



# El chantaje de Tenedora K

**Tenedora K y Advent International intentan sacar partido de la difícil circunstancia de Mexicana de Aviación con turbias maniobras. A cambio de reactivar la aerolínea, los nuevos inversionistas exigen a los trabajadores renunciar a sus derechos, cobrar menos, aceptar recortes de personal y retirar sus demandas legales.**

Continúa en siguiente hoja



Página 1 de 4  
\$ 259167.05  
Tam: 1207 cm2  
DSOLIS

**ROSALÍA VERGARA**

**E**n las 16 empresas de transporte aéreo del país hay dos federaciones y 10 organizaciones sindicales que controlan los contratos de pilotos, sobrecargos, mecánicos especializados, personal secretarial, de servicio, de atención al público y empleados de los aeropuertos.

La industria aeronáutica nacional controla a sus trabajadores mediante sindicatos blancos —de los que se exceptúan la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA) y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) — que manejan contratos de protección, elaborados con la finalidad de cuidar al patrón y no a los empleados.

Los únicos sindicatos independientes, ASSA y ASPA, están en peligro de desaparecer por la crisis económica de Mexicana de Aviación, propiedad de Tenedora K y actualmente sometida a un concurso mercantil que, a decir de los expertos, es el paso legal anterior a la declaración de quiebra.

La principal causa de su crisis es el adeudo de mil 572 millones 420 mil pesos, según la cifra documentada por Gamma Servicios de Negocios, la intermediaria que Grupo Posadas (el antiguo socio mayoritario de Mexicana) constituyó para gestionar los créditos de la aerolínea.

Ambas asociaciones están afiliadas a la Federación de Sindicatos del Sector Aéreo y a la Unión Nacional de Trabajadores (UNT).

Del otro lado está el Sindicato de Trabajadores de la Industria Aérea y Similares (STIAS). Volaris firmó un contrato de protección con este sindicato cuando los accionistas eran Emilio Azcárraga Jean, Pedro Aspe, Carlos Slim Domit a través del Grupo Inbursa y Enrique Kriete, salvadoreño de Grupo Taca, quienes posteriormente vendieron la línea a Indigo Partners.

Tenedora K pretende usar este esquema de control con los pilotos y sobrecargos, ya que les hizo llegar una carta de intención donde les propone, entre otras cosas, que durante 100 días laboren en las mínimas condiciones establecidas por la Ley Federal del Trabajo.

Parte de la negociación es que suscriban un nuevo contrato colectivo de trabajo como el que tiene Aerovías Caribe (Click) más 15%, o como el que tiene Mexicana Inter (Link), que viola la LFT y fue suscrito por el Sindicato Nacional de Trabajadores de Transporte, Transformación, Aviación, Servicios y Similares (SNTTTASS), encabezado por Miguel Ángel Yúdice.

De acuerdo con testigos de las negociaciones entre Tenedora K, ASSA, ASPA

y el gobierno federal, otra de las preocupaciones de los empresarios es asegurar la concesión de los negocios que tiene Advent International, la empresa mediadora en la venta de Mexicana, en la Terminal 1 del aeropuerto de la Ciudad de México. Se trata de Duty Free, el restaurante bar La Mansión y Fumisa, la concesionaria que explota 3 mil cajones de estacionamiento, subarrenda locales comerciales y opera 15 aeropasillos.

Las cabezas visibles de Tenedora K son Andrés Rozental, del Grupo Omega, y Vicente Ariztegui, del Grupo Arizan. El primero es consejero de Fumisa y de Latinoamerican Duty Free, presidida por Ariztegui; ambos son amigos cercanos de Felipe Calderón y aportaron fondos a la campaña presidencial en 2006.

**Sindicalismo simulado**

Un informe del abogado y académico de la UNAM Alfonso Bouzas señala que el STIAS tiene este tipo de contratos con Aviacsa, el Grupo Aéreo Monterrey o Magnicharters, igual que con sobrecargos y personal de tierra de Aerolitoral y Volaris.

A su vez, Carlos Humberto Aceves del Olmo —miembro de la sección 15 de la CTM, dos veces diputado federal y actual senador priista— firmó como secretario general del Sindicato de Transportes un contrato de protección con Jett Paquetería y con Interjet.

El Sindicato Independencia, encabezado por el diputado panista Tomás del Toro del Villar, firmó un contrato de protección con personal de tierra de Aerovías de México y con la extinta Aerolíneas Mesoamericanas (Alma).

En cuanto al Sindicato Miguel Hidalgo, se ignora quién lo dirige, pero tiene un contrato con Avolar, la que cerró hace más de un año y no se sabe a ciencia cierta a quién pertenecía. Hay indicios de que la empresa era propiedad de los hijos de Marta Sahagún (**Proceso** 1569).

El SNTTTASS, liderado por Yúdice, tiene un contrato que se revisa cada cinco años, siempre a partir de cero y de forma que merma cada vez más los derechos del personal de tierra de Mexicana de Aviación y de sus líneas de bajo costo, Click y Link.

En contraste, ASSA y ASPA son titulares de un contrato colectivo, que no es de protección, con Aeromar, los pilotos y sobrecargos de Aerolitoral, Aerovías de México, Aeromexpress, Mexicana de Aviación y Click.

En el foro “Sin protección. Situación de los contratos de protección patronal en México”, el 30 de agosto en la Cámara de

Diputados, el abogado laboralista Arturo Alcalde Justiniani señaló que en el sector aéreo “la bronca de fondo es la existencia de contratos de protección que generaron competencia desleal, a partir de la sección

15, del STIAS, entre otros que dijeron: “Vamos a tener un sindicato con la industria, no habrá revisión contractual, pon los salarios, las jornadas y los descansos que tú quieras”; abarataron la mercancía y generaron una competencia desleal. Entonces el contrato colectivo de Mexicana se ve caro comparado con estos pobres”.

Como asesor legal de los pilotos, Alcalde señala que el sindicalismo blanco afecta el uso y la disposición de la fuerza laboral, mermando los derechos de los trabajadores sin que ellos puedan oponer resistencia.

**La carta fatal**

En medio de la crisis de Mexicana de Aviación, Tenedora K envió una carta de intención a ASSA y ASPA que atenta contra sus contratos colectivos, pero que la representación de los pilotos firmó el pasado 16 de agosto, porque cuando Gastón Azcárraga compró Mexicana, en diciembre de 2005, le otorgó a ASPA 5% de las acciones a cambio de modificar las condiciones laborales. Entonces el paquete de acciones valía alrededor de 9 millones de pesos, pero ahora no vale nada, se quejan los pilotos. Hasta el viernes 3, los sobrecargos aún no firmaban dicha carta.

El documento de Tenedora K pide modificar el contrato colectivo de ASSA para ajustar los salarios y que su próxima revisión sea en 2015.

Entre tanto, cada sobrecargo tendría que disminuir su costo laboral 20%, renunciando a su pagos por concepto de aterrizaje, tintorería, los días 31 de los meses correspondientes, el incentivo vacacional, los 15 minutos de presentación, ayuda económica para becas y el festejo de aniversario, además de reducir 50% su compensación por vuelo nocturno y ceder los adicionales “350 pesos por pasajero”.

La carta de intención dice que ASSA propondrá a Mexicana un modelo de trabajo que evite el ausentismo injustificado. Pero además sugiere crear la categoría de “sobrecargo inicial”, que consiste en aplicar las condiciones laborales del primer año durante todo el primer cuatrienio e implica que el trabajador no recibirá ayuda para combustible ni bono de asiduidad.

De aceptar la propuesta empresarial, “ASSA se compromete a dar su mayor esfuerzo y productividad para rescatar y relanzar la operación de Mexicana en el menor tiempo posible”. También aceptaría la reducción del personal y que a los

Fecha <b>05.09.2010</b>	Sección <b>Revista</b>	Página <b>30-32</b>
----------------------------	---------------------------	------------------------

despedidos sólo se les pague como liqui-  
dación 90 días de salario más 12 días al  
doble del salario mínimo vigente en el  
Distrito Federal por cada año de servicio.

“ASSA –prosigue la carta– solicita que, a  
fin de evitar la descapitalización de la empre-  
sa y facilitar la operación eficiente y perma-  
nente de la misma, se establezca un sistema  
de rotación de la planta de sobrecargos.”

Para finalizar, según la carta, ASSA se  
compromete a desistirse de todos los ju-  
icios colectivos y de amparo iniciados contra  
Mexicana y solicita que la empresa haga lo  
propio. Con esto quedaría sin efecto el am-  
paro que la Suprema Corte otorgó al sindica-  
to después de que en 2007 el antiguo socio  
mayoritario de la aerolínea, Gastón Azcárra-  
ga, pretendía mutilar 70% del contrato.

Otro punto clave es que ASSA debe de-  
jar fuera de este arreglo el contrato colectivo  
de Aerovías Caribe (Click), a cuyo personal  
la empresa le reserva una propuesta diferen-  
te, ya que –indica– los sobrecargos saben  
que habrá “otros actores” implicados en el  
proceso de reactivar a Mexicana.

### En manos de Advent

El panorama para el empresario Gastón  
Azcárraga se oscureció al divulgarse que  
él, junto con inversionistas del Grupo  
Posadas, compró el Grupo Mexicana de  
Aviación con la intención de llevarlo a  
la quiebra como una forma de sanearlo y  
después comenzar a operarlo con una nue-  
va razón social, ya sin deudas ni pasivos  
laborales, pero a costa de los contratos co-  
lectivos de pilotos, sobrecargos y personal  
de tierra (**Proceso** 1762).

De acuerdo con fuentes cercanas a  
las negociaciones entre los sindicatos, el  
gobierno y el sector empresarial, a Az-  
cárraga le salió mal el plan cuando decidió  
pedir la protección de la justicia para que

los acreedores no le cobraran sus deudas y  
después se desistió de la protección contra  
Banorte, por lo que el banco pudo solven-  
tar una parte del adeudo.

La actitud del magnate molestó a  
Bancomext, al gobierno calderonista y a  
las empresas canadienses e irlandesas que  
le arriendan aviones a Mexicana y que  
amenazaron con demandar por operacio-  
nes fraudulentas al primo de Emilio Az-  
cárraga Jean.

En el proceso de venta saltó el nombre  
de Advent Internacional, dirigida por Al-  
fredo Alfaro, afiliado a la Inmobiliaria Fu-  
misa, propiedad de Advent y presidida por  
Juan Carlos Torres Carretero. Este em-  
presario también forma parte de Advent,  
cuyas oficinas están en el edificio Omega,  
propiedad del Grupo Omega.

Torres Carretero y Alfaro también son  
socios de Aeroplasas de México y del Grupo

Embotelladoras del Sureste. El director de  
Aeroplasas, Ernesto G. Baranch, es socio de  
Advent y de Andrés Rozental, quien enca-  
beza Ocean Wilsons Holdings y fue direc-  
tor de Duty Free Latinoamérica y México,  
ahora bajo la dirección de Vicente Ariztegui.

Baranch está asociado con Luis An-  
drés Holzer Neumann, socio de Dufry AG  
y quien fue director del Grupo Omega,  
donde cuenta, entre otros asociados, con  
el propio Torres Carretero y Steven Tadler,  
de Advent. Otro socio de Advent es Jaime  
Carvajal Urquijo, director del consorcio  
Aeroméxico.

En 2003 Advent compró más de 90%  
de Hildebrando, la empresa de los herma-  
nos Zavala Gómez del Campo, entre los  
que estaba Diego Hildebrando, famoso por  
haber puesto a disposición de su cuñado,  
Felipe Calderón, *software* con el padrón  
electoral que sufragaría en las elecciones  
de 2006. En la empresa también figuran la  
esposa del presidente, Margarita Zavala, y

sus otros hermanos, que conservaron un  
porcentaje de las acciones.

Hasta el 30 de junio pasado, Mexicana  
tenía 9 mil 675 millones 927 mil pesos de  
activos circulantes y 15 mil 75 millones 932  
mil pesos de pasivos, de los cuales 6 mil 352  
millones 880 mil pesos estaban vencidos.

Tenía pérdidas de mil 751 millones  
792 mil pesos y deudas con tres fideico-  
misos: uno en Banorte, por mil millones  
de pesos; este fideicomiso lo maneja el  
banco HSBC y se fondeaba con la venta  
de boletos en México y el extranjero.

Otro fideicomiso está en Bancomext,  
con deuda de casi mil millones, y uno  
más en Santander, que Mexicana tuvo que  
abrir a instancias de la Asociación Inter-  
nacional de Transporte Aéreo a fin de de-  
positar el monto de las transacciones que  
venden las agencias de viajes a escala in-  
ternacional, según estableció la aerolínea  
en su demanda de concurso mercantil.

En este documento se registra que, en  
esta etapa conflictiva, Mexicana entregó  
nueve aviones y tres motores como pago de  
una deuda, pero no especifica a quién. La  
empresa dice también que devolvió cuatro  
aviones 319 y uno 320 a sus dueños des-  
pués del emplazamiento a huelga de ASPA  
en los primeros días de agosto pasado.

A pesar de la crisis por la influen-  
za A/H1N1 entre abril y junio de 2009,  
Mexicana cerró el año facturando –se-  
gún cifras de ASPA– cerca de 2 mil mi-  
llones de dólares, operando 62 aviones,  
por 27 de Click y 12 de Link.

Cuando se suspendieron las opera-  
ciones, el 28 de agosto, en el hangar de  
mantenimiento de Mexicana quedaron va-  
rados 62 aviones y otros, entre propios y  
arrendados, permanecieron en los hanga-  
res de Líneas Aéreas Azteca. Mexicana de  
Aviación suspendió 85 vuelos, Click 125  
y Link 11. ☞



Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Reclamos

