

**DE LA TERCERA COMISIÓN, EL QUE CONTIENE PUNTO DE ACUERDO:
RELATIVO A LA COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN.**

**DICTAMEN CONJUNTO A DIVERSOS PUNTOS DE ACUERDO RELATIVOS AL CONFLICTO DE
MEXICANA DE AVIACIÓN.**

**TERCERA COMISIÓN:
HACIENDA Y FOMENTO, COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS. Y CRÉDITO PÚBLICO,**

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Tercera Comisión, Hacienda y Crédito Público, Agricultura y Fomento, Comunicaciones y Obras Públicas, de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, le fueron turnados para su estudio y dictamen, las siguientes Proposiciones:

A. Punto de Acuerdo presentado por Legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, relativo al conflicto de Mexicana de Aviación, en el que se solicita a diversas instancias el respeto absoluto de los derechos de los trabajadores, una auditoría al préstamo que otorgó BANCOMEXT a la empresa y que no se generen planes de rescate a dicha compañía con dinero público.

B. Punto de Acuerdo presentado por el Senador Silvano Aureoles Conejo, del Partido de la Revolución Democrática, por el que se exhorta al titular del Ejecutivo Federal, para que a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informe sobre la situación de quiebra de Mexicana de Aviación.

C. Punto de Acuerdo presentado por los Diputados federales Carlos Torres Piña, José Luis Jaime Correa, Telma Guajardo Villarreal, y Armando Ríos Piter, del Partido de la Revolución Democrática, para exhortar al titular del Ejecutivo Federal a establecer una Mesa de Diálogo con los trabajadores de Mexicana de Aviación para alcanzar una situación en respeto a sus derechos laborales.

D. Punto de Acuerdo presentado por el Senador Tomás Torres Mercado, del Partido de la Revolución Democrática, para salvaguardar los derechos de los usuarios de servicios aéreos y de los trabajadores de Mexicana de Aviación ante la situación que vive la empresa.

E. Punto de Acuerdo presentado por el Diputado Federal Esteban Albarrán Mendoza, del Partido Revolucionario Institucional, 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.

F. Punto de acuerdo presentado por los Diputados federales Avelino Méndez Rangel y Francisco Hernández Juárez, del Partido de la Revolución Democrática, y Cruz López Aguilar y Gerardo Sánchez García del Partido Revolucionario Institucional, para solicitar a la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados a que conforme un grupo de trabajo plural que dé seguimiento al proceso de adquisición y reestructuración de la Compañía Mexicana de Aviación, hoy Nuevo Grupo Aeronáutico, y solicitar al Ejecutivo Federal un informe sobre el desempeño de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como responsable de la política nacional de transporte aéreo, y del titular del Instituto para la Protección del Ahorro Bancario (IPAB) para que exponga un informe completo sobre las condiciones de venta de Mexicana de Aviación que contengan los requisitos de compra para calificar en el proceso de privatización, los compromisos del Grupo Posadas en relación a inversionistas, venta de activos, entre otros aspectos.

Con fundamento en los artículos 78, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 127, párrafo 1, y demás aplicables de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 87, 88, 176 y demás aplicables del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, los integrantes de esta Tercera Comisión que suscriben, someten a la consideración del Pleno de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión el presente dictamen:

ANTECEDENTES

1. En sesión de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión de fecha 4 de agosto de 2010, se presentaron los siguientes puntos de acuerdo en relación a la Compañía Mexicana de Aviación:

a. De legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, relativo al conflicto de Mexicana de Aviación, en el que se solicita a diversas instancias el respeto absoluto de los derechos de los trabajadores, una auditoría al préstamo que otorgó BANCOMEXT a la empresa y que no se generen planes de rescate a dicha compañía con dinero público.

b. Del Senador Silvano Aureoles Conejo, del Partido de la Revolución Democrática, por el que se exhorta al titular del Ejecutivo Federal, para que a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informe sobre la situación de quiebra de Mexicana de Aviación.

c. De los Diputados federales Carlos Torres Piña, José Luis Jaime Correa, Telma Guajardo Villarreal, y Armando Ríos Piter, del Partido de la Revolución Democrática, para exhortar al titular del Ejecutivo Federal a establecer una Mesa de Diálogo con los trabajadores de Mexicana de Aviación para alcanzar una situación en respeto a sus derechos laborales; y,

d. Del Senador Tomás Torres Mercado, del Partido de la Revolución Democrática, para salvaguardar los derechos de los usuarios de servicios aéreos y de los trabajadores de Mexicana de Aviación ante la situación que vive la empresa.

2. En sesión diversa de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión de fecha 11 de agosto de 2010, se presentaron los siguientes puntos de acuerdo en relación a la Compañía Mexicana de Aviación:

a. Del Diputado Federal Esteban Albarrán Mendoza, del Partido Revolucionario Institucional, 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; y,

b. De los Diputados federales Avelino Méndez Rangel y Francisco Hernández Juárez, del Partido de la Revolución Democrática, y Cruz López Aguilar y Gerardo Sánchez García del Partido Revolucionario Institucional, para solicitar a la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados a que conforme un grupo de trabajo plural que dé seguimiento al proceso de adquisición y reestructuración de la Compañía Mexicana de Aviación, hoy Nuevo Grupo Aeronáutico, y solicitar al Ejecutivo Federal un informe sobre el desempeño de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como responsable de la política nacional de transporte aéreo, y del titular del Instituto para la Protección del Ahorro Bancario (IPAB) para que exponga un informe completo sobre las condiciones de venta de Mexicana de Aviación que contengan los requisitos de compra para calificar en el proceso de privatización, los compromisos del Grupo Posadas en relación a inversionistas, venta de activos, entre otros aspectos.

3. Dichos puntos de acuerdo fueron turnados a la Tercera Comisión, Hacienda y Crédito Público, Agricultura y Fomento, Comunicaciones y Obras Públicas, de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión.

4. Con fecha 17 de agosto del año en curso, los integrantes de esta Tercera Comisión en reunión de trabajo procedimos a la discusión del presente dictamen.

5. Los suscritos integrantes de esta Tercera Comisión estiman procedente puntualizar las propuestas contenidas en los puntos de acuerdo de mérito, que a la letra señalan:

A. De los Legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional:

“PRIMERO. Se exhorta al Titular del Ejecutivo a que gire las instrucciones pertinentes a la Secretaría del Trabajo y su titular, Javier Lozano Alarcón, para que verifique que los derechos de los trabajadores de la Compañía Mexicana de Aviación en el proceso de renegociación del Contrato Colectivo de Trabajo, que se llevará a cabo en las siguientes fechas, se respeten de manera absoluta.

SEGUNDO. Se solicita a la Auditoría Superior de la Federación ejercer su facultad fiscalizadora en cuando al préstamo que recibió la Compañía Mexicana de Aviación en el año 2009 de parte de BANCOMEXT. Asimismo, se solicita un informe a BANCOMEXT en el que explique los motivos por los que se entregó el préstamo, las condiciones de pago y la situación actual de la deuda de dicha compañía.

TERCERO. Se solicita a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que durante la elaboración del Paquete Económico 2011, no tome en cuenta ninguna partida presupuestal para el rescate, subsidio o programa de apoyo que sirva para que las deudas de la Compañía Mexicana de Aviación se paguen con dinero de los contribuyentes.”

B. Del Senador Silvano Aureoles Conejo:

“ÚNICO: La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta al Titular del Poder Ejecutivo Federal, para que a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informe sobre la situación de la quiebra de Mexicana de Aviación.”

C. De los Diputados federales Carlos Torres Piña, José Luis Jaime Correa, Telma Guajardo Villarreal, y Armando Ríos Piter:

“ÚNICO. Se exhorta al titular del Ejecutivo Federal, a crear de inmediato una mesa de diálogo con los trabajadores de Mexicana de Aviación, en que intervengan los Secretarios de Gobernación, Comunicaciones y Transportes y Trabajo y Previsión Social, para alcanzar una solución en respeto al empleo, derecho de contratación y, demás derechos laborales de pilotos y sobrecargos.”

D. Del Senador Tomás Torres Mercado:

“Primero.- Se exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a la Procuraduría Federal del Consumidor a tomar acciones urgentes para impedir que la suspensión injustificada de vuelos anunciada por Compañía Mexicana de Aviación en las rutas de Guadalajara – Sacramento, Guadalajara-Oakland, San José del Cabo – Sacramento y Bajío – Zacatecas, así como la reducción de frecuencias y disponibilidad de otros vuelos, afecte los derechos y la economía de los usuarios de este servicio, con especial atención de los connacionales que residen en el extranjero Y que, en su mayoría, son clientes cautivos.

Segundo.- Se exhorta a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social a quemantenga en salvaguarda los derechos de los trabajadores de Compañía Mexicana de Aviación ante la situación que enfrenta y a que

garantice que no se dilapiden los bienes de la empresa.

Tercero.- Se solicita al Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial que revise la situación de registro marcario de Compañía Mexicana de Aviación y sus filiales Mexicana Click y Mexicana Link, para que presente un informe detallado al Congreso que incluya una estimación del valor de las marcas, a fin de contar con mayores elementos de juicio ante la situación que vive dicha empresa.”

E. Del Diputado Federal Esteban Albarrán Mendoza:

“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.”

F. De los Diputados federales Avelino Méndez Rangel y Francisco Hernández Juárez, Cruz López Aguilar, y Gerardo Sánchez García

“PRIMERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta a la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados a que, en ejercicio de sus atribuciones, conforme un grupo de trabajo plural que dé seguimiento al proceso de adquisición y reestructuración de la Compañía Mexicana de Aviación, hoy Nuevo Grupo Aeronáutico.

SEGUNDO. La Comisión Permanente solicita, urgentemente la comparecencia ante esta Soberanía del Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte para que presente un informe detallado y completo del estado que guarda el transporte aéreo en general y de Mexicana en particular.

TERCERO. La Comisión Permanente exhorta a la autoridades de la SCT para que de inmediato y de manera precautoria se protejan los slots, rutas e instalaciones de Mexicana de aviación, se congele cualquier petición de esta empresa de ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, las rutas, o los derechos en ellos conferidos a otros particulares, nacionales o extranjeros, para evitar un mayor desmantelamiento de la empresa o la expansión de las empresas aéreas actuales, bajo el pretexto de cubrir rutas y servicios de transporte aéreo.

CUARTO. La Comisión Permanente solicita, urgentemente la comparecencia ante esta Soberanía del Titular del Instituto para la Protección al Ahorro Bancaria (IPAB), para que informe de manera completa y detallada sobre las condiciones de venta de Mexicana de aviación, de los requisitos que se establecieron a los posibles compradores para que calificaran en el proceso de privatización y los compromisos de parte del Grupo

Posadas en relación a inversiones, venta de activos, entre otros aspectos.”

6. Las proposiciones en estudio sustentan lo siguiente:

A. De los Legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional:

A1. Que Mexicana de Aviación está en graves problemas financieros, al grado que alguno de sus proveedores detuvo la operación de dos de sus aviones en Canadá. Esta noticia ha tenido un impacto importante en el estado financiero de la empresa que ya ha presentado ante un Juzgado de Distrito una solicitud de Concurso Mercantil, con el fin de reestructurar sus deudas sin tener que detener las operaciones de la aerolínea.

A2. Que Mexicana de Aviación, menciona que los salarios de los pilotos y las sobrecargo de esta empresa, son alrededor de 50% superiores a los de algunas aerolíneas norteamericanas y hasta 185% mayores que los de compañías como Interjet y Volaris.

A3. Que entre 2006 y 2007, los nuevos dueños de la Compañía Mexicana de Aviación, realizaron convenios con 3 de sus 4 sindicatos y sus trabajadores de confianza, con el objetivo de reducir sus gastos en los próximos tres años en más de 1,600 millones de dólares.

A4. Que el Consejo de accionistas de Mexicana de Aviación, destaca un préstamo de mil millones de pesos que le otorgó BANCOMEXT para consolidar sus operaciones internacionales.

A5. Que el acuerdo que tomen entre los diferentes sindicatos de trabajadores de Mexicana de Aviación y la compañía es un asunto de privados, pero la Secretaría del Trabajo verifique que las negociaciones y los resolutiveos a los que se llegue, respeten de manera absoluta e irrestricta los derechos laborales de los miles de trabajadores que dan vida a esta aerolínea.

B. Del Senador Silvano Aureoles Conejo:

B1. Que la empresa Mexicana de Aviación, la segunda aerolínea del país, ha presentado ante un juzgado una solicitud de suspensión de pagos para “reestructurar sus costos y asegurar la viabilidad de la empresa”. En un comunicado, la compañía, que en días pasados perdió tres aviones alquilados que le retuvieron sus acreedores, explicó que el llamado “concurso mercantil” le permitirá “negociar una reestructuración de deuda con sus acreedores o, de lo contrario, se declara formalmente la quiebra”. Mexicana, que opera 480 vuelos diarios, recordó además que esta opción le permitirá continuar sus operaciones sin afectar directamente a los clientes ni a los servicios que presta.

B2. Que el 27 de mayo de 2010, Bancomext, retiró la garantía para la emisión de deuda de Mexicana de Aviación, debido a que no se cumplía con los requisitos previamente establecidos para que se aprobara.

Que en ese momento, el presidente de Nafin y Bancomext aseguró que dicha garantía se otorgó a las empresas afectadas por la influenza, “por lo que la SHCP decidió no extender el plazo de este programa. Por ello, la garantía no se hizo extensible para esa emisión de deuda”.

C. De los Diputados federales Carlos Torres Piña, José Luis Jaime Correa, Telma Guajardo Villarreal, y Armando Ríos Piter:

C1. Que por lo que ha propuesto (el Director General de Compañía Mexicana de Aviación), para supuestamente sanear las finanzas de Mexicana de Aviación, despedir a 862 trabajadores (aproximadamente el 40% de su planta); reducir el salario de los pilotos en un 41 por ciento incluyendo prestaciones, e

igualmente disminuir el sueldo de las sobrecargos en aproximadamente 39 por ciento junto con prestaciones.

C2. Que el secretario general de ASPA, ha manifestado que los salarios del personal de Mexicana de Aviación se encuentran dentro de los estándares internacionales, “inclusive, 12 por ciento menos que el promedio en líneas competidoras de nivel internacional.”

C3. Que el Ejecutivo Federal debe intervenir para preservar los empleos y los contratos colectivos de pilotos y sobrecargos. Para lo cual de inmediato debe instalar una mesa de diálogo entre los trabajadores afectados y las Secretarías de Gobernación, Comunicaciones y Transportes, Trabajo y Previsión Social.

D. Del Senador Tomás Torres Mercado:

D1. Que el director de Mexicana de Aviación, Manuel Borja, declaró que la empresa vive una situación financiera complicada debido a diferentes factores como la entrada en operación de aerolíneas de bajo costo, el incremento en el precio del combustible y el brote de influenza A H1N1.

Que de acuerdo con Manuel Borja, la oportunidad de salvar la empresa está en los costos laborales de la aerolínea, que dijo son 49% más altos que el promedio del mercado y dos veces y media más altos que en el caso de líneas de bajo costo como Volaris e Interjet.

D2. Al final, la compañía ha presentado ante un juzgado de distrito de la Ciudad de México, una solicitud de Concurso Mercantil a fin de reestructurar sus costos.

D3. Que de acuerdo con algunos expertos en la materia, estas acciones sólo constituyen una maniobra para justificar el despido masivo de trabajadores y cancelar prestaciones contenidas en el Contrato Colectivo de Trabajo de Mexicana.

D4. Que es importante recordar que de acuerdo con datos de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA), los salarios del personal de Mexicana están dentro de los estándares internacionales, inclusive 12% menos que el promedio en líneas competidoras de nivel internacional. Para ASPA, la intención es culpar a los trabajadores de la situación que enfrenta Mexicana para finalmente vender el “casarón” de la empresa a los sindicatos pero sin el registro marcario.

D5. Que resulta urgente salvaguardar los derechos de los usuarios y los trabajadores. Compañía Mexicana de Aviación no sólo es una sociedad de lucro, tiene una obligación social al prestar un servicio de transportación aérea de pasajeros y de carga.

E. Del Diputado Federal Esteban Albarrán Mendoza:

E1. 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 doméstico, 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.

E2. 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.

E3. 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".

F. De los Diputados federales Avelino Méndez Rangel y Francisco Hernández Juárez, Cruz López Aguilar, y Gerardo Sánchez García:

F1. Que en el contexto de la actual mundialización de la economía, el aéreo representa un medio insustituible para el transporte de pasajeros y el intercambio de bienes y servicios. Además, esta industria por sí misma genera innumerables empleos directos, además de muchos indirectos en la industria turística, el transporte terrestre y demás sectores.

F2. Que de acuerdo a datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en 2008 se transportaron 87.6 millones de pasajeros, dos terceras partes correspondientes a vuelos nacionales y el resto, a transporte internacional. En el sector laboran cerca de 24 mil trabajadores y trabajadora, de los cuales el personal de vuelo es cerca de la tercera parte (7 mil 716).

F3. Que luego de fracasado procesos de privatización, rescate y reprivatización, la política aeronáutica continúa siendo errática y sin definiciones precisas. En este contexto, en los últimos diez años, han desaparecido una aerolínea por cada año, y en el caso de Mexicana de Aviación, la administración la ha llevado a una situación extrema. Esta empresa es la segunda aerolínea del país y abarca el 40 por ciento del mercado aéreo.

F4. Que en noviembre de 2005, el Grupo Posadas adquirió la empresa a un precio de ganga por 165.5 millones de dólares y mediante políticas de subsidios cruzados ha utilizado los activos e ingresos de la aerolínea para fortalecer a empresas subsidiarias de bajo costo como Mexicana Link, al sector hotelero y a la operación de terminales aéreas de su propiedad, así como a operaciones de mantenimiento. Los actuales propietarios sencillamente han descapitalizado a la empresa, lo cual se agrava en medio de un panorama marcado por la recesión global, el alza de los energéticos y la pandemia del virus AH1N1.

Que en este contexto, la empresa ha tenido pérdidas por 4 mil 100 millones de pesos en cuatro años; el año pasado, sus pasivos son de más de mil millones de dólares y sus activos no alcanzan la mitad de esa cifra; debido a una errónea estrategia comercial, de flota y financiera, de las cual las y los trabajadores son ajenos y los accionistas son plenamente responsable.

F5. Que la misma irresponsabilidad con que han administrado la empresa es la que demuestra al querer cargar en los hombros de trabajadoras y trabajadores de la empresa, del contrato colectivo con el costo del fracaso empresarial. Que según su vocería, el costo laboral de la empresa es de 20 por ciento de los costos totales y los salarios del personal de vuelo son onerosos. No toman en cuenta que los pilotos de Mexicana han aceptado, en defensa de su fuente de trabajo, reducciones en salarios y prestaciones por 200 millones de

dólares en cuatro años.

Que la propuesta de reducción 41 por ciento los salarios y prestaciones de pilotos, y 39 por ciento el de sobrecargo, así como despedir a 290 pilotos y 200 sobrecargos como salida para hacer viable la empresa resulta ofensiva y simplista. Más aún, si los sindicatos hubiesen cedido a las prestaciones de la empresa, ello por si solo no hubiese evitado que la empresa hubiera entrado en esta crisis financiera y de solvencia.

F6. Que la autoridad no ha cumplido con las obligaciones que marca la Ley; ésta es, el uso de sus facultades para dictar una política aeronáutica coherente, ni ha sido previsor, dejando que las cosas pasen como si el mercado por sí solo lleve a un supuesto equilibrio de operación al sector. El gobierno federal no puede omitir su intervención no seguir en la línea de la “no-política” ante los problemas y retos que el desarrollo económico no impone.

F7. Que otro elemento que afecta a Mexicana y al sector aéreo en general fue la degradación que hizo la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos. Si el gobierno supiera qué hacer con la industria aeronáutica, su administración no hubiera sido degradada por esta institución. Que debe recordarse que en enero pasado, dicho organismo realizó una auditoría, encontrando irregularidades tan importantes de la propia Dirección General de Aeronáutica Civil. En junio, ante la falta de respuesta, se hizo una segunda auditoría y se degradó a nivel dos al sistema mexicano de seguridad de las autoridades aeronáuticas. La degradación implica que las aerolíneas mexicanas no puedan realizar vuelos con código compartido (ventas de un mismo vuelo con empresas diferentes), adquirir más aviones, ni crear nuevas rutas internacionales.

CONSIDERANDOS

1. La Compañía Mexicana de Aviación, subsidiaria de Nuevo Grupo Aeronáutico, informaba el pasado 2 de agosto en conferencia de prensa, informaba a través del Ingeniero Manuel Borja, Director General del Grupo, que “la compañía se encuentra en una situación financiera muy compleja, a pesar de un esfuerzo por reestructurar sus costos a lo largo de los últimos cuatro años y medio.” Afirmó que “han logrado ahorros de hasta nueve mil millones de pesos, como resultado de las acciones de reestructura, pero a pesar de estos esfuerzos, el costo laboral de las tripulaciones ha sido un factor determinante para que la compañía continúe registrando pérdidas.”

Añadió, de manera importante, que la situación de Mexicana de Aviación no afecta en forma algunas las operaciones de las otras aerolíneas subsidiarias del Nuevo Grupo Aeronáutico, Mexicana Click y Mexicana Link.

2. Ante tal situación, la Compañía Mexicana de Aviación presentó a sus sindicatos de pilotos y sobrecargos un plan con dos alternativas:

“La primera, es la firma de un nuevo contrato colectivo que daría viabilidad y sustentabilidad de largo plazo a CMA. Este nuevo contrato colectivo, implicaría una reducción de 41% en salarios y prestaciones de pilotos, y de 39% para sobrecargos. A la vez, esta alternativa contempla la generación de eficiencias importantes, por lo que resultaría en una reducción en la planta de pilotos y sobrecargos de la compañía de alrededor del 40% del total de trabajadores. Este acuerdo contempla un esquema para compartir utilidades con los sindicatos de pilotos y sobrecargos, de tal manera que si la empresa registrara utilidad de operación de más de un 5% de su ingreso, compartiría dichas utilidades con sus sindicatos.

La segunda es ofrecer la venta de Compañía Mexicana de Aviación a sus sindicatos por una suma simbólica de \$1 peso. Este planteamiento se debe a la convicción que tiene la actual administración de la compañía respecto del papel crítico y determinante de los sindicatos en el futuro de la empresa. En la medida en que los sindicatos son los únicos que pueden sumarle valor a CMA en sus actuales condiciones, la administración ha manifestado

su disposición de transferir el control de la aerolínea a los sindicatos. Esta operación, que fue explicada a rasgos generales y que dependería de una negociación posterior a detalle con los propios sindicatos, implicaría liberar a CMA de un pasivo por 1,500 millones de pesos contratado con un Banco (que sería asumido por su controladora Nuevo Grupo Aeronáutico); la opción para los sindicatos de conservar o de transferir a la controladora un crédito contratado con BANCOMEXT por \$900 millones de pesos junto con sus garantías; una licencia temporal de uso de la marca Mexicana por 6 meses, así como otras medidas que permitirían una transición ordenada entre administraciones.”

3. Sin embargo, el 5 de agosto la Compañía Mexicana de Aviación, informó que el juez XI de distrito en materia civil del Distrito Federal admitió la solicitud de concurso mercantil, “que le dará tiempo para resolver sus problemas financieros.”

4. Esta Comisión Dictaminadora haciendo una revisión y examen de las consideraciones y resoluciones propuestas por los autores de las proposiciones que se dictaminan se ha percatado que en torno a la problemática de Mexicana de Aviación se observan diversos problemas. A saber:

- Existen numerosas dudas en torno al proceso de enajenación accionaria de Grupo Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. Si bien hay algunos elementos que nos permiten suponer que dicha enajenación estuvo de acuerdo con el marco jurídico aplicable como pudiera desprenderse de la auditoría 05-1-06HHN-06-092 realizada por la Auditoría Superior de la Federación, también es claro que parecieran dudosos en el mejor de los casos, o de plano inexistentes, cualquier clase de compromisos de inversión a cargo del comprador.

Si bien es cierto que el artículo decimotercero transitorio de la Ley de Protección al Ahorro Bancario señala que el IPAB al llevar a cabo enajenaciones debe tratar de maximizar el valor como referente prioritario, también resulta cierto que no puede tratarse de la misma manera la venta de una tenencia accionaria de una empresa cualquiera con la de una que goza de una concesión pública para su operación, que presta un servicio público, y que además tiene suscritos cuatro contratos colectivos y tiene más de siete mil trabajadores.

Por ello esta comisión estima que en el caso de Mexicana de Aviación debieron haber sido de gran relevancia en su enajenación haber suscrito compromisos de inversión por parte del adquirente que hubiesen permitido garantizar la viabilidad futura de una empresa en la que hay un evidente interés público. Si dichos compromisos existen estos no han sido conocidos a la fecha motivo por el cual se estima necesario requerirle al Instituto de Protección al Ahorro Bancario información al respecto.

Asimismo no resulta explicable que en el caso de Aeroméxico, quien también formaba parte de CINTRA, y cuya tenencia accionaria también fue enajenada, no esté pasando por los mismos problemas. Aún más, la carga de costos laborales al ser vendida Mexicana de Aviación era aún mayor de lo que es hoy día, y en cualquier caso no resultaba desconocida para su adquirente y propietario, Grupo Posadas.

- Es poco clara la existencia de una política aeronáutica que guíe las acciones del Ejecutivo Federal en la materia. Esto resulta evidente de la apreciación de los hechos, mismos que van de su propiedad privada independiente, a la constitución de Cintra en 1995 como controladora accionaria de Mexicana y Aeroméxico -que no operaron en los hechos como empresa única por disposición de la Comisión Federal de Competencia, hasta la enajenación de Grupo Mexicana y Aeroméxico en 2005 y 2006, pasando por las dificultades de ambas en el primer lustro de este siglo debido en mayor medida a los atentados de septiembre de 2001.

Si bien se reconoce que los costos de insumos, las tendencias de fusiones aeronáuticas, entre otros factores han sido causa y reflejo de una industria que está experimentando cambios y dificultades, también lo es que resulta difícil saber hacia dónde se orientan las políticas del gobierno en la materia. Una situación similar ocurre en lo

que infraestructura aeroportuaria se refiere.

Asimismo, es motivo de preocupación la baja de grado que realizó la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos a los sistemas de seguridad aeroportuarios de nuestro país. Si bien las autoridades le han restado importancia a ese hecho, el mismo debe ser investigado e informado por la relevancia que sin duda puede tener.

- Destaca también la postura de la administración de Mexicana de Aviación relativa a señalar a los altos costos laborales como el factor principal de los conflictos por los que hoy atraviesa la empresa. Sin embargo, esta dictaminadora no pasa por alto la reducción de los mismos derivada de diversas negociaciones laborales, así como la disposición de al menos dos de los sindicatos titulares de contratos colectivos a aminorar la cuantía de ingresos y prestaciones diversas.

En el mismo sentido llama la atención de esta Comisión la opinión de la administración sobre el sobrepeso del costo laboral en términos del porcentaje que de los gastos totales representa el mismo, el cual, según opiniones expertas, pareciera estar sin embargo dentro de los estándares observados en diversas empresas de aviación internacionales, aunque sea de reconocer que ello no es el caso en relación a las denominadas aerolíneas de bajo costo en nuestro país.

De cualquier manera resulta muy difícil concluir que la carga laboral es la principal causa de los problemas financieros de la empresa. De igual forma no puede dejar de observarse el gradual pero constante proceso de traslado de los activos de Mexicana hacia Click y Mexicana Link. Baste observar que tan solo hace dos años Mexicana representaba el 54% de las operaciones de transportación del grupo frente al 46% de Click, en tanto hoy las operaciones de la primera representan solo el 20%, y las de la segunda y las Mexicana Link representan el 80% restante.

Estas circunstancias, en opinión de esta Comisión, tornan de la mayor urgencia contar con la más amplia y detallada información al respecto.

5. Asimismo, coincidimos en solicitar a BANCOMEXT un informe en el que explique los motivos del préstamo que hizo a la Compañía Mexicana de Aviación, así como las condiciones de pago y la situación actual de la deuda. Al respecto, BANCOMEXT externó que “analiza de manera permanente la información respecto a la situación de la empresa, a partir de que anunció el concurso mercantil, en caso de tener que tomar alguna decisión por incumplimiento de pago.”

De acuerdo con información de BANCOMEXT, la aerolínea contrató un crédito por cerca de 992 millones de pesos en mayo de 2009 con vencimiento en el 2011, del cual ya realizó un primer pago de 70 millones de pesos, pero que está en espera del pago correspondiente al mes de agosto. Por ello, y con fundamento en el artículo 79, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Auditoría Superior de la Federación podrá ejercer su facultad fiscalizadora a BANCOMEXT, en relación al crédito de referencia por ser Institución de Banca de Desarrollo, es decir, entidad de la Administración Pública Federal con personalidad jurídica y patrimonio propios, cuyo fin es promover el desarrollo de diferentes sectores productivos del país conforme a los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo.

6. Por todo lo anterior, los Dictaminadores estiman pertinente aprobar aquellas propuestas que reflejan las preocupaciones medulares de los proponentes, y que esencialmente se refieren a la posibilidad de darle seguimiento a esta problemática, así como de solicitar información pronta y oportuna sobre la misma, exhortando al tiempo al Ejecutivo Federal a que en la solución a las dificultades que atraviesa Mexicana de Aviación tenga como prioridades la salvaguarda de los derechos de los trabajadores, así como la preservación de los empleos.

Con base en lo antes expuesto, la Tercera Comisión, Hacienda y Crédito Público, Agricultura y Fomento,

Comunicaciones y Obras Públicas, de la Comisión Permanente, se permite someter a la consideración del Pleno de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión los siguientes:

PUNTOS DE ACUERDO

PRIMERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta a las Juntas de Coordinación Política de la Cámara de Diputados y del Senado de la República a que, en ejercicio de sus atribuciones, conformen a la brevedad un grupo de trabajo bicameral y plural, preferentemente de entre sus integrantes, que dé seguimiento al proceso de adquisición y reestructuración de la Compañía Mexicana de Aviación, hoy Nuevo Grupo Aeronáutico.

Dicho grupo de trabajo deberá rendir un informe acerca de sus trabajos en el que se contengan sus recomendaciones y conclusiones, mismo que hará llegar a las respectivas Juntas de Coordinación Política a los treinta días naturales de la fecha de su constitución.

SEGUNDO. La Comisión Permanente le solicita al Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte rinda ante la Tercera Comisión de trabajo de esta Representación un informe detallado y completo del estado que guarda el transporte aéreo en general y de Mexicana de Aviación en particular. Lo anterior de conformidad a la circular obligatoria CO AV-05.5/07, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil del 1º de junio de 2007 y del artículo 7 de la Ley de Aeronáutica Civil.

Asimismo, en dicho informe se deberán detallar las consecuencias en la baja de calificación por parte de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos al Sistema de Seguridad Aeronáutica de las autoridades aeronáuticas mexicanas, así como las razones de dicha baja.

Este informe, en atención a su urgencia, deberá ser remitido en un plazo no mayor a cinco días naturales contados a partir del día siguiente al de la aprobación del presente dictamen por el Pleno de la Comisión Permanente.

Asimismo, este informe, por su importancia, deberá ser remitido a las Comisiones de Comunicaciones y de Transportes de la Cámara de Diputados, la de Comunicaciones y Transportes del Senado de la República, así como al Grupo de Trabajo constituido al tenor del punto primero, igualmente, a la Comisión de Trabajo y Previsión Social de ambas Cámaras del Congreso de la Unión.

TERCERO. La Comisión Permanente exhorta a la autoridades de la SCT para que de inmediato y de manera precautoria se protejan los slots, rutas e instalaciones de Mexicana de Aviación, se congele cualquier petición de esta empresa de ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, las rutas, o los derechos en ellos conferidos a otros particulares, nacionales o extranjeros, para evitar un mayor desmantelamiento de la empresa o la expansión de las empresas aéreas actuales, bajo el pretexto de cubrir rutas y servicios de transporte aéreo.

La Comisión Permanente exhorta a la Secretaría de Economía, para que de inmediato establezcan apoyos para todas las Pequeñas y Medianas Empresas que sean acreedoras de Mexicana de Aviación.

CUARTO. La Comisión Permanente solicita urgentemente al titular del Instituto para la Protección al Ahorro Bancario (IPAB), rinda un informe ante la Tercera Comisión de esta Representación que dé cuenta de manera completa y detallada del proceso de enajenación de CINTRA, así como de los procesos deliberativos que subyacieron en la venta de Mexicana de Aviación y Aeroméxico, sus condiciones de venta, los requisitos que se establecieron a los posibles compradores para que calificaran en el proceso de privatización y los compromisos de parte del Grupo Posadas en relación a inversiones, y venta de activos, entre otros aspectos.

Este informe, en atención a su urgencia, deberá ser remitido en un plazo no mayor a cinco días naturales contados a partir del día siguiente al de la aprobación del presente dictamen por el Pleno de la Comisión Permanente. Asimismo, también deberá ser enviado a las mismas instancias legislativas señaladas en el último párrafo del punto SEGUNDO.

QUINTO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta al Titular del Ejecutivo Federal, a que instruya al Titular de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, a efecto de que en la solución al conflicto por el que atraviesa Compañía Mexicana de Aviación, la salvaguarda de los derechos de los trabajadores, así como la preservación de los empleos, tengan absoluta prioridad.

SEXTO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión solicita a la Auditoría Superior de la Federación, ejercer su facultad fiscalizadora en cuanto al préstamo que recibió la Compañía Mexicana de Aviación en el año 2009 de parte de BANCOMEXT.

Asimismo, se solicita a BANCOMEXT, remita a la Tercera Comisión de esta Soberanía, y dentro de los cinco días naturales a la aprobación del Pleno del presente acuerdo, un informe en el que explique los motivos por los que se entregó el préstamo, las condiciones de pago y la situación actual de la deuda de dicha compañía.

SÉPTIMO. Se exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a la Procuraduría Federal del Consumidor a tomar de inmediato las medidas de protección necesarias, para evitar daños y perjuicios a los usuarios de la Compañía Mexicana de Aviación que hubieren contratado servicios con esta empresa, en fechas anteriores al anuncio del cierre de operaciones. Y a tomar las medidas necesarias para evitar perjuicios a los usuarios de servicios nacionales de las empresas filiales de Mexicana de Aviación y mantener en servicio las rutas que había venido operando.

Sala de Comisiones del Honorable Congreso de la Unión, México, Distrito Federal a los diecisiete días del mes de agosto de dos mil diez.