



e l e k t r o n

Boletín del **FRENTE DE TRABAJADORES DE LA ENERGIA** de MEXICO
Organización obrera afiliada a la FEDERACION SINDICAL MUNDIAL
www.fte-energia.org | prensa@fte-energia.org | <http://twitter.com/ftenergia> |
<http://ftemexico.blogspot.com> | *Volumen 10, Número 248, agosto 28 de 2010*

Mexicana por los suelos

Tras 89 años de operar, Mexicana de Aviación suspendió todas sus operaciones nacionales e internacionales. La corrupción de los grupos privados que usufructúan una concesión federal quebró deliberadamente a la empresa. El servicio de transporte aéreo que cubría la corporación está a la deriva. Los trabajadores, sin política ni liderazgo, serán liquidados.

Privados le cortaron las alas

El 27 de agosto de 2010, después de 89 años, Mexicana de Aviación suspendió operaciones por primera vez luego de la crisis que estalló a principios del mes.

Mexicana era una empresa paraestatal pero, en 2005 fue privatizada en condiciones de regalo por Vicente Fox. Gastón Azcárraga, dueño del Grupo Posadas trasladó sus recursos a dos aerolíneas de bajo costo, Click y Link, violó los contratos colectivos de trabajo (CCT) firmados con la ASPA y la ASSA, despidió a los trabajadores a discreción y le pasó el problema a una misteriosa Tenedora K e inversionistas anónimos.

El desmantelamiento de Mexicana se efectuó mediante traslado de recursos a las dos aerolíneas filiales con el cambio de razón social a un denominado Nuevo Grupo Aeronáutico.

Mexicana constituye una concesión del gobierno federal pero, haciendo caso omiso, se llevó a cabo un traspaso entre privados, Mexicana y Tenedora K.

Hace 30 años, cuando todavía existía un importante sector estatal de la economía, los empresarios privados instrumentaron una

fuerte campaña para denostar la intervención estatal, acusando al Estado de ser mal administrador. Los sucesivos gobiernos neoliberales procedieron entonces a privatizar todo lo que pudieron.

Ahora, la quiebra deliberada de Mexicana muestra que el sector privado no solo “mal administra” sus negocios sino que es más corrupto que su propio Estado.

La quiebra fue provocada

“Tres hechos concretos fueron permanentemente criticados: a) el irrisorio precio de venta de la línea aérea (rescatada por el erario, vía Fobaproa, cuando la familia Azcárraga Andrade presidía la misma compañía, más Aeroméxico); b) que el gobierno foxista se la entregara al mismo grupo empresarial que 11 años atrás la quebró (Gastón Azcárraga y Grupo Posadas) y llevó sus pasivos al Fobaproa; y c) que los nuevos propietarios carecían de soporte financiero real para hacer frente a la nueva adquisición” (Fernández-Vega C., en La Jornada, 28 ago 2010).

“Poco después de la reprivatización de la aerolínea, la calificadora Standard and Poor’s anunció la colocación bajo revisión

2010 elektron 10 (248) 2, FTE de México

especial y con implicaciones negativas el perfil crediticio del Grupo Posadas (que en aquel entonces aparecía como el comprador de Mexicana de Aviación), por considerar que el perfil financiero del corporativo se debilitó sensiblemente. A su vez, Fitch Ratings México puso en observación negativa al grupo hotelero, toda vez que la adquisición incrementa su nivel de apalancamiento financiero y podría potencialmente afectar el riesgo de negocios dependiendo del resultado final de la estructura organizacional y financiera, la cual deberá ser definida. Además, especialistas en este sector advirtieron sobre el riesgo crediticio de largo plazo en moneda nacional y extranjera, en particular para una emisión de bonos por 225 millones de dólares por la cadena hotelera y con vencimiento en 2011. Año tras año estas advertencias fueron tomando cuerpo, y casi un lustro después de su reprivatización Mexicana de Aviación quebró, y Gastón se quedó tan tranquilo”.

“Miles de trabajadores y sus familias se quedan sin ingreso; mantienen la membresía sindical, pero sin chamba; conservan su contrato colectivo, pero sin patrón que lo cumpla. Parece un cuento de terror: según la versión oficial, en unas cuentas horas, por no decir minutos, Mexicana de Aviación entró en proceso de quiebra; nadie se dio cuenta de lo que pasaba, nadie registró el vertiginoso deterioro, especialmente quienes, por tratarse de una concesión federal, deberían estar más atentos y actualizados. Nadie le puso trabas a Gastón para que destrozara la aerolínea, modificara la razón social, vaciara a la empresa y traspasara la concesión federal a otro particular. Nadie. Pero, ¡sorpresa! Sólo hasta ahora que ya no hay remedio, que oficialmente la aerolínea reprivatirregalada quebró y dejó de volar, que los trabajadores se quedaron sin ingreso y empleo, aparecen las siempre dedicadas autoridades para poner cara de tristeza e informar que con el concurso mercantil se podría conocer cómo se tomaron las decisiones administrativas y financieras que llevaron a la empresa a la ruina. Lo único que demuestra esa actitud es incapacidad y/o connivencia”.

Los trabajadores serán liquidados

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) informó que ayer a medianoche comenzó la suspensión de vuelos de Compañía Mexicana de Aviación (CMA), incluidas sus filiales Click y Link, y quedarán cancelados al mediodía de este sábado (Rodríguez I., en La Jornada, 28 ago 2010).

En conferencia de prensa convocada a última hora, Molinar Horcasitas -acompañado del titular de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), Javier Lozano, y de los líderes de las asociaciones sindicales de Sobrecargos de Aviación (ASSA) y de Pilotos Aviadores (ASPA), Lizette Clavel y Fernando Perfecto- aclaró que no significa que la compañía haya desaparecido, sino que continuará en la fase preliminar de solicitud de concurso mercantil, para que bajo ese mecanismo se logre la reestructura.

Mexicana operaba las rutas León (Bajío), Cancún, Guadalajara, México, Morelia, Monterrey, Mexicali, Puerto Vallarta, San José del Cabo, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana y Zacatecas.

En Estados Unidos volaba a destinos como Denver, Dallas, Fresno, Nueva York, Washington, Las Vegas, Los Ángeles, Orlando, Miami, Oakland, Chicago, San Antonio, San Francisco, San José (California) y Sacramento.

En Centroamérica, Sudamérica y el Caribe viajaba a Guatemala, Panamá, San Salvador, San José (Costa Rica), Bogotá, Caracas, Buenos Aires, Sao Paulo y La Habana.

También volaba a las ciudades canadienses de Montreal, Vancouver, Calgary y Toronto; y en Europa, a Londres y Madrid.

Las operaciones de Mexicana, que representaban 40 por ciento del total de vuelos nacionales, se han reducido paulatinamente a 16 por ciento en destinos internacionales y 11 por ciento en los nacionales. El mercado lo han ido absorbiendo otras aerolíneas locales y foráneas.

Fernando Perfecto aseguró que los contratos colectivos de trabajo están vigentes

y la problemática no es laboral, sino únicamente financiera.

Recordó que los pilotos aviadores ofrecieron diferir el cobro de sus salarios durante todo agosto y estaban dispuestos a ofrecer opciones.

Lozano informó que actualmente existen cuatro emplazamientos a huelga vigentes.

Detalló que el emplazamiento de huelga de los pilotos y sobrecargos previsto para el 9 y el 15 de septiembre, respectivamente, es una medida para proteger los derechos de los trabajadores durante el proceso.

Confirmó que los contratos colectivos siguen vigentes, y en caso de una eventual liquidación del personal se tendrá que realizar conforme a la ley.

Para revocar la concesión de Mexicana, dijo, se tendrá que seguir el curso del juicio de concurso mercantil y, en caso de que el juez determine la sentencia de quiebra, se dispondrá de 219 días entre el periodo de conciliación y el de disolución de la empresa.

Reveló que un visitador revisa el área financiera del grupo, pero será hasta que se dicte sentencia cuando se podrá entrar en proceso de reestructura con acreedores.

Después se realizaría el remate de los bienes o activos para pagar las liquidaciones de los trabajadores y a los acreedores. El concurso mercantil, dijo, va a transparentar las acciones en Mexicana, Click y Link para determinar si la pasada administración (Gastón Azcárraga) es acreedora a sanciones jurídicas.

El consorcio Tenedora K, que adquirió por un monto simbólico 95 por ciento de las acciones de Mexicana, se retira de las negociaciones para el rescate de la aerolínea, al señalar que no existen las condiciones para invertir debido a la posición irreductible de sobrecargos y pilotos sobre el costo laboral y contractual, según informaron fuentes cercanas del despacho Gastélum, apoderado legal del grupo.

Aunque no se reveló el monto total de los pasivos que arrastra Mexicana, versiones extraoficiales estiman que ascienden a unos 15 mil millones de pesos.

Triste respuesta obrera

El problema de Mexicana no inició ayer, lleva años, y lo procedente es que el Estado le retire la concesión a los empresarios fraudulentos. Corresponde a la nación el dominio directo sobre su espacio aéreo. Tan importante facultad no puede seguir en manos corruptas. Por supuesto, el gobierno en turno de la ultraderecha está lejos de asumir sus deberes constitucionales. Pero no se trata de que quiera, el proceso para rescatar la soberanía de la nación no depende del Estado ni de los gobiernos sino de los trabajadores y pueblo organizados y movilizados.

Lamentablemente, las condiciones son deplorables, especialmente la respuesta de los trabajadores, a quienes no se puede ni debe sustituir.

Pilotos y sobrecargos han aceptado trabajar SIN SALARIO haciendo realidad, así sea momentáneamente, el sueño dorado del capitalismo. Durante años, los sobrecargos han recibido 0 (cero) por ciento de aumento salarial y lo han aceptado.

Ahora, ante la fraudulenta quiebra, pilotos y sobrecargos se han creído el cuento patronal según el cual los problemas de la corporación se deben al alto costo de los Contratos Colectivos de Trabajo (CCT); especialmente, los salarios.

Esa especie es completamente falsa, los salarios (y prestaciones) representan una parte ínfima de los llamados costos de producción. La fuerza de trabajo, aún cuando los salarios (nominales) sean relativamente altos, siempre está mal pagada. El salario (real) es muy bajo y el salario (relativo) es bajísimo, casi nulo.

Tan solo los pasivos que arrastra Mexicana ascienden a 15 mil millones de dólares. Los “altísimos” salarios de los trabajadores no son comparables a esa suma, ni resuelven la situación, aún cuando se trabaje gratis.

En medio de la crisis, pilotos y aviadores han sido puestos en calidad de gestores para “atraer inversionistas”, es decir, andan en busca de nuevos explotadores. Los pilotos ya se sienten empresarios y esperan

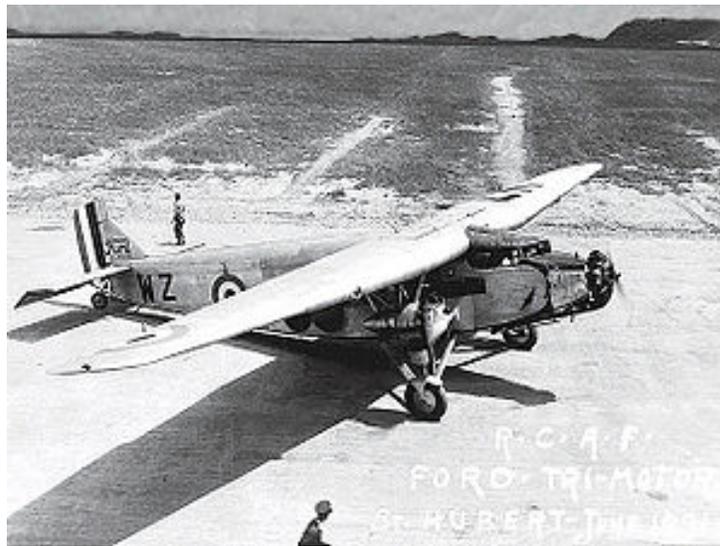
2010 elektron 10 (248) 4, FTE de México

ser partícipes de acciones asociados con los tiburones. Los sobrecargos reiteran a diario que están dispuestos a reducir en 20 por ciento o más del valor total de su CCT. “No es momento de buscar culpables, sino de encontrar soluciones”, dice Lizette Clavel, cuestionada secretaria general de la ASSA acusada de ser del PAN (sic).

No hay política ni liderazgo político. En todo caso, he allí la típica “política” de la

Unión Nacional de Trabajadores (UNT) y de la pro-imperialista Confederación Sindical Internacional (CIS, antes CIOSL) a la que están afiliados.

Falta solamente que a los trabajadores les anuncien la liquidación de todos. Algunos trabajadores lo perciben y han dicho: “Mexicana se acabó y está quebrada, aunque se asegure lo contrario”.



El 12 de junio de 1921 se fundó la primera línea aérea nacional, Mexicana de Aviación, su primer avión fue el Lincoln Standard con capacidad para un piloto y un pasajero, su primera ruta fue de México a Tampico



Boeing B767 de la actual flota de Mexicana de Aviación

Frente de Trabajadores de la Energía,
de México