



Mexicana de Aviación. Dificultades en su venta

David Deolarte



LA ACCIDENTADA RESURRECCIÓN DE MEXICANA DE AVIACIÓN

El renacimiento de la marca Mexicana de Aviación, cuya venta al gobierno aún no se concreta, pasa por turbulencias causadas por pendientes que la 4T no puede resolver, como el establecimiento de un plan de negocios, rutas, la contratación de personal y compra de aviones. La información de esos rubros es nula y la Sedena -que operará la aerolínea- tampoco lo ha explicado. En ese contexto, **Proceso** buscó a Fernando Gómez Suárez, experto en los sectores aéreo y turismo, para explicar el complicado resurgimiento de la empresa, a la cual ve difícil que opere este año, como el mandatario lo prometió.

JUAN CARLOS CRUZ VARGAS

La Aerolínea del Estado Mexicano que pretende lanzar el presidente Andrés Manuel López Obrador, que será operada por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), no encuentra pista de aterrizaje en un contexto de crisis que vive el mercado aeronáutico del país, y hasta la fecha no se ha dado a conocer un plan de negocios o financiero que sustente el nacimiento, operación y mantenimiento de la compañía.

“La creación de la nueva línea aérea se da en un entorno complicado para el resto de las empresas, con el costo del combustible alto, con condiciones de rezago en la operación de la industria y sin una política aeronáutica que permitiera tener cierta orientación, además de la posible ▶



Viene de la
página anterior



AIFA. Freno por Categoría 2

creación de un monopolio operado por el Estado”, advierte en entrevista Fernando Gómez Suárez, especialista en los sectores aéreo y turismo.

También analista económico, no ve posible que la aerolínea, que según el mandatario llevará por nombre Mexicana de Aviación, entre en operaciones este año, pues no hay claridad de cómo se adquirirán los aviones, ni qué rutas cubrirán.

“Constituir una sociedad implica que se tiene que tener un capital mínimo. Mas no quiere decir que sea el capital con el que vas a trabajar. Se necesita un capital mínimo: supongamos que el millón de pesos previsto era para gastos de operación. Pues jamás iniciarías ni siquiera la solicitud de compra de los aviones porque tampoco se sabe cuántos aviones, cuánto personal va a contratar, qué rutas va a cubrir, cuál será su plan de negocios. Nada de eso se sabe”.

De acuerdo con el decreto publicado el 18 de mayo último en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF), se concretó la constitución de la empresa de participación estatal mayoritaria, denominada Aerolínea del Estado Mexicano, SA de CV, cuyo propósito es mejorar la calidad y cobertura de los servicios aéreos, así como impulsar la conectividad en el mercado en que existe demanda.

Según el documento, la compañía prestará servicio público de transporte aéreo regular nacional e internacional de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, por cuenta propia o a través de personas públicas o privadas.

Asimismo promoverá, explotará y prestará el servicio público de transporte aéreo no regular nacional e internacional, en sus variantes de fletamento bajo la mo-

dalidad de paquete turístico o de traslado, chárter y taxi aéreo.

Ofrecerá aquellos servicios complementarios y conexos, además de obtener, bajo cualquier título, concesiones, permisos, licencias, autorizaciones y, en general, ejecutar todos los actos necesarios para realizar su objeto social, de conformidad con sus estatutos sociales y demás disposiciones aplicables.

En términos financieros el decreto sólo revela que el capital social de la empresa será variable. La parte variable del capital social será ilimitada y la parte mínima sin derecho a retiro será de un millón de pesos; estará representada por 100 acciones nominativas, cuyo valor nominal será de 10 mil pesos cada una.

Con base en lo anterior, el monto inicial de la participación estatal será de un millón de pesos, correspondiendo 990 mil pesos de origen presupuestal a la Sedena y 10 mil pesos al Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, como accionista minoritario.

“Dijeron oficialmente que en diciembre de este año (volarán), cosa que veo muy difícil porque no tiene con qué operar... No tiene capital de trabajo, o sea, no tiene para nómina y no sabe si va a empezar con diez trabajadores o 100, o mil; o con un avión o con diez. Se dice que son diez, pero para eso no llegas a la tienda y compras como si hubiera en stock. Se hace el pedido y tardan dos años en suministrárselos”, explicó Gómez Suárez.

Riesgo de monopolio

El 1 de mayo último, en su habitual conferencia de prensa, el mandatario dijo que ha hablado con directivos de la empresa

Boeing para asegurar la flota de aviones que operarán para esta nueva aerolínea, “Mexicana de Aviación, que va a entrar en operaciones este año”.

Proceso solicitó información a la Sedena sobre la adquisición de las aeronaves, el plan de negocios y de operación, rutas a cubrir, adquisición de la marca de Mexicana de Aviación, así como el presupuesto y el total de trabajadores que necesita cubrir la nueva aerolínea, pero al cierre de esta edición no hubo respuesta.

En una opinión no vinculante enviada el 23 de marzo último a la Cámara de Diputados, con copia a la Secretaría de Gobernación, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y a la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece), se advirtió de riesgos a la competencia por la eventual entrada de la operación de la Aerolínea del Estado Mexicano.

De acuerdo con la Cofece, una empresa estatal bajo control de la Sedena, y que opere simultáneamente un aeropuerto y una aerolínea, podría entorpecer el acceso debidamente a la infraestructura aeroportuaria, en detrimento del desarrollo eficiente del mercado de transporte aéreo.

Además, establece un trato diferenciado en cuanto a las causales de revocación y conclusión de concesiones, permisos para personas físicas o morales y la asignación a empresas paraestatales.

Turbulencia con jubilados

Eso no es todo, el proceso para adquirir la marca de Mexicana de Aviación por parte del gobierno de López Obrador se complicó por los amparos interpuestos por un grupo de trabajadores jubilados de la extinta aerolínea.

En entrevista con Proceso, el representante y vocero de los jubilados, Iván Enríquez Barragán, explica que se trata de “una serie de amparos ante el atropello que pretenden hacer de una sentencia ganada desde 2016, en la que se reconoce que somos trabajadores y que la empresa tiene un adeudo con nosotros por el pago de pensiones”.

Para ello, agrega, hemos tenido que esperar los tiempos y procesos de la justicia, y no siempre nos han dado la razón; por el contrario, hemos recibido sendos reverses, sobre todo de parte de la autoridad laboral, que ha intentado por sí misma y vía la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje desconocer nuestra lucha de más de diez años, ellos son quienes litigan en nuestra contra alargando el juicio y entorpeciendo la venta de la marca.

Lo anterior lo expuso como respuesta a los señalamientos de López Obrador, que en su conferencia del jueves 1 lanzó:



Viene de la
página anterior

"Aparecen dos abogados de repente y en campaña mal aconsejan a 50, 100, 200, y meten amparos, y entonces ellos están pidiendo dinero, más dinero para ellos porque estos dos abogados les dicen: 'No acepten ese trato, les toca más...'"

"Quiero aprovechar para decirles que nos ayuden porque van a perjudicar a miles de trabajadores, que contribuyan porque lo que van a recibir los trabajadores de Mexicana, ya en una asamblea de ellos, tanto de activos y de jubilados, llegaron el acuerdo de distribuirlo de manera equitativa, que les toque parejo".

El mandatario reconoció que "con esos amparos no podemos hacer nada; les hago un llamado a esos dos abogados a que nos ayuden y también a los trabajadores que están aceptando esa asesoría".

De acuerdo con el presidente, ya se había llegado al acuerdo con 95% de los ex-trabajadores de Mexicana de Aviación; y dijo que los recursos se iban a distribuir entre ellos, "y hay gente mayor que le iba a tocar algo o les puede tocar algo. Se hizo un avalúo y, no sé, se estableció un precio por la marca, y luego tres edificios, y juntaban una cantidad".

Pero no precisó cifras. Eso sí, dejó como plazo un mes para que los jubilados desistan de sus demandas. Aunque Enrique Barragán asegura a este semanario que no darán paso atrás, pese a las presiones desde la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, además de que solicitaron un encuentro personal con López Obrador.

"Al presidente le mal informan con dolor. Se refiere a nosotros como títeres o sujetos del interés de abogados; pues en el sistema judicial es requisito indispensable defenderse mediante un profesional del derecho, contamos con suficiente criterio y experiencia para saber a quién contratamos.

"Nosotros buscamos y elegimos desde 2014 al abogado, es el mismo profesionalista el que, desde entonces, asumió nuestra causa y el único que conoce a cabalidad nuestro expediente; no se acercó a partir de la propuesta de compra".

Dos años en la Categoría 2

En este contexto ya complicado la Aerolínea del Estado Mexicano quiere despegar, además de que el 25 de mayo último México cumplió dos años de que fue degradado de la Categoría 1 a la 2, luego de incumplir con los estándares de seguridad establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, por sus siglas en inglés) durante una evaluación de la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés).

La Categoría 2 significa que la FAA no está satisfecha con las leyes o reglamentos

de México, o que la autoridad de aviación civil del país tiene un historial deficiente.

De acuerdo con un análisis sectorial de Intercam Banco, si bien la FAA permitió que continuara el servicio aéreo existente entre los países, durante los últimos dos años las aerolíneas mexicanas se han visto bloqueadas para lanzar nuevas rutas hacia Estados Unidos, perdiendo millones de dólares en ingresos potenciales.

Hasta agosto último, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) había calculado una pérdida de ingresos de alrededor de 9.32 mil millones de dólares, debido a que México bajó de categoría.

Asimismo el PIB del país vería siete mil millones menos debido a la rebaja y perdería más de 170 mil empleos directos y casi 780 mil indirectos, agregó la IATA.

Además, dificulta la capacidad de las aerolíneas para comercializar y vender boletos vía asociaciones de código compartido.

Para ponerlo en contexto, en este momento, además de México, sólo Rusia, Tailandia, Venezuela, Bangladesh y un grupo de pequeñas islas caribeñas tienen esta categoría.

Durante el proceso de Evaluación de la seguridad operacional de la aviación internacional (IASA, por sus siglas en inglés), la FAA identificó 39 áreas de incumplimiento y 28 inconformidades de las normas mínimas de seguridad de la ICAO.

Entre las deficiencias descubiertas estaban la falta de experiencia técnica del personal, personal calificado insuficiente, expedientes incompletos, procedimientos de inspección deficientes, una gestión in-

adecuada para abordar problemas de seguridad aérea, como la investigación de accidentes, y modificar la Ley de Aviación Civil.

Según el presidente López Obrador, ya se cumplió al reformar dicha ley, pero aún no hay nada concreto que coloque al país en la Categoría 1.

El viernes 2 la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes informó que concluyó la IASA con la presencia de siete inspectores de la FAA.

Lo anterior, con el objetivo de que México recupere la Categoría 1 en materia de seguridad aérea.

"La visita de las autoridades norteamericanas se realizó a lo largo de esta semana en instalaciones de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), donde funcionarios mexicanos respondieron 316 preguntas de los expertos estadounidenses, relacionadas con seguridad aérea, aeronavegabilidad, legislación, procedimientos y recursos humanos y financieros, principalmente".

De acuerdo con la dependencia federal, corresponderá ahora a la FAA emitir de manera oficial en las siguientes semanas un informe final de los resultados de esa auditoría, por lo que las autoridades mexicanas quedan a la espera del citado informe.

Fernando Gómez Suárez concluye que, mientras estemos en esa categoría, el AIFA también va a tener pérdidas porque es un aeropuerto nuevo. "Y si en su momento Tulum, por decir algo, lo llegaron a inaugurar, y siguiéramos todavía en esa categoría (2), tampoco podría establecer rutas para las aerolíneas, tampoco lo haría la nueva aerolínea del gobierno".

Presidencia de México/Gobierno de México

