

Fecha 06.06.2011	Sección Cartera	Página 8
---------------------	--------------------	-------------

La aerolínea cumplió en mayo 9 meses de inactividad Se complica regreso de Mexicana: especialistas

Deuda que arrastra y pérdida del valor de activos, la dejan sin atractivo, dicen

Jorge Arturo López Gómez
jorge.lopez@eluniversal.com.mx

Con más de nueve meses de inactividad (desde el 28 de agosto) el escenario para el reinicio de operaciones de Mexicana, de acuerdo con especialistas de la aviación y empresarios del sector turístico, es cada vez más complicado y difícil que la cuarta aerolínea más antigua del mundo vuelva a volar, pero hay voces que confían en que la marca, el personal y los slots todavía puedan sacarla a flote.

Especialistas del sector aeronáutico, como Fernando Gómez, considera que el estado de salud de Mexicana es delicado y empresarios como Jorge Hernández, líder de los agentes de viajes, asegura incluso que el conciliador y administrador, Gerardo Badín, se empeña en prolongar la agonía de la aerolínea que arrastra un pasivo de millones y millones de pesos y que cada día que pasa pierde atractivo.

En contraste, autoridades y la mayoría de los trabajadores mantienen la esperanza de que en cualquier momento algún empresario levante la mano, no con 250 sino con 500 millones de dólares (mdd) que sirvan para la reestructura de Mexicana y garanticen su competitividad y viabilidad.

El último vuelo que Mexicana realizó fue del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) a Montreal, Canadá, y en ese lapso la industria de la aviación sufrió una metamorfosis.

El solo anuncio de la suspensión indefinida de operaciones de la aerolínea, que controlaba 42% del mercado na-

cional y transportaba 26 mil pasajeros diarios, generó un caos en los intestinos de la industria aeronáutica nacional.

Desde ese día, miles de viajeros se quedaban sin viajar, miles de proveedores sin cobrar, más de 8 mil empleados sin trabajo, decenas de rutas desaparecieron, los precios de los boletos de acuerdo con viajeros frecuentes, se dispararon al doble y en algunos casos al triple, y además varios destinos domésticos quedaban incomunicados.

A la par, en esos más de nueve meses la geografía aeronáutica se reacomodó.

Las aerolíneas nacionales reforzaron sus operaciones, cubrieron las rutas que quedaban desprotegidas, anunciaron adquisiciones de equipos nuevos, crecieron sus flotas y se redistribuyeron la participación de mercado.

Cifras de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) confirman ese reacomodamiento, pues muestran que con la salida de Grupo Mexicana, Grupo Aeromexico, su competidor más cercano, se apoderó de 31% del mercado y ascendió al sitio de honor, Interjet es ahora la segunda aerolínea con 24% de participación, Volaris pasó a la tercera posición con 19% y Viva Aerobus el cuarto con 11%.

En los aeropuertos del país también hubo movimientos, los grupos operadores (ASUR, GAP y OMA) resintieron la salida de Mexicana con un menor número de llegadas de visitantes y consecuentemente una importante baja en sus ingresos.

Las cifras más impactantes, según reportes financieros de cada uno de ellos, se observaron en el cuarto trimestre de 2010 comparados con el mismo periodo de 2009 cuando Mexicana aún volaba: en el primer trimestre de 2011 se reduce la brecha pero no alcanzan cifras de 2009.

ASUR en el primer trimestre de 2011 recibió 4 millones 621 mil 300 pasajeros, 1.32% menos contra los 4 millones 638 mil 200 que atendió en el mismo

Cifras de la Dirección General de Aviación Civil indican que Aeromexico, tiene ahora 31% del mercado y es la primer aerolínea del país



Fecha 06.06.2011	Sección Cartera	Página 8
----------------------------	---------------------------	--------------------

lapso de 2010; GAP reportó una caída de 129 mil 100 visitantes.

Su rescate, poco viable

Bart Pattyn, presidente y CEO de Co-face para América Latina, Jorge Hernández y Armando Uribe, presidentes

de las asociaciones nacionales de Agencias de Viajes, y de Hoteles y Moteles, respectivamente, coinciden en señalar que el regreso de Mexicana cada vez se ve más lejano.

Consideran que la deuda que arrastra y la pérdida del valor de sus activos la hacen poco atractiva y competitiva ante empresas que han aumentado sus flotas con aviones nuevos y eficientes.

Los analistas Pattyn y Fernando Gómez estimaron que el tamaño de la nueva Mexicana, con un número limitado de su flota que además no cuenta con aviones jóvenes, aunado a la volatilidad

en el precio del combustible no permite pensar que vaya a ser un negocio atractivo y mucho menos redituable en el corto o mediano plazo.

Entre los pasivos que Mexicana todavía arrastra están los 200 millones de pesos con pasajeros que compraron boletos con tarjetas de crédito, y alrededor de 120 mdp con la industria hotelera que abiertamente ha declarado que no está dispuesta

a colaborar con la aerolínea si ésta no le liquida la deuda.

Jorge Hernández agregó que la lejanía del regreso de operaciones de la aerolínea se prolonga aún más si se toma en cuenta que hasta ahora no entrado en contacto ni con la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ni con los globalizadores como Sabre o Amadeus, los cuales tardarían alrededor de dos meses más en activar los sistemas de reservaciones.

Sí es atractiva, consideran

Otros especialistas reconocen que va a ser muy difícil recuperar una Mexicana que llegó a tener 115 aviones volando pero aceptaron que en caso de que logre reaparecer podría adaptarse a las necesidades del mercado y ser rentable para sus propietarios.

Consideraron que la limitante del número de flota y la juventud de ésta se

puede suplir con las facilidades que ofrecen algunas compañías especializadas en arrendar aeronaves.

Lizzete Clavel, secretaria general de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA), ha aceptado que cada día que pasa es un momento más de angustia para los trabajadores porque ven más alejado el regreso de Mexicana, sin embargo al igual que Fernando Perfecto, líder de la Asociación Sindical de Pilotos de Aviación (ASPA), mantienen confianza en que el tiempo se ha prolongado porque tanto el conciliador y las autoridades estén llevando cuidadosamente el proceso de reestructuración de la línea aérea, la cual consideran que mantiene el nombre y complementado con una buena estrategia de negocios y servicios será un buen competidor en el mercado.

Juan Antonio José, analista independiente de este sector, coincide en señalar que Mexicana cuenta aún con tres activos muy importantes: nombre, personal y slots, que la pueden regresar a la actividad y reposicionarse.

Prórroga de concurso vence este mes

El primer periodo de prórroga del concurso mercantil que solicitó el conciliador Gerardo Badín Cherit, vence el próximo 29 de junio, de modo que los trámites y negociaciones que lleva a cabo tanto con los acreedores como con los grupos de inversionistas se mantienen en los tiempos legales.

Además el propio conciliador y administrador de Mexicana ha expresado que no descarta la posibilidad de aprovechar todo el tiempo que le otorgue la ley para llevar el proceso de la manera más segura y sin el riesgo de sufrir alguna otra sorpresa como la que le dio PC Capital, así que aunque el 27 de mayo declaró que extenderá el proceso "unos días más" esos días más podrían alargarse hasta el 29 de junio, la interrogante sería si para esa fecha los pilotos, sobrecargos, personal de tierra y aviones tendrán que hacer nuevamente el trámite de certificación.



Momentos clave de la aerolínea en los últimos 9 meses

**2010
28 DE AGOSTO**

La aerolínea realiza su último vuelo con destino a Canadá

3 DE SEPTIEMBRE

Surge Tenedora K como nuevo propietario de Mexicana de Aviación

8 DE OCTUBRE

El secretario del Trabajo, Javier Lozano, reconoció que sería un milagro que aparezca un nuevo inversionista

10 DE NOVIEMBRE

Gerardo Badín anuncia a PC Capital como el grupo más viable para rescatar a la aerolínea

8 DE DICIEMBRE

Los líderes sindicales rubricaron la inicialización de los nuevos contratos colectivos y la SCT anuncia que la aerolínea reinicia operaciones el 24 de enero



**2011
20 DE ENERO**

Realizó los primeros vuelos de prueba del AICM a Acapulco

28 DE FEBRERO

Se vence el plazo para que PC Capital presente el dinero

1 DE MARZO

PC Capital anuncia oficialmente que se hace a un lado del proceso

12 DE ABRIL

Se otorga un plazo adicional de 90 días y Mexicana continuará con el proceso hasta el 29 de junio

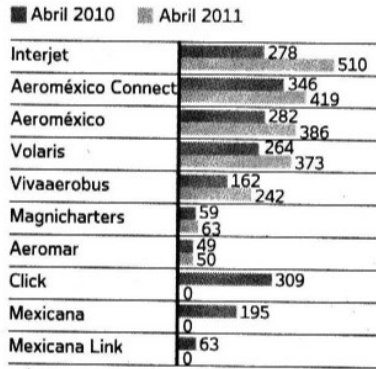
28 DE MAYO

Mexicana anuncia que hay un nuevo competidor: Altus Prot que se suma a Avanza Capital, Ivan Barona y TG Group por lo cual amplía unos días el proceso

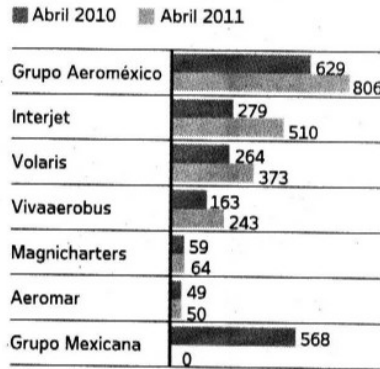
ARDUO RETORNO

Tras nueve meses de inactividad Mexicana enfrentará un complicado panorama

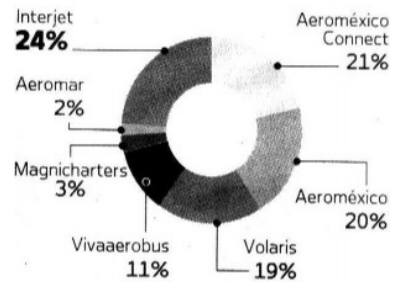
Pasajeros transportados en operación regular nacional por aerolínea (miles)



Pasajeros transportados en operación regular nacional por grupo (miles)



Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros (acumulado abril 2011)



Fuente: SCT