

El éxodo de personal militar superior de la Fuerza Aérea hacia la actividad civil.

Por Brig. Gen. (R) Rubén Montenegro

Centro Aeronáutico de Estudios Estratégicos (CAEE)

Diciembre, 2007

Antecedentes

Durante mediados de los años 90 se produjo un particular aumento de la actividad aerocomercial con la potenciación y/o aparición de nuevas líneas aéreas regulares acompañando a las tradicionales AEROLINEAS ARGENTINAS Y AUSTRAL. El resultado de tal incremento dio lugar a una importante demanda de pilotos, la cual originó un considerable trasvasamiento de aviadores militares hacia la aviación civil.

En el caso de la Fuerza Aérea Argentina (FAA), observando el periodo 1993 - 2007 se puede advertir una deserción, por bajas o retiros voluntarios, de aproximadamente 400 oficiales en las jerarquías de Alférez a Vicecomodoro del Cuerpo de Comando de los cuales un 70 % correspondió a aviadores militares.

La mayor proporción de deserciones se produjo entre los años 1993 y 2000, periodo durante el cual la cantidad de oficiales que abandonaron la FAA fue de casi 300 hombres. Respecto a las deserciones de aviadores militares entre los años 1993 y 2007, un 80 % sucedió entre 1993 y el 2000, en tanto que entre el 2001 y el 2007 la deserción fue del 20 %. Resulta claramente perceptible que a partir del 2001 y hasta

el 2007, la deserción de personal militar superior disminuyó sensiblemente.

Por otra parte existe un momento, dentro del lapso 1993/2007, en que la migración resultó muy importante. Entre los años 1997 y 2000 el éxodo de personal en general fue de casi 200 oficiales de los cuales un 70 % eran aviadores.

La migración de aviadores militares hacia la actividad de la aviación civil, manifestada agudamente durante la segunda parte de los 90, estuvo acompañada paralelamente 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 la combinación una valiosa experiencia profesional acumulada y un significativo lapso de vida útil a futuro.

Puede deducirse, también, que las bajas producidas en el periodo 1993/2000 se debieron básicamente a una ya declinante actividad aérea en la FAA y a la importante necesidad de pilotos por parte de la actividad aérea civil, factores estos acompañados por una oferta salarial, del ámbito privado en general, que superaba con creces los haberes militares.

También se puede concluir que la disminución del éxodo de personal a partir del año 2001, pese a mantenerse entonces la tendencia negativa en la actividad operacional de la Institución y ser una constante el bajo nivel salarial en la misma, tuvo como causa principal la importante

disminución de actividades aéreas de casi todas las compañías aéreas locales cuando no, el quebranto definitivo de alguna de ellas.

Puede afirmarse, sin embargo, que desde poco tiempo atrás se está manifestando un proceso positivo en la actividad aérea comercial argentina lo cual podría originar una nueva y apreciable sangría en las filas de los aviadores militares. En tal sentido es posible advertir una señal más que alarmante. En el presente año ya se ha registrado un importante número de deserciones, entre bajas y retiros voluntarios, el cual ya se aproxima a un 80 % respecto a los elevados promedios anuales registrados en el periodo 1997/2000.

Costos de formación y especialización.

En primer lugar habría que hacer mención a los costos de formación de los cadetes y el correspondiente al Curso de Aviador Militar en la Escuela de Aviación Militar. La inversión en ese periodo es de aproximadamente \$ 450.000 por alumno. A partir de su egreso como Aviador Militar, el oficial sigue capacitándose en distintos tipos de aviones según la especialidad a la cual ha sido asignado. Allí el costo total de las horas de vuelo por piloto fluctúa entre \$ 600.000 en la Escuela de Caza hasta, aproximadamente, \$ 400.000 en lo que respecta a Helicópteros y Transporte.

Posteriormente será destinado a las unidades operativas donde debe completar su capacitación para alcanzar la condición de piloto operativo. Para este período la inversión promedio en horas de vuelo, por piloto, para lograr el nivel operativo en aviones de combate, transporte o helicópteros es de aproximadamente \$ 9.000.000. Resumiendo, a partir de su ingreso a la Escuela de Aviación Militar y hasta alcanzar el nivel

operativo (13 a 15 años), el Estado Nacional ha empeñado en tal preparación aproximadamente \$ 10.000.000.

A modo de ejemplo, los retiros y bajas voluntarias de pilotos operativos sucedidas durante este año representa una transferencia directa a la aviación civil de una inversión estatal, en materia de formación y especialización, de \$ 200.000.000. Si a ello le sumamos los aviadores en etapa de formación, que también emigraron en el mismo período, y sobre los cuales se puede suponer que se ha gastado un 75% del total requerido para ser totalmente operativos, la inversión transferida al sector civil alcanzaría el monto de \$ 260.000.000.

La situación en otra Fuerzas Aéreas.

Una importante cantidad de indicios esta señalando que, en gran parte del mundo e incluso desde hace largo tiempo, se esta manifestando un significativo traspaso de aviadores militares hacia actividades ligadas con la aviación civil, particularmente la aerocomercial.

En el orden regional existe un hecho revelador. En circunstancias de realizarse la ceremonia del 77° aniversario de la Fuerza Aérea de Chile, en marzo del presente año, el Comandante en Jefe de la misma expresó su preocupación por la fuga de personal hacia el sector privado. Afirmó entonces que "en el mundo competitivo actual el mercado capta fácilmente las capacidades de los pilotos que tanto ha costado formar y busca atraerlos con ofertas que en ocasiones son difíciles de rechazar". En tal sentido también admitió "que el estado invierte millonarios recursos en la preparación de un piloto de combate y que finalmente termina emigrando por los bajos sueldos en comparación del mercado".

Así como sucede en la región, también en otros ámbitos se han registrando hechos como los expuestos. Bajo el título "Pilotos de la RAF se retiran a aerolíneas comerciales" el periódico "The Times" ya señalaba en agosto del 2001 que "a pesar que el Ejército y la Armada pudieron mejorar los niveles de retención de personal, la RAF sigue perdiendo 4771 personas al año", agregando al respecto que "principalmente el éxodo de la RAF se debe a las competencias de las aerolíneas comerciales, que ofrecen salarios muy altos y salarios básicos al menos de 50.000 libras anuales para ingresar a los pilotos entrenados".

Las Fuerzas Armadas de España igualmente se han visto afectadas, en varias ocasiones, por pérdidas significativas en sus dotaciones de pilotos. "Hacia fines de 1991, un total de 299 pilotos, en su mayoría del Ejército del Aire, habían abandonado las FFAA para trabajar en empresas privadas, donde percibían un salario tres y hasta cuatro veces superior al que reciben del estado". Nueve años después parece repetirse el fenómeno. El Ministro de Defensa Federico Trillo afirmó "que quiere terminar con la fuga de pilotos militares, motivo por el que se está estudiando una serie de incentivos de cara al próximo año, que iría en la línea de garantizarles un premio si se quedan en el Ejército y que perderían en caso de marcharse".

En el caso de la Aeronáutica Militar Italiana (AMI), la cuestión es objeto de atención desde hace largo tiempo y siempre ha tenido como causa principal la oferta de mejores ingresos desde las compañías aéreas civiles. El fuerte crecimiento de la aviación comercial al final de los años 90 originó una significativa demanda de pilotos desde ese sector. Como consecuencia de ello se produjo un importante éxodo. Entre 1997 y

1999 el promedio anual de tal migración estuvo en el orden de 110 pilotos militares.

Esa situación impulsó a la AMI a buscar soluciones afines con una problemática que la obligó a considerar que los costos en formación y adiestramiento debían ser contemplados como un real patrimonio de inversión que el Estado debe valorizar y proteger y, consecuentemente, tratar de mantener el fenómeno de la migración en niveles razonables para que su capacidad operativa no se vea afectada significativamente.

Pronósticos del desarrollo de la aviación comercial en el orden mundial.

El tráfico aéreo mundial logró un 14 % de de crecimiento anual en el 2004, el mayor índice en los últimos 25 años. Esta fuerte tendencia fue mantenida en el 2005 con un rango de crecimiento del 7 %, bien por arriba de los promedios históricos anuales.

Impulsado por fuerte economía, nuevos competidores, grandes mercados emergentes y creciente liberalización, los viajes aéreos han crecido cerca del 30 % desde el año 2000, la mayor reactivación en la historia de la aviación. Esto ha sucedido a pesar del alto precio de los combustibles, los temas relacionados con la seguridad y la exigida capacidad de la industria. Los nuevos participantes en el mercado han agregado una significativa capacidad adicional de asientos y la red de empresas aéreas han tenido éxito en responder a la fuerte demanda mediante el mejoramiento de la productividad de los aviones.

Durante el periodo 2006/2025 se pronostica un incremento del tráfico de pasajeros, en el mundo, de 4.8 % por año y de el 6.1 % para el de

carga. También se estima un importante incremento de aviones de pasajeros y de carga. Respecto a los primeros, se considera que la flota llegará a 36.000 unidades, de los cuales 28.000 serán entregadas en ese periodo. En relación con el transporte de carga, se aprecia que la flota será de 3.980 aeronaves de las cuales 870 corresponderán a nuevas entregas.

En particular se observa que la demanda estimada de nuevos aviones de pasajeros para el periodo 2007/2026 se concentra fuertemente en EEUU, Asia- Pacífico y Europa (9.140, 8.350 y 6.670 respectivamente) en tanto que América Latina, Medio Oriente, Commonwealth-Rusia y África reúne el resto (1.730, 1.160, 1.060 y 4.90 respectivamente).

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 solución. La cantidad de factores previamente mencionados 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, pareciera no ser capaz de contener eficazmente tal fenómeno.

Cabrían entonces algunas observaciones respecto a tales factores:

1. El éxodo de pilotos militares hacia la actividad aérea privada, particularmente la aerocomercial, es un fenómeno que desde hace tiempo se está manifestando en el orden mundial.

2. En el orden local, la migración de fines de los noventa se produjo por una combinación de variables tales como: una fuerte demanda de las empresas aéreas, una oferta salarial muy por encima de la que ofrecía el Estado Nacional y una decreciente actividad operacional de la FAA. Resulta claro que esta última causa es capaz de actuar como un importante estímulo para incentivar procesos de migración, sobre todo cuando esta acompañada de salarios exiguos.

3. En el caso de países en donde los aviadores militares operan material aéreo moderno y reciben haberes que les permiten un razonable nivel de vida, pareciera que las ofertas económicas de las empresas aerocomerciales son lo suficientemente altas como para estimular el mencionado trasvasamiento. Por otra parte, resulta evidente que incorporar pilotos con un adecuado nivel de entrenamiento, experiencia y una interesante expectativa de vida útil a futuro son elementos de importante conveniencia para ese sector.

4. El éxodo de personal militar produce al Estado Nacional un significativo traspaso en materia de formación y capacitación profesional que se traslada, sin costo alguno, al sector privado. Un terminante muestra resulta los aproximadamente \$260.000.000 que se invirtieron en preparación de los pilotos que durante el presente año han pedido su baja o retiro de la Institución, en su gran mayoría para incorporarse a empresas aerocomerciales.

5. Se augura un incremento significativo de la actividad de la aviación comercial en el mundo en los próximos 20 años. Tal aumento, apoyado en las predicciones de crecimiento del flujo de

pasajeros y carga y, consecuentemente, de la flota de aviones, derivará seguramente en una más que importante demanda de nuevos pilotos.

6. No todos los países que apuntan a incrementar sensiblemente su actividad aérea comercial, tanto de cabotaje como internacional, estarían en condiciones de proveerse con pilotos propios. Según el pronóstico de Boeing, en las dos próximas décadas, del total de aviones de carga y de más de 100 pasajeros nuevos, el área Asia Pacífico demandará el 31 % sobre la demanda mundial, un 3 % más que EEUU y un 6 % más que Europa. China, concretamente, incorporaría 2929 unidades en tanto que la India recibiría 935.

7. Definitivamente todo parece indicar que la transferencia de aviones militares hacia el sector aerocomercial privado, tanto en el ámbito local, como en el regional y mundial, podría seguir una tendencia en aumento.

Ante tal escenario, el desafío del Estado Nacional es adoptar decisiones que, al menos, amortigüen tal fenómeno para preservar la inversión en formación y capacitación de sus pilotos militares y, fundamentalmente, no degradar la Capacidad Operativa del Poder Aéreo Militar por falta de personal competente para ejercer sus funciones.

Resulta evidente que las soluciones imaginadas, o combinación de ellas, pueden no ser 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 al alcance de quienes deben tomar decisiones, puedan reducir la posibilidad de éxodo de personal calificado. Esas medidas,

complementadas con soluciones al mediano/largo plazo y más profundas seguramente podrán atenuar mas efectivamente el efecto producido por la creciente demanda de las empresas aerocomerciales.

El tema merece, finalmente, algunas reflexiones:

La primera es que la cuestión no resulta una cosa menor. Las consecuencias derivadas del fenómeno que se esta analizando no son una novedad en la Fuerza ya que, como fuera señalado precedentemente, el mismo se manifestó fuertemente en los últimos años de los 90 y amenaza con repetirse en el presente. Sin duda que la pérdida de personal calificado contribuirá sensiblemente a restar capacidad operacional a la FAA.

Una segunda consideración se refiere a la responsabilidad primaria del Poder Ejecutivo Nacional, y también del Legislativo, en cuanto a velar por un Sistema de Defensa en aptitud de resguardar los intereses vitales de la Nación. Con ese marco, la Fuerza Aérea podrá aportar su experiencia y propuestas para que los mencionados niveles puedan materializar medidas acordes con la problemática planteada.

La ultima reflexión apunta a que las medidas que en tal sentido se adopten, debieran abarcar todo el ámbito de las Fuerzas Armadas. La debilidad operativa de una de las fuerzas, cualquiera sea ella, será la debilidad del sistema.

