, para ese periodo:

1. Pasar de una la flota de **1380** (2013) aeronaves de pasajeros a una de **3530** (2033).
2. Alcanzar la cantidad de **45.000 pilotos** en el 2033.
3. Un **incremento anual** en el porcentaje de pasajeros transportados del 7,61%.

Costos de formación y adiestramiento en la FAA al año 2016.

Resulta por demás interesante conocer lo que invierte el Estado Nacional en la formación integral de cada uno de sus pilotos. Para una más fácil interpretación se dividirán los costos según las distintas etapas que se recorren:

Escuela de Aviación Militar: por cada cadete durante cuatro años: \$ **2.790.300**.

Curso Básico Conjunto de Aviador militar: \$ **3.955.000** (Realizado en la Escuela de Aviación Militar).

Cursos avanzados de Caza, Transporte y Helicópteros: (promediando el costo de los tres tipos de curso) \$ **5.134.750** (realizados en Mendoza, Comodoro Rivadavia y Moreno-Pcia de Buenos Aires).

Adiestramiento para alcanzar máxima capacidad en Unidades Operativa (9/11 años): (Promediando el costo de tipo de aeronaves utilizadas): \$ **81.300.000**.

Total invertido por cadete/piloto: \$ **93.180.050** (Dólares **5.823.755**).

Puede llamar la atención la diferencia de costos entre el año 2007 (aproximadamente **3.200.000** dólares al cambio de entonces) y 2017 (**5.823.755** dólares al cambio actual). Ello se basa fundamentalmente en que hasta el año 2007 las distintas etapas de formación y adiestramiento eran recorridas mucho más rápidamente que en la actualidad. Un piloto podía alcanzar su máxima capacidad operativa (Etapa III) en aproximadamente 9/12 años a partir de su egreso como Alférez. La constante baja disponibilidad de material aéreo y el incremento del costo de las horas de vuelo, producto de la cada vez mayor antigüedad de la flota de aeronave, han sido unas de las variables que afectaron el normal transcurso de las mencionadas etapas.

La FAA ante este escenario.

¿Se mantienen las causas fundamentales que propiciaron la fuga de tripulantes hace más de diez años atrás? Una declinante actividad aérea en la FAA, una importante necesidad de pilotos por parte de la actividad aérea civil y ofertas salariales, del ámbito privado en general, que superaban, con creces, los magros haberes militares.

En primer lugar, entre los años 2007 y 2017, se produjo una apreciable deserción de oficiales, de Alféreces a Vicecomodoros, destacándose nítidamente la migración en los grados de 1eros. Tenientes y Capitanes (236 y 73 respectivamente) equivalente a un **81%** del total. Es decir, continuó reiterándose el traspaso a la actividad civil de personas con un alto valor agregado con **“cargo”** al Estado Nacional.

En segundo lugar, cabe señalar que en tal periodo la actividad de vuelo, **columna vertebral de la institución**, ha seguido deteriorándose hasta alcanzar límites nunca imaginables. La disponibilidad presupuestaria y el escaso número de aeronaves en servicio con que se cuenta solo permiten mantener un **puñado de tripulantes** razonablemente instruidos, en particular pilotos, por tipo de aviones (C 130, FK 28, SAAB 340, A4-AR, etc.).

En tercer lugar, la **demandas de pilotos desde la actividad civil se cierne como una posibilidad cierta, sino en forma intensa en el corto plazo, si en un futuro mediano.**

Por último, la cuestión salarial si bien ha tenido una leve mejora, especialmente en lo referido al blanqueo de algunos suplementos, no puede considerarse un tema de apreciable recuperación, al menos por ahora,

Pareciera entonces que poco y nada ha cambiado desde el año 2007 sino que se han potenciado algunos de esos factores. Plenas de realismo, ante este entorno, afloran una serie de trascendentes incógnitas para el futuro de la FAA:

1. ¿Podrá retener la FA en sus filas, al menos, parte de ese puñado de **instruidos pilotos** con los cuales hoy cuenta?
2. ¿Cuántos de ellos han estado esperando la oportunidad de migrar hacia la aviación civil por la falta de incentivos profesionales, que tradicionalmente la Institución ofrecía a sus tripulantes, y lo harán inexorablemente?
3. ¿Quedarán sistemas de armas, como el compuesto por aviones Hércules C 130, “vacíos” de dotaciones hoy razonablemente adiestradas, por ejemplo?

4. ¿La cadena de transmisión de experiencia operacional, ya debilitada hace tiempo, se quebrará definitivamente?

5. De comenzar a consumarse tales hechos, aun en pequeña progresión, pero sin respuestas adecuadas, ¿se estará gestando el deterioro final de la FAA?

3. CONSIDERACIONES FINALES.

En principio se puede apreciar que cualquier iniciativa, o conjunto de ellas, para poner freno o atenuar la **migración** de personal militar calificado hacia la actividad privada, particularmente pilotos, no parece ser de sencilla resolución. La cantidad de factores mencionados, que inciden en la problemática planteada, así parece indicarlo. De hecho, la ecuación que muchas veces se consideró suficiente para retener al personal, **“horizonte profesional institucional y un digno nivel salarial”** de ha diluido sustancialmente por la constante y profunda declinación de ambos pilares

Tal escenario, resulta un desafío de **ABSOLUTA RESPONSABILIDAD del Gobierno Nacional**, particularmente de los **Poderes Ejecutivo y Legislativo (4)**. Sin duda que las decisiones que puedan adoptarse, al menos para amortiguar tal fenómeno, fundamentalmente para preservar la formación y capacitación de sus pilotos militares y consecuentemente no degradar la **Capacidad Operativa del Poder Aéreo Militar, deberán respaldarse con medidas surgidas de la más alta jerarquía en la conducción del Estado.**

La presente problemática demandará, seguramente, una combinación de medidas que debieran aplicarse, algunas en lo inmediato y otras en forma gradual según su naturaleza y profundidad. En tal sentido, algunas de ellas podrían ser:

1. La recuperación de dos aspectos que debieran ser considerados fundamentales: **salarios dignos** y acordes con las responsabilidades que se imponen y un **horizonte institucional** que permita, con razonable previsión, el progreso profesional del personal. Definitivamente se trata de recrear las condiciones básicas para que el personal pueda reafirmar su **vocación militar** al servicio de la Nación y, en particular, su **pertenencia** a la Fuerza Aérea.

2º). La aplicación de “compromisos de servicios”, a partir del egreso del personal, que permita una lógica amortización de lo invertido por el Estado Nacional en su **capacitación profesional inicial** (Decreto 164/2001).

3º). La aplicación de “compromisos de servicios”, debidamente acotados y valorados, según la realización de cursos de capacitación que se estime pertinente (Decreto 164/2001).

Además de las citadas, resulta cierto que las soluciones que puedan imaginarse no sean de sencilla y rápida implementación debiendo requerirse, en algunos casos, reformas en la legislación vigente. De todos modos, sería perentorio acudir a aquellas que, estando ya al alcance de quienes deben tomar decisiones, puedan reducir la posibilidad de éxodo de personal calificado.

Ya se tropezó con la misma piedra más de una década atrás. Los gobiernos de turno, pese las advertencias de la Institución, desaprensivamente “evadieron la problemática” produciéndose el vaciamiento profesional de la Fuerza con el consecuente perjuicio para el Estado Nacional. **Es hora de no mirar para el costado y enfrentar una cuestión ya conocida y nunca resuelta.**

Brig. Gen. (R) VGM Rubén Montenegro.

Buenos Aires, 10 de junio de 2017.

Referencias:

(1). Cabe señalar aquí que entonces, en el costo del adiestramiento de las dos últimas fases, escuelas de especialización y unidades operativas, solo se consideró el correspondiente a las horas de vuelo, haciéndose abstracción de lo que pudieran significar otros gastos como simuladores de vuelo en el extranjero, viáticos y pasajes pertinentes, provisión de equipos personales y documentación, consumo de armamento aéreo, tanto de ejercicio como de guerra, prácticas afines con la actividad del piloto como son los ejercicios de supervivencia en distintas áreas del país, operativos conjuntos y combinados, etc. Ciertamente que la inclusión de tales erogaciones significaría una inversión, por hombre, mucho mayor que la mencionada precedentemente.

(2) American Jet, Alas del Sur, Andes, Avian y Flybondi entre las primeras en presentarse.

(3) Las normas locales señalan que aeronaves operando con base en el país lo deben hacer con matrícula nacional y pilotos argentinos.

(4) Constitución Nacional:

Corresponde al Congreso:

Artículo 75, inciso 27 - Fijar las fuerzas armadas en tiempos de paz y guerra, y dictar las normas para su organización y gobierno.

El Presidente de la Nación tiene las siguientes atribuciones:

Artículo 99:

Inciso 12: Es comandante en jefe de todas las Fuerzas Armadas de la Nación.

Inciso 13: Provee los empleos militares de la Nación: con acuerdo del Senado, en la concesión de los empleos o grados de oficiales superiores de las Fuerzas Armadas; y por sí solo en el campo de batalla.

Inciso 14: Dispone de las Fuerzas Armadas, y corre con su organización y distribución según las necesidades de la Nación.

*Por su parte el texto de la Ley de Defensa Nacional (N° 23.554/ 1988), al expresar que la Defensa Nacional es “la integración y la acción coordinada de todas las fuerzas de la Nación”, no hace más que subrayar **que tal materia constituye un derecho y un deber para todos los argentinos, gobernados y muy especialmente gobernantes.***

