PUNTO DE ACUERDO PARA CONOCER Y TRANSPARENTAR LA SITUACIÓN DE LA COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN Y PROTEGER LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS.

CC. Secretarios de la Comisión Permanente

Del Honorable Congreso de la Unión.

Presentes.

El que suscribe, Diputado Esteban Albarrán Mendoza, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, integrante de la LXI Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Con fundamento en lo dispuesto en los artículos; 78 Fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos someto ante el Pleno de esta Soberanía al tenor de de las siguientes:

CONSIDERACIONES

PRIMERA.

Que la opinión pública nacional e internacional se ha enterado de la situación que ocurre con la Compañía Mexicana de Aviación, que tiene de operar en nuestro país más de 7 décadas como empresa que presta servicios de transportación aérea. "*La Compañía Mexicana de Aviación es la aerolínea más grande de México.[] Recientemente fue catalogada por la World Travel Awards como la principal aerolínea de México, el Caribe y Centroamérica. Fue creada en 1921 como una aerolínea de transporte de correos y pasajeros, cuyos creadores fueron Lody A. Winship, Elmer Hammond y Harry Lawson, siendo su primer avión un Lincoln Estándar Nebraska Aicraft Co., cuya primera ruta fue Ciudad de México-Tampico vía Tuxpan. Tiempo después el mismo Charles Lindbergh estuvo muy presente en la compañía efectuando él mismo, vuelos de ésta y participando en la estructuración de la misma. Formó parte del consorcio de Pan American Airways hacia 1940, y en los años 60's el Ing. Crescencio Ballesteros Ibarra junto con Don Manuel Sosa de la Vega e inversionistas nacionales lograron por primera vez en la historia de Mexicana, que todo su capital fuera nacional; en los años 70 fue conocida como la aerolínea "milagrosa" por sus extraordinarios resultados, incremento de ingresos y pasajeros en una época difícil y de crisis mundial, debido al incremento de los precios del petróleo. Ya en los 80 fue nacionalizada por el gobierno federal, la cual la puso al lado de Aeroméxico, y en los años 90 bajo el mando de CINTRA. Actualmente pertenece al Grupo Posadas desde diciembre de 2005". 1*

Como se destaca el tema de Mexicana no es un asunto menor que puede ser minimizado con simplicidad. Por el contrario, representa una empresa cuya circunstancia actual exige abordarse con atención y precisión.

SEGUNDA.

Que de acuerdo a información emitida por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, alrededor de 20 por ciento de los pasajeros internacionales totales de las rutas a Estados Unidos es transportado por Grupo Mexicana. La Compañía Mexicana se encuentra en la sexta posición de participación en el mercado doméstico de transportación con 10 por ciento, en este momento. Sin embargo, existe una política deliberada por reducir la participación de Mexicana en el mercado de transportación en lo que se conoce como distribución de capacidad de operaciones de itinerario, frente a Click y Mexicana Link; la primera (Mexicana)en el año 2008 tenía el 54 por ciento y en el año 2010 el 20 por ciento del mercado domestico, mientras Click el 46 por ciento y para el 2010 el 45 por ciento; en tanto Mexicana Link tuvo un crecimiento del 0 por ciento en 2008 a 35 por ciento en 2010.

Estos datos parecieran indicarnos que existió una estrategia deliberada de sus dueños para llevar a Mexicana durante los últimos dos años a una quiebra planeada, que desde su punto de vista responsabilizó al personal operativo de la empresa que por necesidad exige altos niveles de calificación por el grado de desempeño de su

trabajo; pilotos aviadores y sobrecargos en cuyas manos recae la seguridad e integridad física de los pasajeros, entre otras cosas.

TERCERA.

Que por medio del director de mexicana de aviación, el Sr. Manuel Borja Chico, -que por cierto no sabemos si es piloto porque no aparece ningún dato que nos indique su perfil profesional-, a principios de agosto señaló que la empresa adquirida en el año de 2005 por el grupo Hotelero Posadas y en el cual laboraba desde finales de la década de los noventas, de la cual es propietario Gastón Azcárraga Andrade, éste último pagó 165.5 millones de dólares en ese año por la Compañía Mexicana de Aviación.

Borja Chico en su diagnostico de la crisis de la compañía señaló que "*Mexicana está destinada a desaparecer….y vive una situación financiera crítica tras el brote de influenza A H1N1 que sacudió al país el año pasado y por la recesión económica -la peor de México en más de siete décadas- que causaron un desplome de las ventas de boletos.* Asimismo, responsabilizó a los trabajadores de ser los causantes recurrentes de la falta de solvencia y de las pérdidas de la empresa entre 2007 y 2010, cuando *el desempeño podría haber sido positivo con utilidades de 3 mil 500 millones de pesos".2*

Y que, entre otras acciones, para solucionar esta situación*, "se requieren tomar medidas para sanear a Mexicana de Aviación, figura el despido de unas 862 personas –40 por ciento de su planta; reducir el salario de los pilotos de 189 mil dólares al año a 127 mil –aproximadamente 41 por ciento menos incluyendo prestaciones-, y el de las sobrecargos de 53 mil dólares a 32 mil, que representaría aproximadamente 39 por ciento junto con prestaciones".3*

CUARTA.

Que en este contexto del anuncio de la crisis de la Compañía de Mexicana se presentan elementos relevantes que presumen la sospecha de una acción dolosa para provocar una quiebra ficticia que pueda favorecer intereses particulares y afecte a trabajadores, pilotos y sobrecargos. En tal sentido, se presume la opacidad y existe confusión sobre el manejo de los recursos de la empresa.

Esta última ha promovido el recurso de concurso mercantil ante un juzgado de Distrito del Distrito Federal para iniciar el procedimiento jurídico para su reestructura antes de declarar su quiebra. Este trámite durará aproximadamente tres meses extendiéndose posiblemente a 5, y cuyo objetivo establece la ley respectiva, es que continúe operando la empresa pues, es de interés público conservar a ésta y evitar que el incumplimiento generalizado de las obligaciones de pago, ponga en riesgo la viabilidad de la misma y con las empresas que mantiene una relación de negocios. En este período del procedimiento, en el trámite para el concurso tendrá que analizarse el origen del problema y la viabilidad de la empresa, y deberá participar un actor denominado el Conciliador.

Por otro lado, y como es sabido, el uso del espacio aéreo por líneas comerciales, se otorga por la vía de una concesión del Estado Mexicano a las empresas que operan con carácter mercantil, por esto las instituciones que tienen que ver directamente con el tema como es el caso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no pueden obviar su participación en este conflicto. Asimismo, el Poder Legislativo tampoco puede dejar de atender el asunto. Esto último se ha demostrado al manifestar la preocupación de diversos legisladores en la sesión de la Comisión Permanente del día 4 de los corrientes al abordar el tema de la crisis en Mexicana y han solicitando la intervención de diversas instancias para proteger los derechos de los trabajadores y la investigación de las causas de la crisis, así como la realización de la auditoría del préstamo otorgado recientemente por Bancomext a Mexicana por alrededor de mil millones de pesos. Es decir, el caso de Mexicana es un asunto de carácter público y tiene que ser abordado por instancias publicas entre otras, pues lo que está en juego es la concesión de un servicio aéreo, los derechos de sus trabajadores calificados, la seguridad de los pasajeros y bienes transportados y la viabilidad de la empresa de manera permanente que otorgue seguridad en el trabajo y en la prestación de un servicio y no un constante ciclo de inestabilidad laboral producida aproximadamente cada lustro.

QUINTA.

Que ante esta situación los trabajadores han señalado que puede existir un hueco en el mercado al dejar de operar los 480 vuelos diarios de Mexicana y la causa de la crisis de la empresa, de acuerdo a Fernando Perfecto Cruz, Secretario General de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México "*Es culpa de la mala administración y no de los trabajadores, cuya ética, responsabilidad y profesionalismo se reconocen en todo el mundo…y descartó que el contrato de los trabajadores sea la causa de la presunta quiebra, pues aseguró que sus condiciones laborales son similares a las de los trabajadores aéreos de otros países, además de que los riesgos de seguridad, de enfermedades de trabajo y la responsabilidad de los pilotos, son costos que las empresas deben de asumir…y que en los últimos cuatro años los trabajadores de Mexicana, tanto pilotos como sobrecargos y personal de tierra, han aportado unos 200 millones de dólares para el buen funcionamiento de la empresa, lo cual no se ha logrado debido a la deficiente administración de Gastón Azcárraga".4*

Por otro lado, el mismo Secretario General planteó que *de "igual forma, demandan que los administradores de Mexicana expliquen el paradero del crédito por 990 millones de dólares otorgado por el Banco Nacional de Comercio Exterior...En ese análisis se pueden encontrar algunas pistas del deterioro que sufrió la aerolínea desde que fue comprada por los actuales accionistas…Los pilotos de ASPA – agregó en conferencia de prensa- queremos saber cómo es posible que los activos se hayan reducido a un escaso patrimonio y que aún éste se encuentre comprometido por deudas contraídas por la empresa". 5*

Por otro lado, los pilotos y sobrecargos han manifestado su inquietud por su integridad física y patrimonial, ante la irresponsable actitud del director de la empresa Borja Chico de distorsionar su ingreso por haber revelado información falaz ante el público, "*acerca de un supuesto ingreso anual de cada uno de ellos por más de 228 mil dólares al año". 6*

En este sentido, la molestia de los trabajadores de Mexicana es legítima, pues existen diversas dudas sobre el origen de esta crisis en la cual no debe de existir un chivo expiatorio, por parte de la empresa que limpie las culpas, por el presumible e ineficiente manejo administrativo de la empresa de aviación, que en este caso serían los pilotos, sobrecargos y trabajadores.

En virtud de lo anteriormente expuesto someto a consideración de esta Soberanía el siguiente

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. Que la Comisión de Transportes de la Honorable Cámara de Diputados en el marco de las disposiciones reglamentarias correspondientes, realice audiencias con los actores involucrados en la crisis de la Compañía Mexicana de Aviación: Dueños de la empresa, Pilotos, Sobrecargos, Trabajadores, Secretaría de Gobernación, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Hacienda, Instituto Federal de Especialistas en Concursos Mercantiles, Bancomext, y Auditoría Superior de la Federación, a efecto de conocer y participar como coadyuvante en la crisis que existe en la Compañía Mexicana de Aviación y emitiendo en su caso opiniones de solución en tanto, que es de interés público el conservar las fuentes de trabajo y la empresa de Mexicana de Aviación.

SEGUNDO. Se exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que en el marco de sus atribuciones permita y mantenga el funcionamiento del servicio proporcionado por la Compañía Mexicana de Aviación y evite la suspensión injustificada de vuelos y garantice el ejercicio pleno de los derechos de los consumidores y su seguridad en la transportación.

TERCERO. Se solicita de manera respetuosa a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social se conduzca apropiadamente e imparcialmente para mantener el ejercicio pleno y absoluto de los derechos laborales de los pilotos, sobrecargos y trabajadores de la Compañía Mexicana de Aviación, en el periodo de crisis actual en el que se encuentra la compañía.

Salón de Sesiones de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión a los 11 días del mes de Agosto del 2010.

Atentamente

Diputado Federal

Esteban Albarrán Mendoza