

CRONOLOGÍA DEL CASO MEXICANA DE AVIACIÓN. Y CUANDO DESPERTAMOS... LA RATA SEGUÍA AHÍ

▪ Magaly Ruiz Pérez* ▪

El lunes 26 de julio, *El Excelsior* publicaba en su primera plana: “Mexicana en venta o en concurso”; en el texto se leía que los dueños de Mexicana de Aviación declaraban que la situación financiera de la empresa era insostenible, que los costos laborales la tenían al borde de la quiebra y que la solución era su venta o bien la petición de concurso mercantil.

Este caso se hizo público ese día, si bien el origen se había fraguado desde mucho tiempo antes, como se descubriría un poco después. Los pilotos de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) no estuvieron solos, y agradecen la solidaridad y el apoyo de la Federación Inter-

* Es licenciada en Comunicación Política, colaboradora en el área de Prensa y Publicidad de ASPA de México y articulista de las revistas *Hélice* y *Bitácora*.

nacional de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA, por sus siglas en inglés) y de la Air Line Pilots Association (ALPA); de los sindicatos hermanos como el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) y la Delegación Delta.

El presente texto es una crónica, no con la intención de emitir juicios de valor, sino de sentar un precedente de información de manera ordenada, cuyo objetivo es preservar la memoria histórica de esta coyuntura y que futuras generaciones de compañeros pilotos puedan tener el conocimiento del enorme esfuerzo que todos los miembros de ASPA hicieron en 2010.

1. Antecedentes

En 2005, el Instituto para la Protección al Ahorro Bancario (IPAB) puso a la venta la aerolínea Mexicana de Aviación; el grupo empresarial encabezado por Gastón Azcárraga la adquirió en 165 millones de dólares. Tres meses después de la compra, Gastón vendió importantes activos de la aerolínea, como la Torre de Mexicana y la empresa MRO, proveedora de servicios de mantenimiento, entre otros.

En octubre de 2006, la administración solicitó ahorros a los tres sindicatos que concurrían en la aerolínea, argumentando problemas financieros. ASPA firmó un convenio por cuatro años que le ahorraron a Mexicana alrededor de 200 millones de dólares, a través de la adecuación de salarios y prestaciones, convenio que la empresa calificó como “una contribución histórica en la aviación mexicana”.

Como la administración no llegó a ningún acuerdo con los sobrecargos, se planteó jurídicamente un Conflicto de Naturaleza Económica contra la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA) para reducir sus prestaciones (cabe mencionar que no fue sino en agosto de 2010 cuando los legisladores emitieron un laudo en favor de ASSA, en

medio del conflicto). A pesar de que la administración argumentó que la compañía no era viable sin la contribución económica de sus sindicatos, la Compañía Mexicana de Aviación (CMA) continuó operando, y además se creó otra empresa en tiempo récord, Mexicana Link, que comenzó a operar en diciembre de 2009. El contrato colectivo de trabajo de los pilotos fue entregado al Sindicato Nacional de Trabajadores de Transportes, Transformación, Aviación, Servicios y Similares (SNTTTASS), lo cual fue una traición a ASPA.

Los problemas financieros de Mexicana de Aviación comenzaron a filtrarse en los medios de comunicación desde el 28 de junio, cuando un columnista de *El Excelsior* escribió acerca de la dificultad de la empresa para cubrir diversos pagos a sus acreedores. Tres semanas después, el mismo columnista hizo pública la Asamblea de Accionistas de Mexicana de Aviación en la que se discutiría la incursión de nuevos accionistas o la entrada de la aerolínea a un concurso mercantil.

El 26 de julio de 2010, Gastón Azcárraga y la directiva del Grupo Mexicana de Aviación (Manuel Borja y Arturo Flores) argumentaron que la compañía enfrentaba una difícil situación financiera derivada de los ingresos de los pilotos, por lo cual plantearon a la representación sindical tres alternativas no negociables, cuya respuesta tendría que estar lista el 9 de agosto:

1. Despedir a 290 pilotos; reducir salarios y prestaciones en más del 41% y modificar cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo (CCT) que suponían un atentado directo hacia los pilotos y su sindicato.
2. Vender la empresa a los pilotos y sobrecargos en un peso, como gesto de burla y demostrar el valor que tiene para Azcárraga la empresa, usando la marca Mexicana sólo por seis meses; los pilotos y los sobrecargos asumirían las deudas operativas y otros pasivos, entregando además la titularidad del CCT de pilotos y sobrecargos de Click.

3. Declarar la quiebra de la empresa (en ese momento sólo se contemplaba a Mexicana; Click y Link quedaban fuera de esta quiebra).

2. El comienzo de la resistencia

El 27 de julio, la dirección de Mexicana anunció problemas económicos en la compañía debido a una “pesada carga laboral y financiera”. Planteó a los sindicatos tres escenarios para la línea aérea: reestructuración operativa de los contratos colectivos de trabajo, la venta de la aerolínea a los sindicatos o el concurso mercantil.

El 28 de julio, se realizó, en ASPA, una Junta de Delegación de pilotos de Mexicana de Aviación para informar lo sucedido. Se acordó rechazar las imposiciones de los empresarios, y la misma postura se reiteró un día después en la Asamblea General. La administración exigió una respuesta para ese mismo día, a las 18:00 horas. El secretario general de ASPA, Fernando Perfecto Cruz, le hizo saber al secretario de Comunicaciones y Transportes, Juan Molinar Horcasitas, que tendrían la respuesta el sábado 31 de julio a la media noche.

La administración de Mexicana de Aviación inició una campaña mediática en contra de los pilotos por medio de Manuel Borja, quien apareció en los medios dando a conocer supuestos sueldos de los pilotos, que los señalaban como causa de la catástrofe de Mexicana, datos que a la postre fueron desmentidos en los mismos medios por el secretario general, ya que se trataba de salarios inflados y muy alejados de la realidad.

El 31 de julio se realizó la segunda Junta de Delegación de pilotos de Mexicana y una Asamblea General, esto es con todos los pilotos del sindicato: Mexicana, Mexicana Click, Aeroméxico, Aeroméxico Connect y Aeromar. Se informó que Mexicana no depositó a ASPA la cantidad correspondiente a la cláusula sindical, al ASPEN (la parte contractual y adicional del fondo de pensiones que ahorra cada piloto), a los seguros, al

estacionamiento y todos los conceptos que se le descuentan por nómina. La cantidad que dejó de depositar fue superior a los nueve millones de pesos.

También se acordó una manifestación pacífica en la Terminal 1 del Aeropuerto de la Ciudad de México (AICM), misma que se realizó el 1 de agosto, donde el secretario general denunció, públicamente, el desmantelamiento de Mexicana de Aviación y las inviables propuestas que presentó la administración de la aerolínea a los pilotos; asimismo, hizo una invitación pública a los inversionistas que estuvieran interesados en participar con ASPA.

En plena manifestación, el sindicato que agrupa a los pilotos de Link lanzó una convocatoria para contratar a nuevos pilotos, ya que preveían una expansión inmediata, esto es, una descarada transferencia de activos tanto materiales como humanos. Casualmente, esas convocatorias se entregaron a los pilotos que asistieron a la manifestación y también fueron puestas en la sala de reservas de ASPA.

El 2 de agosto, Compañía Mexicana de Aviación ingresó una solicitud de concurso mercantil; según su propio comunicado, éste “permitiría reestructurar de forma ordenada los pasivos de la empresa y adecuar su estructura de costos, en especial los laborales”. Esta solicitud también preveía 32 acciones que la protegerían contra acreedores. Cabe decir que, cuatro días después, CMA se desistió de 23 de esas protecciones, favoreciendo así a dos acreedores. Hasta la fecha no han presentado una explicación razonable para ello.

El 3 de agosto, también se hizo pública una información muy relevante: la Federación de Aviación Civil (FAA, por sus siglas en inglés) degradó al espacio aéreo mexicano a Categoría 2 por incumplir con los parámetros de regulación impuestos por esta Federación. Después de varias auditorías efectuadas por la FAA, se concluyó que la autoridad

aeronáutica mexicana no es capaz de regular ni su propio sistema ni a sus operadores, lo que deriva en un espacio aéreo inseguro.

Los impactos fueron los siguientes:

- Sólo si el operador ya tiene una autorización para volar hacia o desde Estados Unidos puede continuar haciéndolo.
- No se permite seguir operando bajo el esquema de Código Compartido con ningún operador estadounidense.
- Se restringe el inicio de rutas, o bien hacer cambios del tipo de equipo con el que operan las rutas existentes.
- Se propicia una entrada forzada a un escenario de cielos abiertos, sin que México tenga capacidad de respuesta —por desventajosa que fuera— a estas condiciones mientras permanezca en esta categoría.

3. Un aniversario diferente para ASPA

El 4 de agosto fue un día muy activo. Previo a la realización de la Asamblea General Conmemorativa del 52 aniversario de ASPA, se realizó una rueda de prensa en la cual su secretario general hizo público el interés de nuevos inversionistas en capitalizar al Grupo Mexicana y se pidió al gobierno federal su intervención para auditar, públicamente, las cuentas de Mexicana en el proceso mercantil; se dejó claro ante medios de comunicación y asistentes que el fondo del problema económico de Mexicana se encontraba en la mala administración y en un modelo equivocado de negocios, no en un conflicto de orden laboral.

Por primera vez en la historia de las asambleas conmemorativas de ASPA no hubo ningún secretario de Estado en el *presidium*; por el contrario, se trató de una asamblea de los trabajadores, para los trabajadores y por los trabajadores. Sí acudieron miembros del sindicalismo de México y de Estados Unidos, quienes mostraron el apoyo al sindicato. Fue un

festajeo diferente en la historia de ASPA, de corta duración, fuerte en su discurso y sobre todo de acción sindical.

Al término de la Asamblea, los pilotos se manifestaron en la explanada de la Torre de Mexicana, situada en Xola. Casi de inmediato, el secretario general de ASPA fue citado por Javier Lozano Alarcón, secretario del Trabajo y Previsión Social, y por el de Comunicaciones y Transportes, Juan Molinar Horcasitas, para negociar y hacer una especie de “tregua mediática”. La administración del Grupo Mexicana no cumplió ninguno de los dos compromisos.

Ese mismo día, en una acción sin precedente, Mexicana anunció que suspendía de forma indefinida la venta de boletos de CMA en todas sus rutas, dentro y fuera del país, argumentando que a través de esta acción se protegería a los pasajeros. Ahora se sabe que los canales de venta del Grupo fueron cerrados por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) y por los bancos, debido a la falta de pago.

4. Un acuerdo histórico

El domingo 8 de agosto, nuevamente se convocó a Junta de Delegación CMA, Aerocaribe (Mexicana Click) y Asamblea General incluyendo a los pilotos del grupo Aeroméxico y Aeromar. El asunto no era menor: primero, se dio a conocer que el plan inicial del Grupo Mexicana no sólo era desaparecer a la aerolínea más antigua del país, sino que los vuelos entre México y Estados Unidos, que dejaría Mexicana por su quiebra, irían para Link (empresa sin contratación colectiva con ASPA) y no para Mexicana Click.

Aún no concluía la Asamblea cuando se dieron dos informaciones radicales:

1. La administración de Mexicana comunicaba que a los empleados del Grupo Mexicana no se les pagaría su sueldo, recibirían sólo 15 mil pesos (al día siguiente la empresa informó que serían 10 mil pesos).
2. Manuel Borja aceptaba que la crisis financiera no sólo era de Mexicana sino de todo el Grupo Mexicana (llamado Nuevo Grupo Aeronáutico) y que en cualquier momento suspenderían operaciones por falta de recursos.

La Asamblea tomó dos acuerdos históricos mediante los cuales los pilotos de CMA y de Click decidieron diferir el cobro de sus salarios y volar bajo un “Régimen de excepción”, dejando de lado el contrato colectivo, y apegándose a la Ley Federal del Trabajo y a la Ley de Aviación Civil. Este acuerdo fue respetado por el gobierno federal, quien permitió que siguieran las operaciones mientras se concretaba el apoyo de nuevos inversionistas.

El 9 de agosto, en el marco del 42 Congreso de la Federación Internacional del Trabajo, realizada en la Ciudad de México, los sindicatos pertenecientes a esta entidad expresaron su solidaridad a pilotos y sobrecargos de Mexicana de Aviación. La IFALPA publicó, en dos diarios de circulación nacional, una carta dirigida al presidente Felipe Calderón expresando su preocupación por la situación de la aerolínea, pidiendo su intervención para solucionar el conflicto y expresando el apoyo de la Federación hacia los pilotos.

El 10 de agosto, los pilotos de ASPA acordaron que los pilotos de Mexicana y Click continuarían laborando a pesar de la suspensión de pago, difiriendo el cobro de sus percepciones. Ese día se cancelaron los vuelos internacionales.

El 11 de agosto, Las dirigencias de ASPA y ASSA entraron en la búsqueda de socios interesados en invertir en el Nuevo Grupo Aeronáutico, sociedad controladora de CMA, Mexicana Click y Mexicana Link, así como

de Mexicana-Loyalty y Mexicana MRO (Esta última empresa de mantenimiento aéreo fue creada como parte del desmantelamiento de Mexicana de Aviación).

La Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados manifestó su solidaridad con los trabajadores de Mexicana y aseguraron que solicitarían una auditoría para investigar las finanzas de la compañía. Diputados del Partido Revolucionario Institucional (PRI) y Partido de la Revolución Democrática (PRD) señalaron que la solicitud de proceso mercantil no se derivaba del deterioro de sus finanzas, sino de un “fraude maquinado por los dueños de la empresa”. Mientras tanto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) aseguraba que no hubo desvío de recursos.

5. Asamblea maratónica

Durante la semana siguiente, el trabajo del Comité Ejecutivo de ASPA fue arduo, se mantuvieron constantes reuniones con virtuales inversionistas en la búsqueda de un acuerdo común entre trabajadores, gobierno federal y, por supuesto, inversionistas.

El día 16 de agosto se convocó a Junta de Delegación Click, Junta de Delegación de Pilotos de Mexicana y Asamblea General en Mérida (ya que una de las bases de operación de Mexicana Click es Mérida) y en México. La asistencia fue muy nutrida y la sesión maratónica.

El tiempo era crucial y la Asamblea estaba contra reloj: los inversionistas exigían evidencias claras del sindicato de pilotos para mantener la negociación y su participación en el Grupo Mexicana. De otro modo, la empresa pararía operaciones al día siguiente.

El grupo de inversionistas planteó a ASPA una *carta de entendimiento*, en la cual los pilotos se comprometieran a mantener durante 100 días el estado de excepción —a partir de la compra-venta de acciones—; durante este tiempo se negociaría un nuevo contrato colectivo de trabajo

similar al de Click en términos económicos y de jornadas, con vigencia de cinco años, entre otros aspectos laborales.

Luego de una intensa discusión al respecto, los pilotos de Mexicana y de Click aceptaron los términos de esta carta, con la especificación de que si no se llegaba a un acuerdo con los demás actores involucrados (gobierno, sobrecargos y los propios inversionistas) y no se perfeccionara la compra-venta de las acciones, esa carta quedaría sin efecto.

El viernes de esa misma semana, el 20 de agosto, se convocó nuevamente a Juntas de Delegación de pilotos de Mexicana y Click y Asamblea General, de manera simultánea en Mérida y en México. Ante el desánimo general de los pilotos que buscaban echar para atrás la “carta compromiso”, se explicó la situación y se clarificaron dudas haciendo hincapié en que las acciones tomadas privilegiaban el empleo y evitar a toda costa el cese de operaciones.

También se informó de una reunión sostenida entre el secretario general capitán Fernando Perfecto con la presidente nacional del PRI y diputada, Beatriz Paredes. La diputada ofreció reforzar la presencia del PRI en la comparecencia de ASPA con el Pleno de la Comisión de Transporte —programada para el lunes 23 de agosto—, donde se pediría un deslinde de responsabilidades en la venta de Mexicana de Aviación.

Al respecto de la carta, se explicó que era un documento no vinculante, es decir, que no implicaba obligaciones para ASPA, que no modificaba de facto el contrato colectivo, sino que ponía de manifiesto la voluntad de los pilotos para negociar.

Se informó que el día previo a esta Asamblea, Servicios de Apoyo en Tierra (SEAT), empresa que da los servicios de despacho de vuelos, había suspendido el servicio de Click durante dos horas, con la amenaza tácita de suspender también a Mexicana.

Aún en Asamblea General, se recibió una llamada del grupo inversionista aclarando que la operación se mantendría al mínimo hasta que se

determinara si continuaban con el plan de inversión y, una buena noticia, que Manuel Borja dejaba la dirección del Grupo y todo el Consejo de administración dejaba su posición, por lo que nombrarían a un administrador único transitorio, que a la postre sería Alejandro Rodríguez Mirelles.

El 21 de agosto, el Grupo Posadas vendió su participación accionaria de Nuevo Grupo Aeronáutico a un precio calificado como “simbólico”.

El 24 de agosto, mediante un comunicado difundido en los medios de comunicación, se hacía pública la constitución de una firma denominada Tenedora K, S.A. de C.V., para adquirir el 95% de las acciones del Nuevo Grupo Aeronáutico, sociedad controladora de Mexicana de Aviación, Mexicana Click y Mexicana Link. El 5% restante se mantenía en propiedad de ASPA de México. Ahí comenzó un proceso de análisis financieros para determinar los pasivos y las necesidades de inversión. El grupo presentó a los sindicatos un plan de reestructuración que contemplaba recortes sustanciales al personal y a los contratos colectivos de trabajo.

6. Nuevo dueño, nueva resistencia

A partir de esta sucesión de dueños, se inició una nueva etapa de negociación con ellos, con el objeto de encontrar un modelo de negocio en el que empresarios y empleados salieran beneficiados y el Nuevo Grupo Aeronáutico recuperara sus operaciones normales.

Se reanudaron las reuniones prácticamente diarias entre el poder federal, sindicatos y representantes de Tenedora K; sin embargo, muchos fueron los factores que no permitieron llevar a un buen término este diálogo: por un lado, existía cierto “sospechosismo” mediático por la configuración de Tenedora K y sus inversionistas, ya que ésta estaba conformada por inversionistas del Grupo Advent Internacional, Fumisa, Duty Free y otras empresas vinculadas a los estacionamientos y negocios ins-

talados en los aeropuertos; por otro lado, las propuestas de Tenedora K exigían un ajuste al contrato colectivo de trabajo de pilotos y sobrecargos.

A pesar de la buena voluntad expresada por los pilotos de ASPA, Tenedora K no llegó a ningún acuerdo con la ASSA, y expresó a los medios de comunicación que el proyecto Mexicana era inviable por la inflexibilidad de ASSA.

Tras el análisis de la información económica y operativa del Nuevo Grupo Aeronáutico, Tenedora K informó que el impacto de los costos laborales en la situación financiera de la compañía era “más grave” de lo previsto hasta antes de tener el control de la misma. Durante algunos días se rumoró que la empresa planeaba despedir a todo el personal de Mexicana, Click y Link y recontratar sólo al 25%; aún con estas declaraciones se mantenía la negociación con los sindicatos, bajo la intermediación de las secretarías del Trabajo y Comunicaciones.

Mientras tanto, el Juez 11 de Distrito en Materia Civil concedió medidas precautorias a Mexicana de Aviación, y ordenó a los aeropuertos del país mantener los servicios necesarios para la operación de la compañía. Aún así, continuaba la cancelación de rutas; hasta antes de la crisis, Mexicana de Aviación tenía 420 operaciones al día, y para el 26 de agosto, sólo 120.

7. Grupo Mexicana se queda en tierra

El 27 de agosto, en Asamblea General se informa a los pilotos que, por decisión de Tenedora K, las operaciones de Grupo Mexicana (Mexicana, Click y Link) se reducirían de manera paulatina en un lapso de 24 horas, hasta suspenderse totalmente a partir del 28 de agosto a las 12:00 horas.

El argumento de Tenedora K se basó en la ausencia de condiciones para hacer un proyecto viable del Nuevo Grupo Aeronáutico; decidió

no inyectar capital y mantener el proceso de concurso mercantil con el objetivo de liquidar a la empresa o bien encontrar nuevos inversionistas.

El 3 de septiembre, gracias a las gestiones de ASPA y al interés de aerolíneas extranjeras en contratar pilotos mexicanos calificados, comenzó un periodo de sesiones de trabajo en las instalaciones del sindicato, en el cual diversos brokers presentaron propuestas de trabajo para aerolíneas como Qatar Airways, PARC Aviation, Emirates Group, Rishworth Aviation, entre otros.

El 7 de septiembre, el Juez Undécimo de Distrito en Materia Civil, Felipe Consuelo Soto, dictó la sentencia que declara en concurso mercantil a la Compañía Mexicana de Aviación, otorgándole 185 días hábiles para que reestructure la deuda con sus acreedores y evitar la quiebra.

8. Tenedora K se retira, aparece IXE

El 22 de septiembre, Tenedora K decide “desinvertir” en Mexicana de Aviación. Su intención era “ver de cerquita” para tratar, desde adentro, de persuadir a bancos, acreedores y trabajadores para que le ayudaran en la reestructuración; pero no fue posible, además de que no llegó a un acuerdo con los sobrecargos.

El 23 de septiembre, el juez Felipe Consuelo Soto admite la solicitud de concurso mercantil de Mexicana Click y Mexicana Link. Se anuncia que tal proceso se llevará por separado para las empresas, con el fin de facilitar los acuerdos con acreedores, arrendadores, sindicatos e inversionistas.

El 28 de septiembre, Enrique Castillo, director de IXE, admitió estar interesado en encabezar a un grupo de inversionistas para invertir en Grupo Mexicana. El 7 de octubre envió un comunicado anunciando que Grupo IXE se retiraba de toda negociación como potencial inversionista.

9. Solidaridad internacional

El 1 de octubre, más de 400 pilotos, sobrecargos y personal de tierra de Mexicana y Click protestaron frente al edificio del Grupo Posadas. Fue el inicio de un boicot contra Gastón y su grupo hotelero, que a la postre fue apoyado también por los pilotos de todo el mundo que pertenecen a la IFALPA. Este mismo día entró a concurso mercantil la empresa de mantenimiento de Grupo Mexicana, MRO.

El 12 de octubre, Juan Francisco Molinar Horcasitas, titular de la SCT, informó de otros inversionistas interesados en destinar sus capitales a Compañía Mexicana de Aviación, a fin de darle liquidez financiera y permitir su reinicio de operaciones. Ahí comenzó la negociación entre estos empresarios, sindicatos y el gobierno federal.

El 14 de octubre, el nuevo Grupo Aeronáutico intentó suspender las relaciones laborales con cientos de empleados de confianza y sindicalizados de Mexicana, Click, Link y Alas de América, empresa del grupo encargada de dar adiestramiento aeronáutico al personal, con la intención de evitar que se acumularan más pasivos laborales, pero ningún sindicato aceptó esta suspensión.

El 19 de octubre, pilotos, sobrecargos y trabajadores de tierra solicitaron a la Cámara de Diputados conformar un fondo emergente que sea utilizado para la reestructuración de la empresa y el reinicio de sus operaciones. El secretario general de ASPA, Fernando Perfecto, planteó lo anterior al presidente de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública de esa Cámara, Luis Videgaray, luego de una reunión en la que acordaron conformar un grupo de trabajo para dar seguimiento a la petición.

El 20 de octubre, más de 1 500 trabajadores de todo el Grupo Mexicana protestaron en las Terminales 1 y 2 del AICM, solicitando nuevamente un fondo emergente para realizar la reestructuración financiera de las aerolíneas del grupo. Los manifestantes querían tomar las pistas

del aeropuerto, pero finalmente decidieron no afectar las operaciones y concluyeron en una protesta pacífica.

10. Aparecen TG Group, BMC Financial Investments Consultants y PC Capital

El 28 de octubre, pilotos, sobrecargos y personal de tierra de Mexicana de Aviación colocaron mantas de protesta en 100 puentes de diversas vías rápidas de la capital, como parte de su campaña para exigir el pronto reinicio de operaciones de la empresa y evitar la quiebra; la intención era hacer una manifestación pacífica sin afectar la vialidad ni a los ciudadanos. Las brigadas se desplegaron en Periférico sur, Churubusco, Viaducto, Boulevard Aeropuerto y Circuito Interior, donde aparecían frases como “Mexicana es de todos los mexicanos”; “No al cierre del grupo Mexicana de Aviación”; “Los pilotos en defensa de sus empleos, ¡alto a los despidos injustificados!” y “No al cierre de Grupo Mexicana de Aviación”.

El 29 de octubre, BMC Financial Investments Consultants, conformado por inversionistas mexicanos que se fondean en el extranjero, se reveló como el segundo grupo interesado en revivir a Mexicana de Aviación. ASPA de México comenzó los acercamientos con estos inversionistas. El 1 de noviembre, ambos grupos presentaron a los sindicatos su plan de reestructuración para las aerolíneas del Nuevo Grupo Aeronáutico.

El 3 de noviembre, PC Capital, el tercer grupo interesado, aseguró a Javier Lozano Alarcón que esta firma tenía el plan de reestructuración de Mexicana más “lógico”. Esto es porque ya habían llegado a acuerdos con los acreedores, con Bancomext y Banorte, además de tener el aval de la autoridad. El gobierno federal, sindicatos y acreedores esperarían su plan de negocios y, a partir del estudio de las tres propuestas de inversionistas, se decidiría por el mejor grupo.

El 9 de noviembre, las ofertas para rescatar a Mexicana de Aviación por parte de BMC Financial Investment Consultant, TG Group y PC Capital dividieron a los sindicatos de pilotos, sobrecargos y tierra. Ningún sindicato podía elegir al grupo inversionista, ya que la elección la hacían el conciliador y el administrador; ellos decidirían cuál era la propuesta más viable para rescatar a Mexicana, y así dar una respuesta que permitiera el reinicio de operaciones en diciembre. Los trabajadores de tierra afirmaban que la mejor opción era la que presentó TG Group, ya que su propuesta consideraba una flota de aviones más grande, mientras que los sobrecargos creían que la más viable era PC Capital.

11. PC Capital obtiene el visto bueno

El 10 de noviembre, el conciliador del Concurso Mercantil y el administrador de Mexicana de Aviación informaron que la propuesta de reestructuración elegida era la presentada por el grupo PC Capital, y que además contaban con el visto bueno de la SCT, de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, y de los principales acreedores, ya que desde su punto de vista ésta era la única propuesta de negocios viable, que garantizaba flujos suficientes para hacer frente a los problemas de insolvencia, de liquidez y de pasivos laborales.

El secretario general manifestó, de manera muy clara y contundente, la molestia de los pilotos de ASPA, por la forma en que se tomó la decisión, además de que el plan de negocios no incluía el reinicio de operaciones de Click.

El 18 de noviembre, las filiales de Mexicana de Aviación, Click y Link se sumaron al proceso de reestructuración de la compañía aérea, luego de que un juez federal las declaró en concurso mercantil. Mientras tanto, continuaba el “jaleo” entre los inversionistas, pues aunque ya estaba dado el visto bueno a PC Capital, aún estaba pendiente que los trabajadores

aceptaran su propuesta de reestructuración que, desde cualquier punto de vista, era la que más afectaba en recortes de personal.

El 22 de noviembre, después de explicar que los sindicatos no tenían posibilidad de escoger al grupo inversionista, ya que la decisión era exclusiva del conciliador y del administrador del Concurso Mercantil, con 518 votos en favor y 22 en contra, los pilotos aceptaron la propuesta en materia de liquidaciones y el nuevo contrato colectivo de trabajo que presentó PC Capital. Con la mayoría de votos, también la ASSA aceptó la propuesta.

El 27 de noviembre, alrededor del 74% de los trabajadores de Mexicana de Aviación serían despedidos. En el relanzamiento de esta aerolínea, previsto ya no para diciembre, como marcaban las expectativas optimistas, sino para enero próximo, sólo tendrán cabida 1 672 empleados de una plantilla original de 6 438, cifra reportada antes de la suspensión de operaciones. En tanto, los sindicatos aceptaron las condiciones de ese ajuste de personal. Como se ha difundido, los 4 766 empleados que no tendrán oportunidad de continuar laborando tampoco contarán con una liquidación en un solo pago, debido a que este finiquito será entregado en tres etapas: la primera en efectivo, la segunda en un periodo de siete años y una tercera parte será convertida en participación accionaria en la empresa. Adicionalmente, se firmarán nuevos contratos colectivos con prestaciones muy por debajo de las que tenían los pilotos, los sobrecargos y el personal de tierra antes de la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación, en agosto pasado.

El 3 de diciembre, Javier Lozano se reunió con Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena, del Servicio de Administración Tributaria (SAT) para puntualizar aspectos fiscales de la liquidación de los trabajadores de Mexicana conforme a lo pactado con PC Capital, ya que era el tema nodal antes de que se pudieran rubricar los contratos colectivos con ASPA,

ASSA y SNTTTASS. Se inició la negociación para el endoso de las acciones del Nuevo Grupo Aeronáutico y el traslado de la marca con Tenedora K.

Después de cuatro meses y una inversión de 500 millones de pesos, la aviación mexicana regresa a Categoría 1.

12. Firma protocolaria de los nuevos Contratos Colectivos de Trabajo

El 8 de diciembre, la reestructuración de Mexicana de Aviación siguió en proceso y el único rubro concluido fue el laboral, lo que permitió la firma de los contratos colectivos de trabajo, que quedaron resguardados por la Secretaría del Trabajo, ya que entrarán en vigor al inicio de las operaciones de la aerolínea.

El 13 de diciembre, Humberto Treviño, subsecretario de Transporte de la SCT, confirmó que una vez firmados los nuevos contratos colectivos se trabajaría a marchas forzadas en dos frentes: por un lado, los acuerdos con los acreedores que deberían estar concretados para el 20 de diciembre y, por el otro, PC Capital y Arturo Barahona estarían armando al grupo de inversionistas que serían los que finalmente inyectarán los 200 millones de dólares para que Mexicana pueda retomar el vuelo.

El 16 de diciembre, Fernando Perfecto, secretario general de ASPA, declaró a los medios de comunicación que Mexicana de Aviación reanudará operaciones a más tardar el próximo 24 de enero y que los pilotos de ASPA comenzarán su recalificación en los primeros días de 2011.

Se pretende iniciar operaciones con 30 aviones y 280 pilotos, principalmente con rutas de Estados Unidos.