



Mexicana de Aviación en quiebra

Luego de casi cuatro años del cínico fraude un juez declaró la quiebra de la línea aérea. El concurso mercantil fue concluido. El empresario Gastón Azcárraga sigue prófugo, los trabajadores serán liquidados “hasta donde alcance” pues no hay fondos suficientes. El patrimonio “se fue”, dice el gobierno peñista.

Estado de quiebra

El juzgado Décimo Primero de Distrito en Materia Civil, declaró la quiebra de Mexicana de Aviación, así como la separación de la base de mantenimiento del concurso mercantil, el cual se da por concluido (Sánchez J., en El Universal, 4 abril 2014).

Lo anterior se dio a conocer a través de cuatro notas informativas del citado juzgado que encabeza Edith Alarcón y que en el respectivo a Mexicana de Aviación señala:

"Con fecha 4 de abril de los corrientes, este órgano jurisdiccional declara de plano en estado de quiebra a la empresa Mexicana de Aviación".

De igual forma se señala la misma situación para aerovías del Caribe SA de CV.

Se establece que queda suspendida la capacidad de ejercicio de la aerolínea en quiebra, sobre los bienes y derechos que la integran.

Sobre el caso de la base de mantenimiento de Mexicana de Aviación, conocida como MRO se informa:

"Se aprueba el convenio concursal suscrito por Mexicana MRO y los acreedores comunes entre ellos Banco Mercantil del Norte, Grupo Financiero Banorte y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México".

Tributo a la impunidad

Luego de tres años y ocho meses de litigio, el juzgado décimo primero de distrito en materia civil

con sede en la ciudad de México, decretó la quiebra de Mexicana de Aviación, la primera aerolínea del país (Castillo G., en La Jornada, p.2, 5 abril 2014).

Por decisión de la jueza Edith Alarcón Mexuerio, los bienes de la compañía serán vendidos para pagar a los acreedores, los trabajadores primero que cualquier empresa.

En tanto se resolvía el proceso de quiebra, los trabajadores presentaron ocho denuncias penales contra el ex presidente del consejo de administración, Gastón Azcárraga, y hace unos meses se libró una orden de aprehensión en su contra por haber realizado operaciones con recursos de procedencia ilícita, provenientes de la venta ilegal de acciones de Mexicana y fraudes con los activos de la aerolínea, lo que desembocó en falta de liquidez desde agosto de 2010.

La decisión judicial –dictada el pasado jueves (4), según la lista de acuerdos del juzgado 11 de distrito en materia civil– también declaró la quiebra de las filiales Click y Link.

La única empresa asociada a Mexicana que fue rescatada del concurso mercantil fue la base de mantenimiento, activo que tiene equipo e instalaciones con un valor de más de 140 millones de dólares y cada año genera ingresos por el doble de su capital, ya que su gran valía también se encuentra en las certificaciones y reconocimientos que posee de autoridades aeroportuarias internacionales, lo que la convierte en la única instalación calificada para prestar esos servicios en toda América Latina.

El concurso mercantil

De acuerdo con los registros judiciales, el caso Mexicana inició el 2 de agosto de 2010, cuando el apoderado y secretario del consejo de administración de la compañía aérea solicitó la declaración de concurso mercantil, debido a la insolvencia financiera de la empresa.

Ello originó que se abriera el expediente número 432/2010 ante el juzgado 11 de distrito en materia civil y el 6 de septiembre del mismo año, inició el proceso que ayer concluyó con la declaratoria de quiebra.

A partir de esa resolución comenzaron las negociaciones con los acreedores de Mexicana.

El primer juez que conoció del caso, Felipe Consuelo Soto, autorizó diversas ampliaciones del plazo para que concluyera el concurso mercantil y así transcurrieron dos años en los que diversos grupos de inversionistas presentaron propuestas de capitalización.

El 9 de agosto de 2012, el Consejo de la Judicatura Federal (CJF) anunció que el juez Consuelo Soto sería reubicado y su lugar fue ocupado por Edith Alarcón Meixueiro, quien estaba al frente del juzgado tercero de distrito en materia civil.

El órgano judicial informó que la remoción del juzgador respondió a diversas quejas en su contra por supuestas irregularidades y actitudes de parcialidad en favor de los trabajadores en su manera de conducir el desahogo de ese procedimiento.

El cambio de juez obedeció a las solicitudes de recusación que presentaron el Banco Nacional de Comercio Exterior, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y la Procuraduría Federal del Consumidor.

Para la juez Edith Alarcón, transcurrieron “los distintos plazos solicitados por el interventor – con el visto bueno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes–, sin que se hubiera demostrado la viabilidad del convenio concursal presentado por el conciliador, pues había sido una constante la incomparecencia e indefinición de un inversionista serio, con capacidad financiera suficiente, que haciendo frente a la magnitud de los compromisos legales y financieros de la Compañía Mexicana de Aviación y sus filiales, sacara a éstas

del estado de concurso mercantil en que se ubicaron”.

La disputa por MRO

Mientras se desahogaba el juicio, la base de mantenimiento de Mexicana se convirtió en el principal activo rentable de la compañía y comenzó una disputa entre grupos empresariales en los tribunales, ya que el ex presidente de la compañía Gastón Azcárraga –a quien se señala como responsable de la crisis financiera de la aerolínea– pretendió regresar al negocio con la posesión de la base de mantenimiento (MRO, por sus siglas en inglés), por conducto del abogado Jorge Gastélum y el ex líder de los pilotos Fernando Perfecto, nombrado por el litigante director de Nuevo Grupo Aeronáutico, que agrupa las acciones de Mexicana, Click, Link y MRO.

En el juzgado se estimaba que la venta de MRO alcanzaría para pagar alrededor de 50 por ciento de las liquidaciones de más 8 mil 500 trabajadores afectados desde agosto de 2010 por la suspensión de operaciones de la aerolínea, que este viernes cumpliría 92 años de existencia.

Simulación contable

Al mismo tiempo, por conducto de sus sindicatos, los trabajadores presentaron ocho denuncias ante la Procuraduría General de la República (PGR) para que el Ministerio Público Federal fincara responsabilidades a Gastón Azcárraga, debido a que trianguló recursos de la aerolínea hacia su consorcio hotelero (Grupo Posadas) e hizo simulaciones contables para apuntalar a las filiales Click y Link.

La investigación realizada por la PGR arrojó resultados el pasado mes de marzo, cuando solicitó una orden de aprehensión contra Azcárraga, tras acreditar que el mismo día de 2005 en que el empresario adquirió 95 por ciento de acciones de Mexicana de Aviación, vendió 65 por ciento de ellas.

La investigación de la Unidad Especializada en Análisis Financiero de la PGR determinó que el ex presidente del consejo de administración de Grupo Posadas llevó a cabo operaciones con recursos de procedencia ilícitas.

Ante la situación de insolvencia financiera, la juez consideró que lo acordado con los acreedores y el supuesto interesado en capitalizar la aerolínea “no cumplía con el objetivo principal, que

era la conservación de la empresa concursada, ello ante su falta de viabilidad, por virtud de la indefinición del inversionista a que hiciera frente a la serie de obligaciones legales (...) por lo que el juzgado arribó a la decisión de no aprobar la propuesta de convenio concursal exhibida por el conciliador.

Que tomando en cuenta que ya había concluido de forma definitiva el plazo de la conciliación y su única prórroga autorizada, sin que fuera sometido a la consideración del juzgado para su aprobación, diversa propuesta de convenio concursal, a la no aprobada, se declaró de plano en estado de quiebra a Compañía Mexicana de Aviación”, indicó la juez Edith Alarcón.

Cinismo del gobierno

Los recursos del fideicomiso para pagar a los trabajadores de Mexicana de Aviación ya no alcanzan, porque en tres años se devaluaron, según dice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (Rodríguez I., González R., en La Jornada, p.2, 5 abril 2014).

El titular de la SCT, Gerardo Ruiz Esparza, explicó que ese patrimonio con el que se contaba hace tres años “lamentablemente se fue. En otras palabras, creo que lo que queda ya no alcanza” y tenemos que ver cuál es el punto fundamental de la necesidad, porque no la tenemos precisada, refirió.

Se cuenta con el centro de mantenimiento de la aerolínea, conocido como MRO, y los aviones; “creo que ese es el capital fundamental y habrá que evaluarlo”.

Entrevistado después de la clausura de la 77 Convención Bancaria, Ruiz Esparza dijo que la quiebra de la aerolínea era impostergable y mostró su beneplácito por la decisión de la juez. Ahora lo que sigue, según la instrucción del señor presidente, es estar pendiente de los trabajadores y en contacto con los sindicatos.

Hemos cuidado de manera muy especial el patrimonio generado, el centro de mantenimiento se depositó en un fideicomiso y los aviones están depositados en favor de los trabajadores”.

ASPA impugnará la quiebra

La Asociación Sindical de Pilotos de Aviación (ASPA) decidió impugnar por vía de la apelación, el decreto de quiebra de Mexicana de Aviación, informó su dirigente, Carlos Manuel Díaz Chávez

2014, *elektron 14 (143) 3*, FTE de México

Morineau ((Noimex, en El Universal, 10 abril 2014).

En un comunicado, el secretario general de ASPA aseveró que "la quiebra de Mexicana es una tragedia para la aviación de nuestro país, no es aceptable y procederemos legalmente".

Durante estos casi cuatro años, dijo, los pilotos han luchado a favor de la recuperación de miles de empleos, de la conectividad aérea y del fortalecimiento de la industria, sin embargo, a pesar de todo ese esfuerzo se declaró la quiebra.

Destacó que en este momento el gremio de pilotos se mantiene activo en dos líneas de trabajo: primero, buscarán impugnar el decreto de quiebra a través de un recurso de apelación, nos conduciremos bajo el esquema legal.

Esta es una labor que se realiza de manera conjunta con nuestros asesores legales y con los sindicatos de sobrecargos, de personal de tierra y de confianza.

En cuanto a la segunda línea de trabajo, Díaz Chávez Morineau comentó que es a través de la creación del fideicomiso, conformado principalmente por los ingresos del taller de mantenimiento, MRO.

"Los acreedores entendieron el problema y cedieron el derecho de cobro para los trabajadores; en tanto que los titulares de las secretarías de Comunicaciones y del Trabajo y Previsión Social, se han comprometido, incluso públicamente, a proteger los derechos de los trabajadores y a darles prioridad en el pago", refirió.

"La misión de ASPA será vigilar la conformación y reglas de operación del fideicomiso y, una vez creado, participar activamente como parte del Comité Técnico, en el cual los representantes sindicales tendremos voz y voto", remarcó.

Aseguró que aún quedan muchos asuntos por definir, como los montos y esquemas de pago, los activos de la masa concursal, la concesión de la marca, entre otros y puntualizó que son temas en los que estarán pendientes, buscando siempre salvaguardar los derechos de los agremiados.

Quiebra inducida

Impunidad empresarial, afectación laboral a los trabajadores, indolencia gubernamental son ciertamente características del conflicto en Mexicana.

2014, elektron 14 (143) 4, FTE de México

Se ha referido que el origen de la crisis empezó con Fox y continuó con Calderón, durante dos sexenios del PAN en la presidencia de la República. El primero, reprivatizó a la compañía y, el segundo, toleró sucios manejos empresariales.

Con Peña Nieto (PRI) se consumó la quiebra. Con toda impunidad, Azcárraga sigue prófugo y el gobierno declara que los recursos para pagar a los trabajadores ya no existen.

La quiebra de Mexicana beneficia a la aviación transnacional, encarece el servicio y muestra que la aviación privada NO es ninguna alternativa para la nación.

Han sido casi cuatro años de escandaloso fraude y este sigue impune. Los trabajadores han sido literalmente golpeados, arrojados de sus centros de trabajo y, ahora, han perdido sus empleos.

Los compañeros tienen derechos adquiridos y deben hacerlos valer. Ahora han sido reducidos a la mitad. Deben sacarse las conclusiones políticas del caso. En el sector de la aviación comercial se necesita seguir una Política Aérea Independiente. Sin esta, no es posible saber a dónde ir, más que seguir las decisiones unilaterales de empresas y gobiernos. Esta política, además de formularse, debe ser apoyada por la organización de un sindicato nacional de industria. Con los viejos sindicatos gremiales o de oficios no se puede avanzar. Además, se necesita de la independencia política. La UNT, afiliada a la CIS (antes CIOSL-ORIT), es incapaz de atender los requerimientos elementales, empleo y salario, de la clase obrera.

El de Mexicana es otro golpe al conjunto de trabajadores mexicanos. Como en otras ocasiones, hay responsabilidad a todos los niveles.



Mexicana de Aviación, airbus A330

Frente de Trabajadores de la Energía,
de México